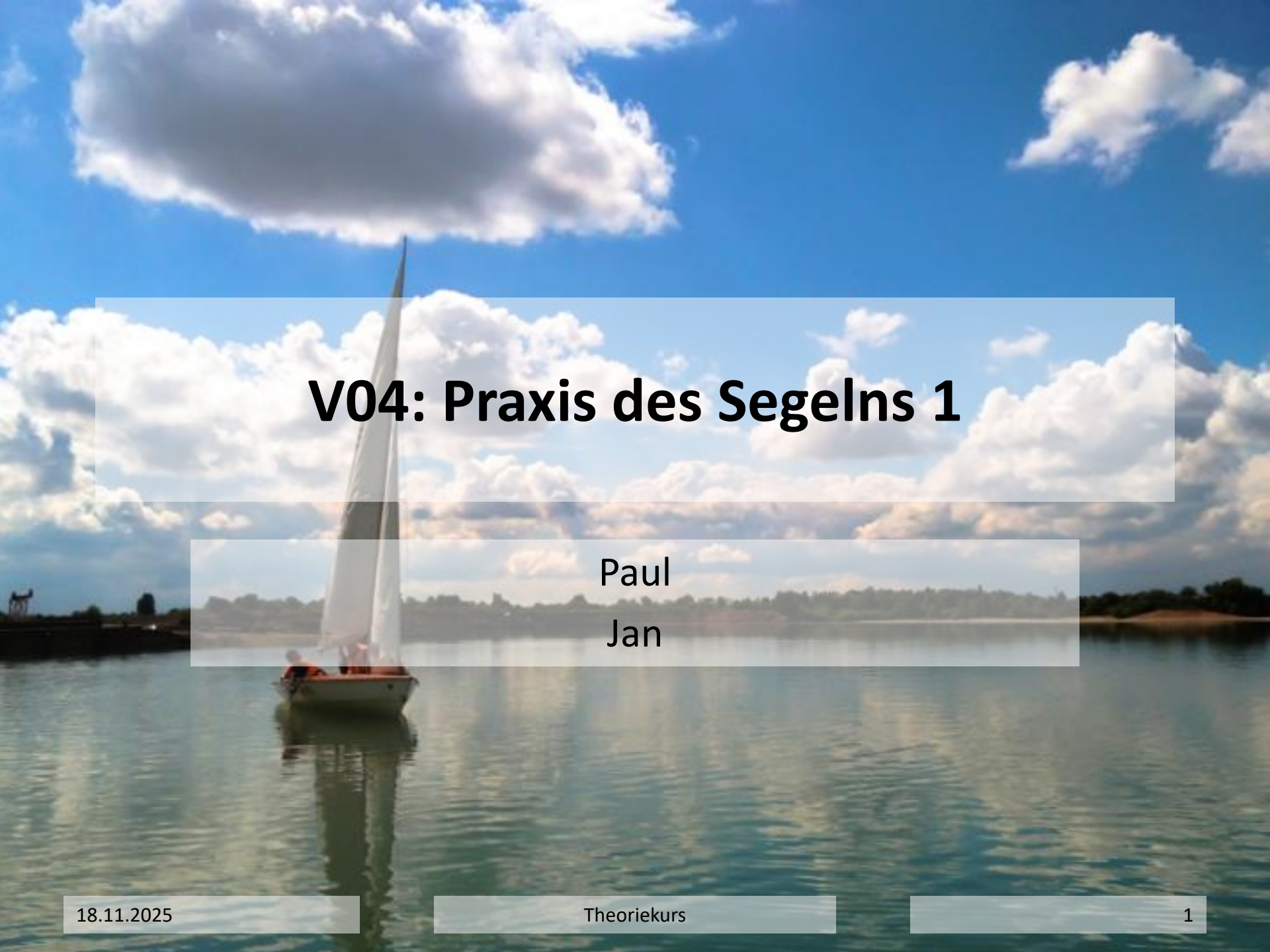


A sailboat with a white sail is on a calm body of water. The sky is blue with large, white, fluffy clouds. The water reflects the sky and the boat. In the background, there is a distant shoreline with some trees and structures.

V04: Praxis des Segelns 1

Paul
Jan

Agenda

- 1 Organisatorisches**
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

1 Organisatorisches



- Tampen wurden in den letzten Vorlesungen verteilt
 - nach der VL Tampen abholen!
- Bei Fragen:
info@unisegler.com

1 Organisatorisches: Arzttermin

- Di, 25.11.2025
- Mi, 03.12.2025
- Mi, 14.01.2025

- Ca. 17:30 – 20:05
- In SR103 im Sportinstitut
- Genaue Infos in der E-Mail



1 Organisatorisches: Rot-Grün-Schwäche

- *„Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den **Farnsworth Panel D 15 Test** oder einen **anerkannten Farbtafeltest** besteht. In Zweifelsfällen muss die Prüfung mit dem Anomaloskop oder ein anderer anerkannter gleichwertiger Test durchgeführt werden. Ergibt diese Untersuchung keine Farbentüchtigkeit (normale Trichromasie mit einem **Anomalquotienten zwischen 0,7 und 1,4**), ist nur eine Grünschwäche (Deutanomalie mit einem **Anomalquotienten zwischen 1,4 und 6,0**) zulässig.“*
- Anerkannte Farbtafeltests sind:
 - Ishihara
 - Stilling/Velhagen
 - Boström
 - HRR (Ergebnis mindestens „leicht“)
 - TMC (Ergebnis mindestens „second degree“)
 - Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei „small“)

1 Organisatorisches: Prüfungstermine

SBF-Theorie

im Bürgerzentrum Mühlburg

14.02.2026 ab 9 Uhr

07.03.2026 ab 9 Uhr

11.04.2026 ab 9 Uhr

23.05.2026 ab 9 Uhr

(weitere Prüfungstermine in
Karlsruhe sowie in Stuttgart
auf Website des PA Stuttgart)

SBF Motorpraxis:

06.02.2026 ab 15 Uhr

14.03.2026 9/10 Uhr

24.04.2026 ab 16 Uhr

22.05.2026 ab 16 Uhr

23.10.2026 ab 15 Uhr

Segelpraxis am Epplesee

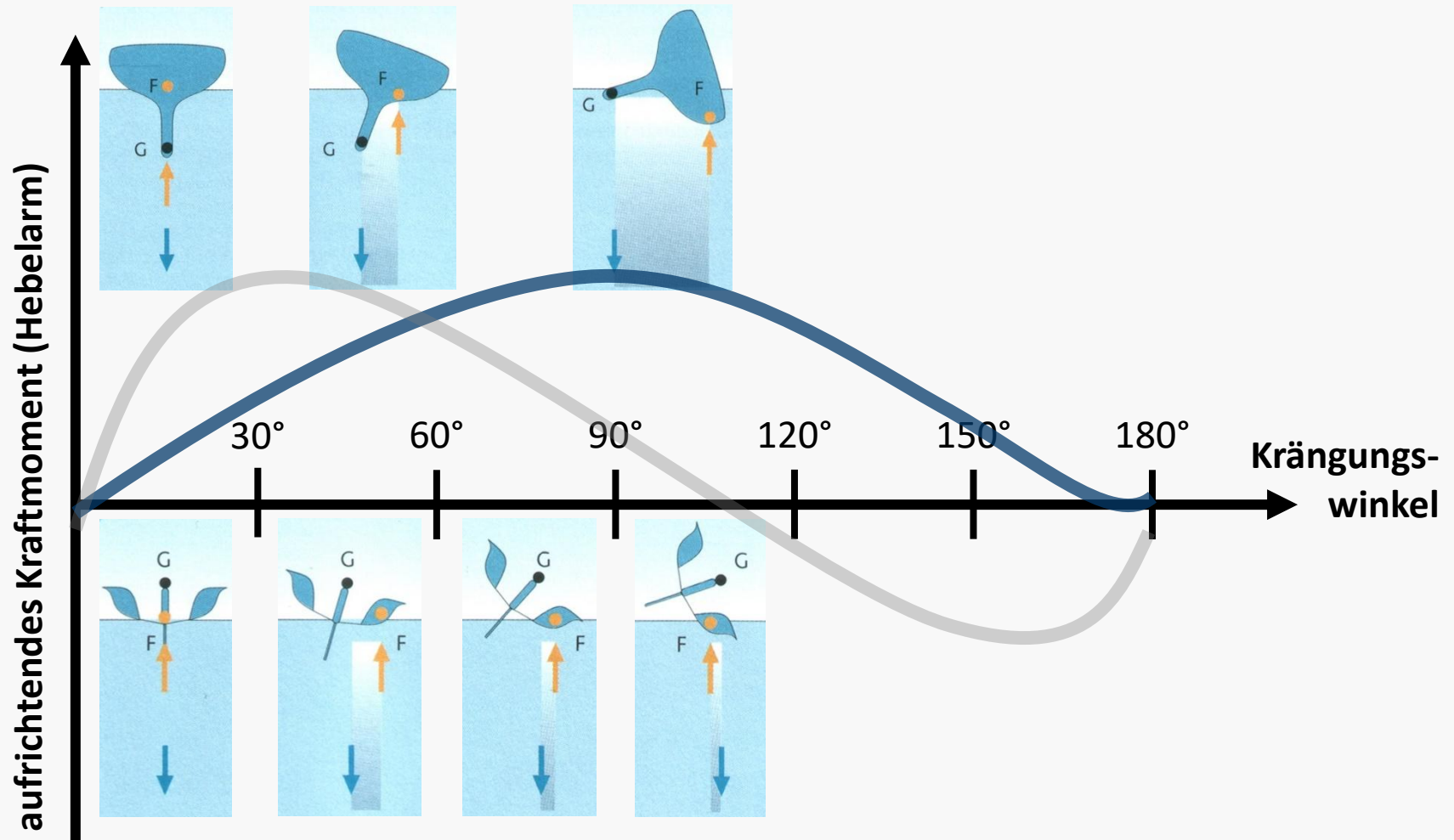
18.07.2026 ab 11 Uhr

24.10.2026 ab 11 Uhr

Agenda

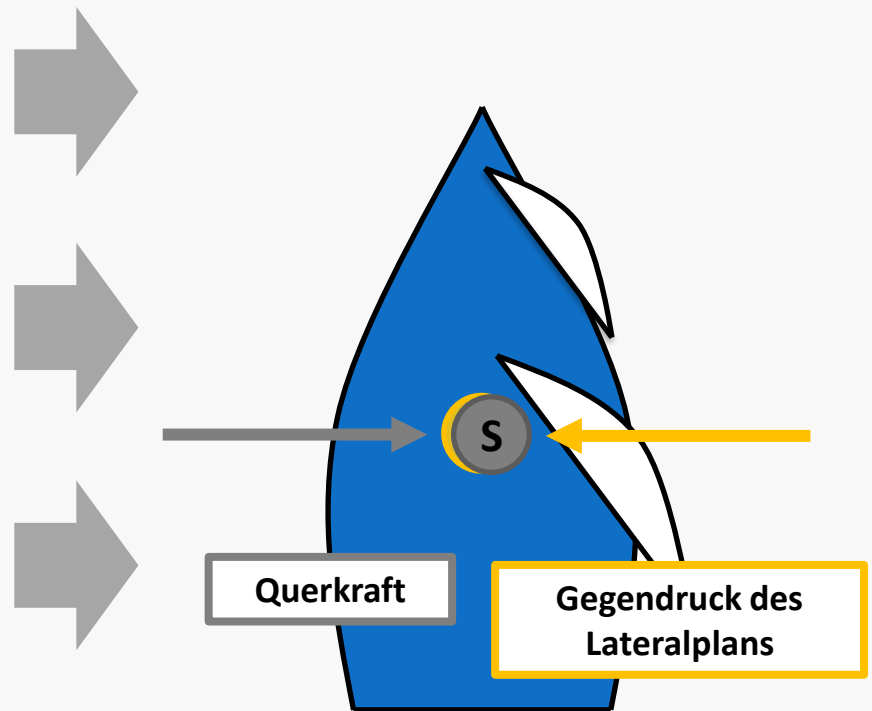
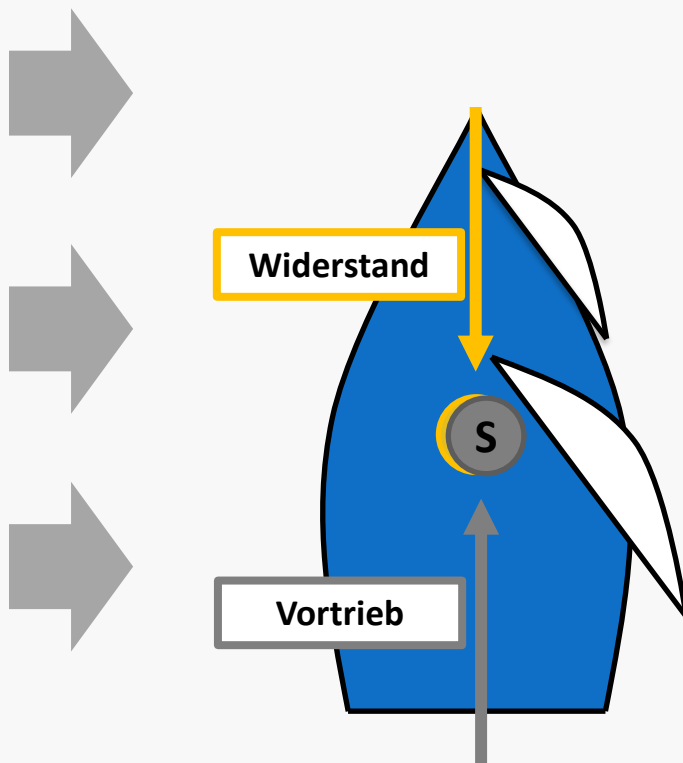
- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick**
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

2 Rückblick: : Stabilität



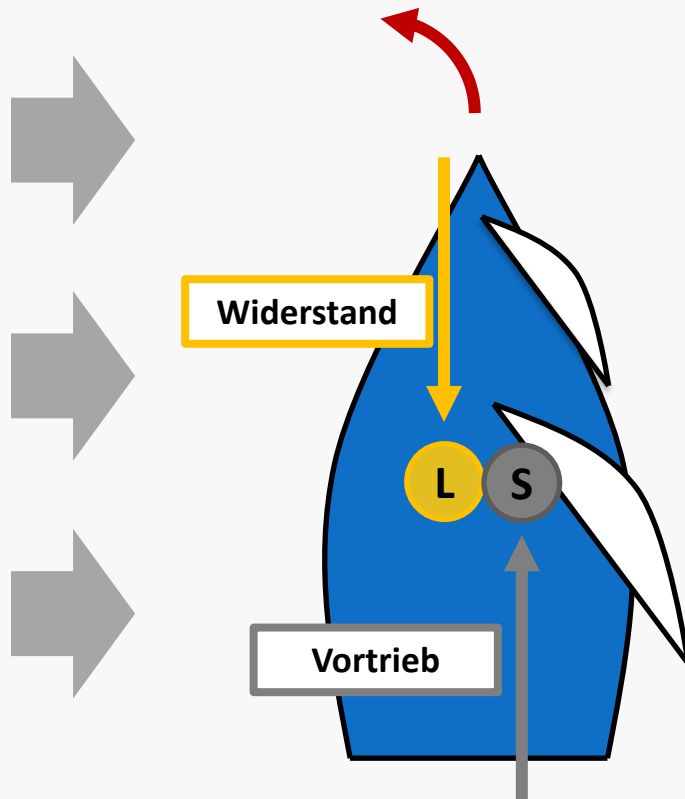
2 Luv- und Leegierigkeit

Angestrebter Trimmzustand

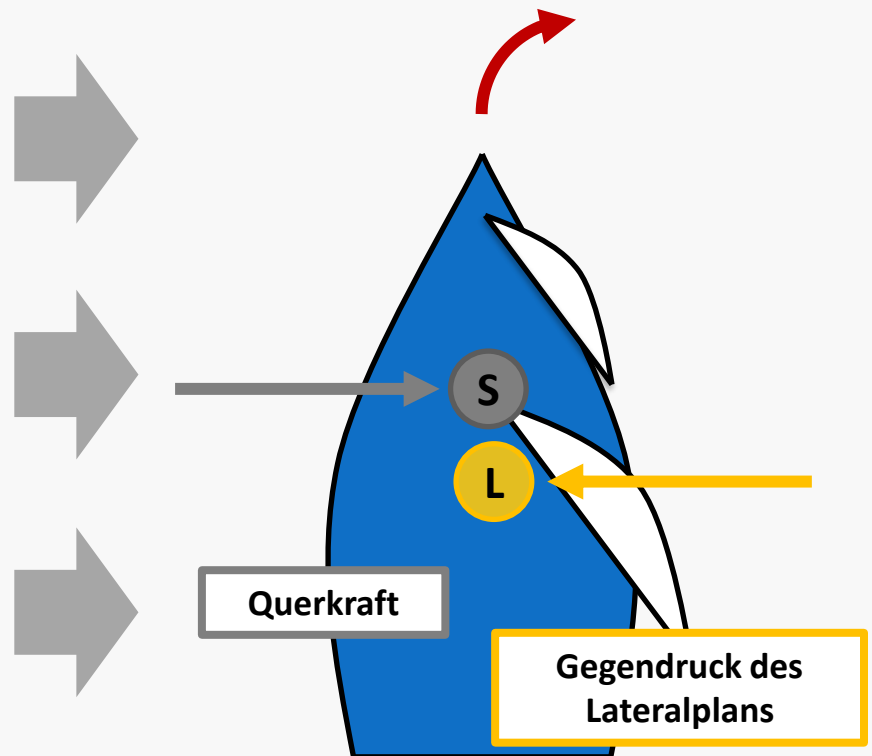


2 Luv- und Leegierigkeit

Luvgierigkeit



Leegierigkeit



2 Luv- und Leegierigkeit

Luvgerigkeit

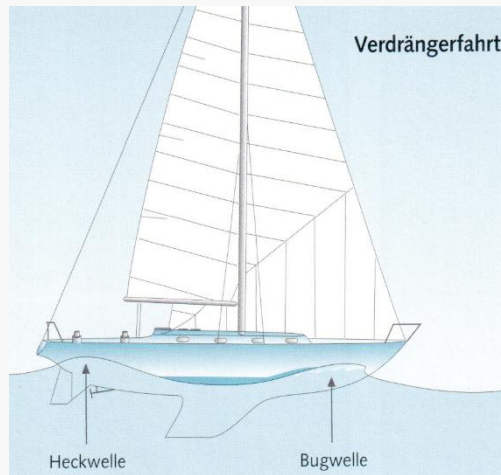
- **Segeldruckpunkt** wandert **nach achtern** oder **Lateraldruckpunkt** wandert **nach vorne**
- Häufiger:
Segeldruckpunkt wandert **nach Lee** (bei Krängung) oder **Lateraldruckpunkt** wandert **nach Luv**

→ **Drehmoment nach Luv**

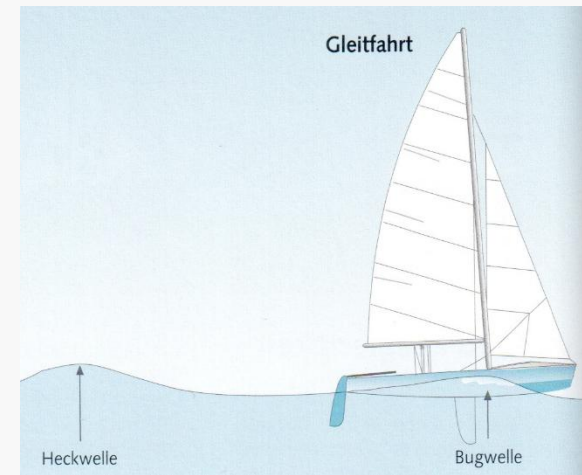
Leegierigkeit

- **Segeldruckpunkt** wandert **nach vorne** oder **Lateraldruckpunkt** wandert **nach achtern**
- **Drehmoment nach Lee**

2 Rückblick: Gleiter und Verdränger



- Bleibt immer im eigenen Wellensystem
- Erhöhte Antriebskraft erhöht nur die Heckwelle
- Gewicht der verdrängten Wassermenge entspricht dem Eigengewicht des Boots



- Kann Wellensystem entrinnen
- Gleitet auf Bugwelle (dynamischer Auftrieb)
- Mehrfaches der Rumpfgeschwindigkeit

Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt**
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

3 Vor der Fahrt



Ausrüstung



stehendes Gut



Laufendes Gut

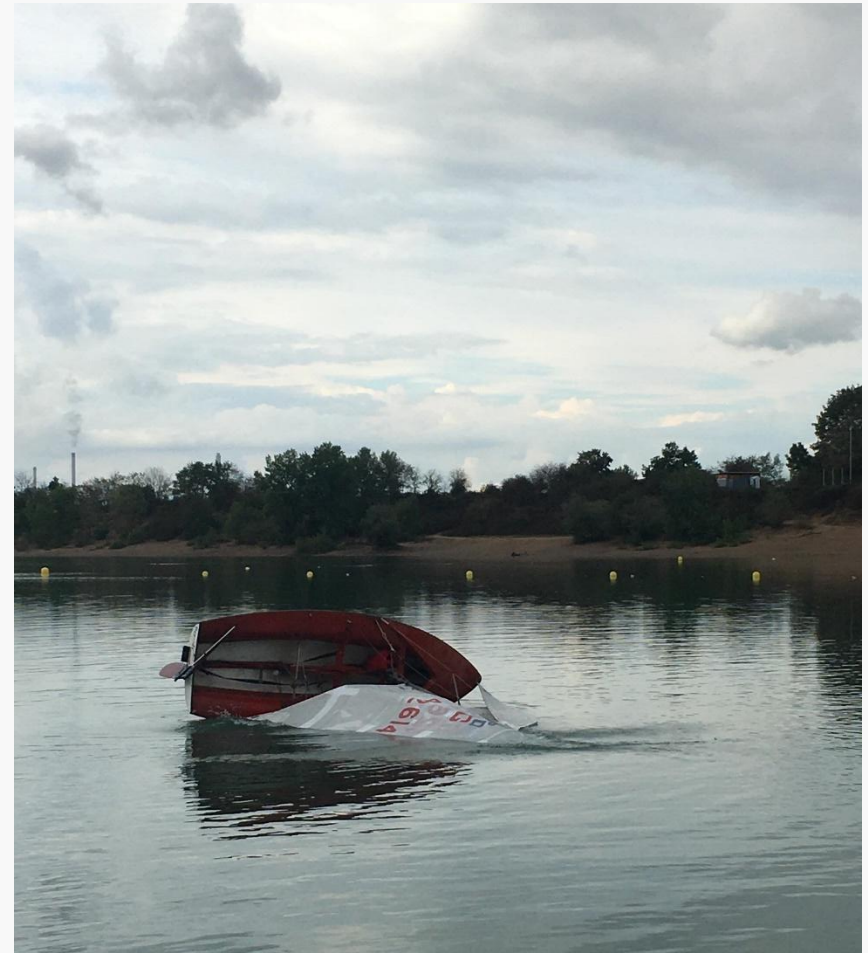


Auf dem Wasser

Boot slippen
Schwert
Ruderanlage einhängen
Segel setzen

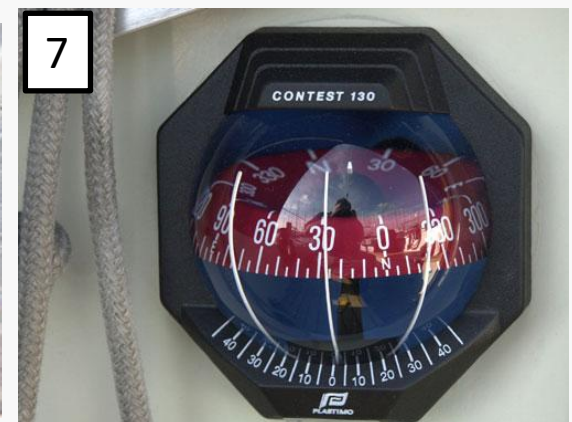
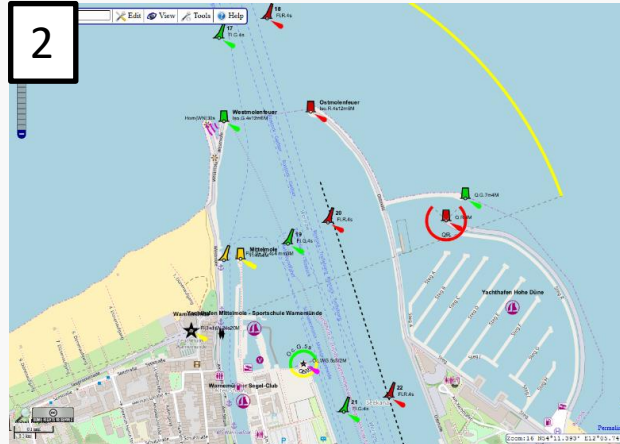
3 Vor der Fahrt: Bekleidung

- Viele Unterschiede zwischen Jolle, Kielboot oder Yacht
- Beim Jollensegeln daher:
 - Sportliche Kleidung, die nass werden darf
 - Schuhpflicht!
Neoprenschuhe werden empfohlen
 - Ggf. Neoprenanzug
 - Ggf. (Segel-)Handschuhe



3 Vor der Fahrt: Ausrüstung

Was mitnehmen?



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Raft_paddle.png
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/83/Viking_pro_1000_drysuit_with_magnum_hood.jpg/800px-Viking_pro_1000_drysuit_with_magnum_hood.jpg
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7a/OpenSeaMap-Warnem%C3%BCnde.png>
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d6/French_bulldog_in_life_jacket.jpg/1280px-French_bulldog_in_life_jacket.jpg

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/Boussole_marine.jpg
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f1/Fender_protecting_the_side_of_a_sailing_vessel.jpg/330px-Fender_protecting_the_side_of_a_sailing_vessel.jpg
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8c/Oesfass_1.JPG/1280px-Oesfass_1.JPG

3 Vor der Fahrt: Ausrüstung

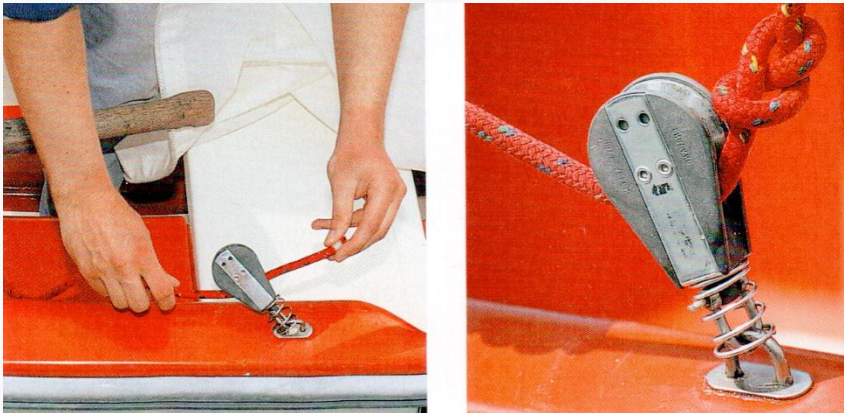
Was mitnehmen?

- Schwimmweste pro Person
- Ösfass
- Boje (nach Freigabe der Tutor*innen)
- Paddel (nach Freigabe der Tutor*innen)

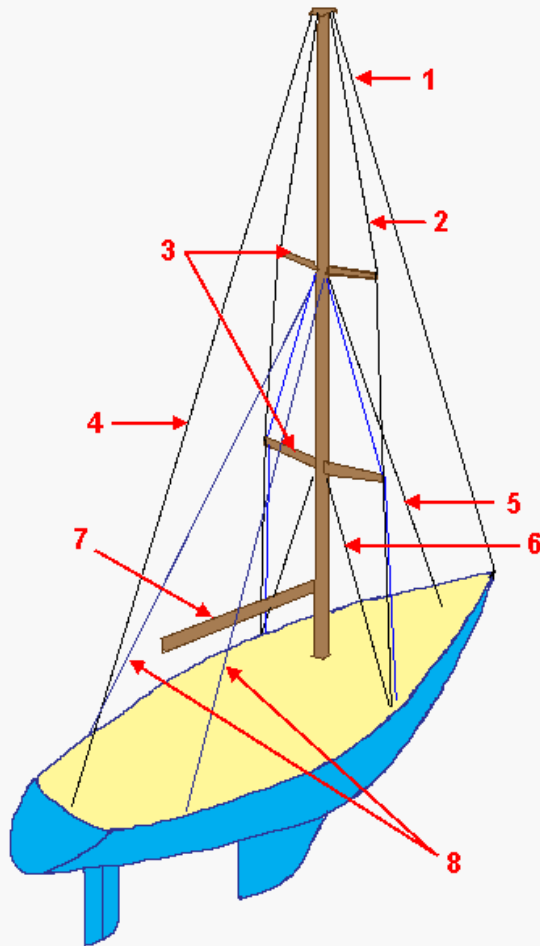


3 Vor der Fahrt: Laufendes Gut

Das Ausrutschen der Schotenenden mittels Achtknoten verhindern



3 Vor der Fahrt: Stehendes Gut



Welche Begriffe kennt ihr?

- Was ist zu tun?
- Sichtkontrolle:
 - Festigkeit?
 - Schäden?
 - Beschläge gesichert?

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/60/Schema-Stehendes-Gut.png>

3 Vor der Fahrt: Segel setzen – Am Land

1. Anschlagen

- Segel am Baum (Großsegel) oder Vorstag (Vorsegel) befestigen

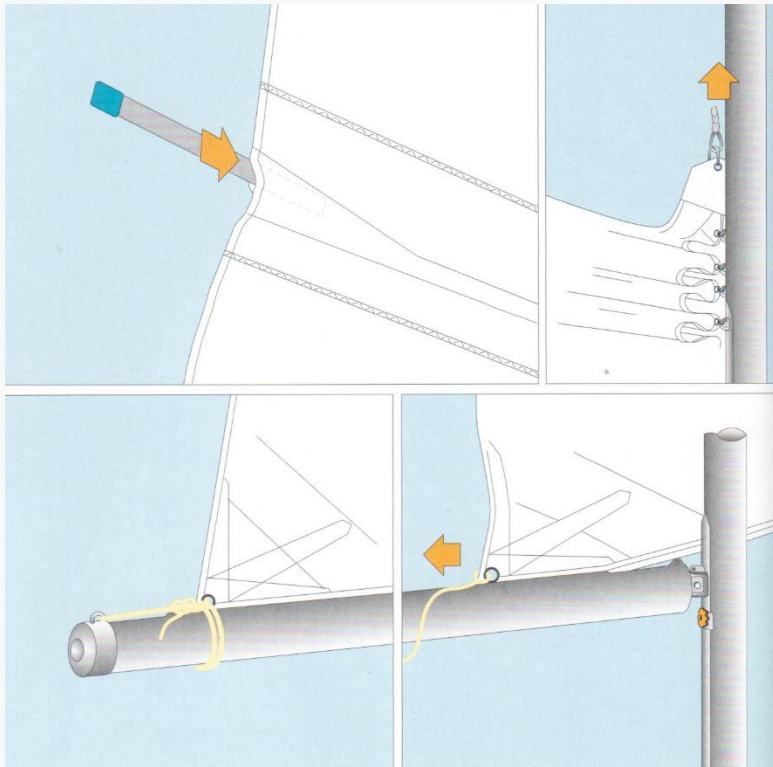
2. Anschäkeln

- Großfall an Großsegel, Fockfall an Vorsegel/Fock
- Segel gesichert und tief im Boot
- Nie Falle ungesichert loslassen

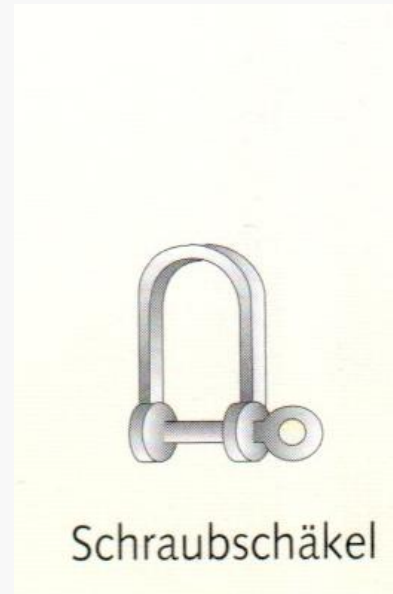


3 Vor der Fahrt: Segel setzen

Anschlagen



Anschäkeln

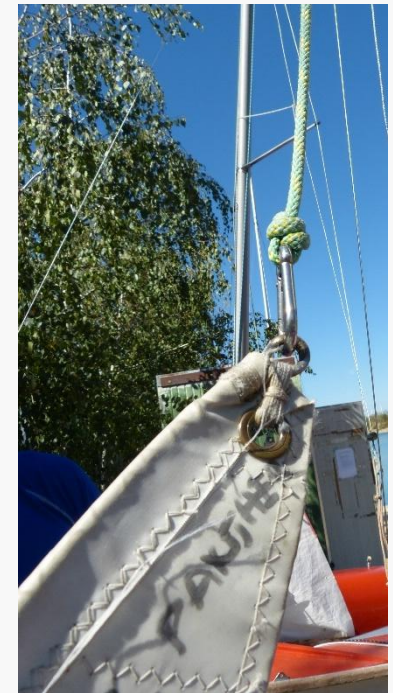


3 Vor der Fahrt: Segel setzen

Anschlagen



Anschäkeln



3 Vor der Fahrt

- Wie kommt das Boot ins Wasser?



3 Vor der Fahrt - Slippen

- Von wo kommt der Wind?



3 Vor der Fahrt - Slippen

- Boot zu Wasser lassen



3 Vor der Fahrt: Auf dem Wasser

1. Das Fieren (Runterlassen) von Schwert
 2. Ruderanlage einhängen und sichern!
 3. Segel setzen
- Ruder und Schwert geben Stabilität
- Das Boot steht mit dem Bug im Wind



Ihr seid dran: Segelsetzen

- In welcher Reihenfolge setzen wir die Segel?
- Zuerst die Fock oder das Großsegel? Oder ist das total egal?



Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt**
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

Glossar: Kommando

- Erleichtert Kommunikation an Bord
- Besonders in stressigen Situationen
- Generell:
 - Klar zum ...?
 - Ist klar.
 - Ree!/Rund achtern!/...
 - Aufforderung für Crew: Fier auf die Schoten/ Hol dicht bzw. hol an die Schoten/ Schoten los
- Ab jetzt:
 - Blau: Kommando von der steuernden Person
 - Grün: Kommando des*r Vorschoter*in



Glossar: Backstehende Fock

- Fock steht nicht auf der Lee sondern auf der Luvseite
- Erzeugt keinen Vortrieb
- Drückt das Boot nach hinten, ABER erzeugt ein Drehmoment, wenn sich die steuernde Person am Steg festhält



4 Während der Fahrt: Das Ablegen

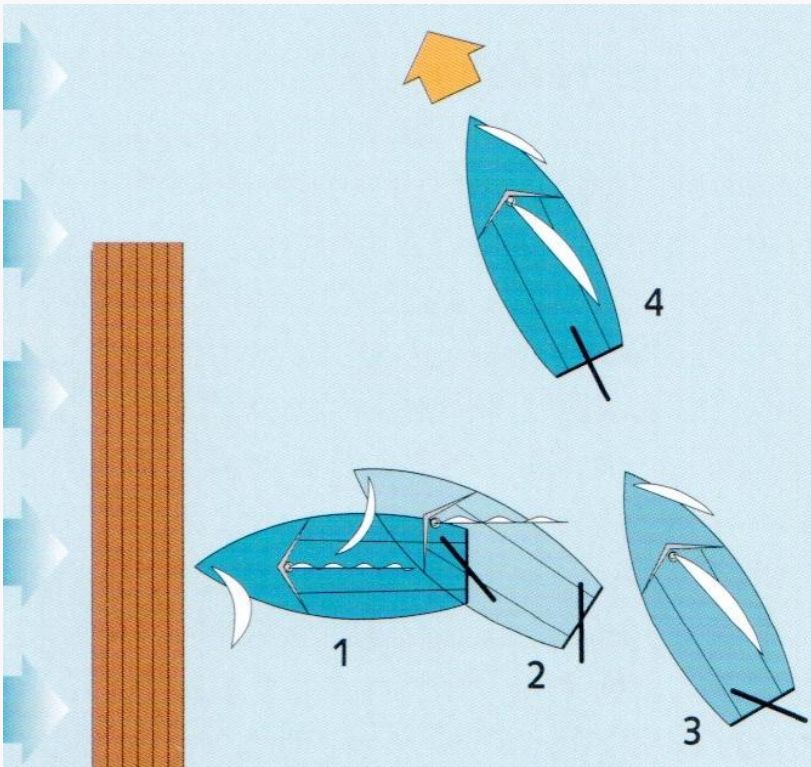
Wind von vorne parallel zum Steg



1. Boot noch fest
„Klar zum Ablegen über Steuerbord- (oder Backbord-)Bug?“
„Ist klar!“
„Klar bei Vorleine?“
„Ist klar!“
„Fock back auf Backbord / Steuerbord“
„Fock steht back!“
„Leinen los!“
„Leinen sind los!“
2. Fock steht back. Person hält sich am Steg fest. Boot dreht weg vom Steg
→ Drehmoment
3. Fock wird auf die Leeseite geholt
„Über die Fock!“

4 Während der Fahrt: Das Ablegen

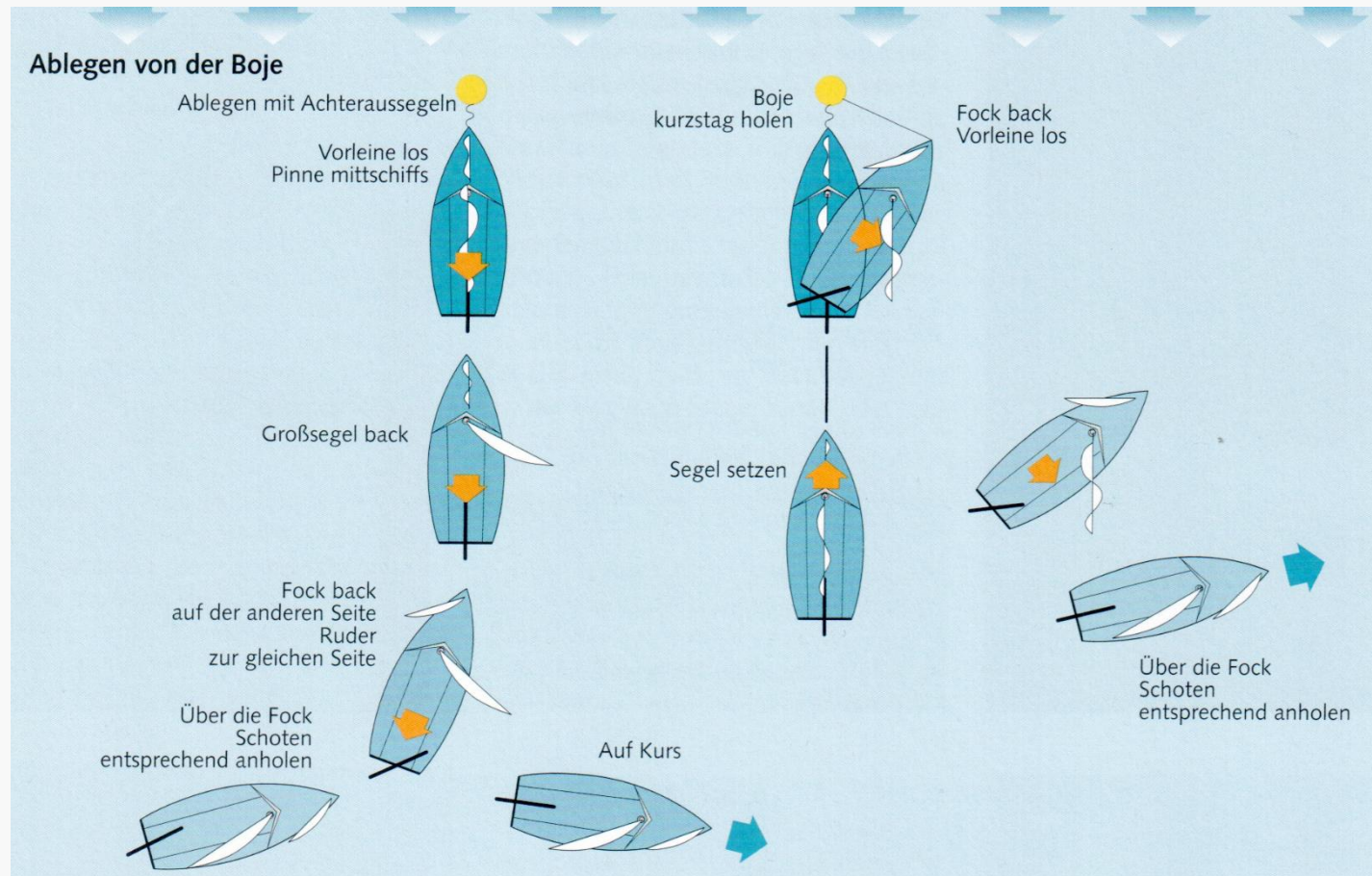
Wind von vorne senkrecht zum Steg



Kommandos sind gleich

1. Fock Back holen und Ruder legen
2. Boot treibt rückwärts weg vom Steg
3. Bei genügend Abstand: Fock überholen und ggf. anpumpen
4. Lossegeln

4 Während der Fahrt: Das Ablegen



4 Während der Fahrt: Das Ablegen



4 Während der Fahrt: Das Ablegen

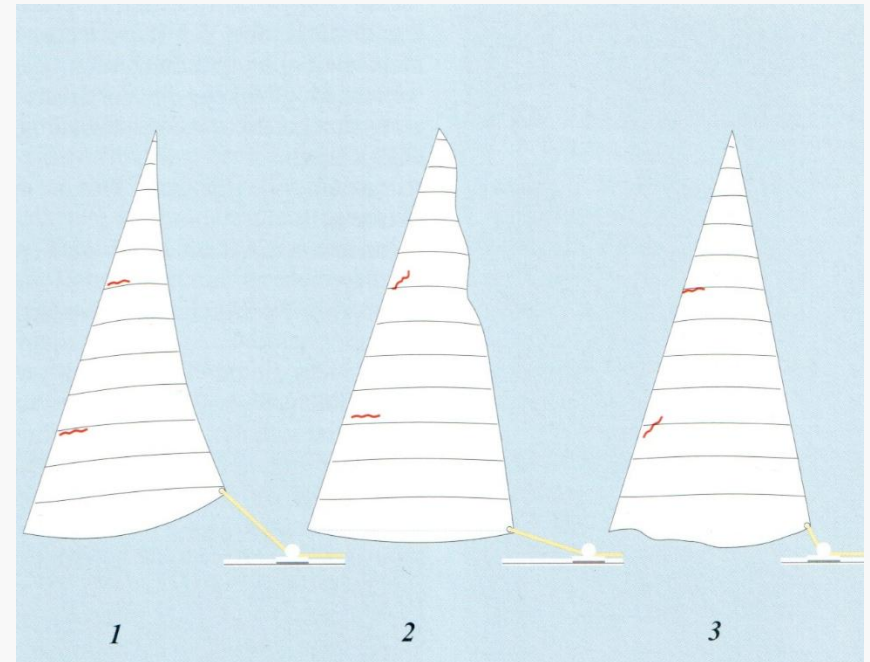
Zu beachten:

- Wir liegen schon im Wind
- Solange wir im Wind liegen und die Segel dem Wind keinen Widerstand leisten, killen sie
- Sobald die Fock den Bug aus dem Wind und vom Steg weg dreht, fahren wir los

- Back stehende Fock nutzen
- Achteraussegeln bei wenig Platz

4 Während der Fahrt: Segeltrimm

- Der Trimm der Fock kann mithilfe der **Trimmfäden kontrolliert** und mithilfe des **Holepunkts korrigiert** werden
 - 1 Wehen alle Fäden auf beiden Seiten nach hinten, stimmt der Holepunkt
 - 2 Der Holepunkt steht zu weit hinten
 - 3 Der Holepunkt steht zu weit vorne

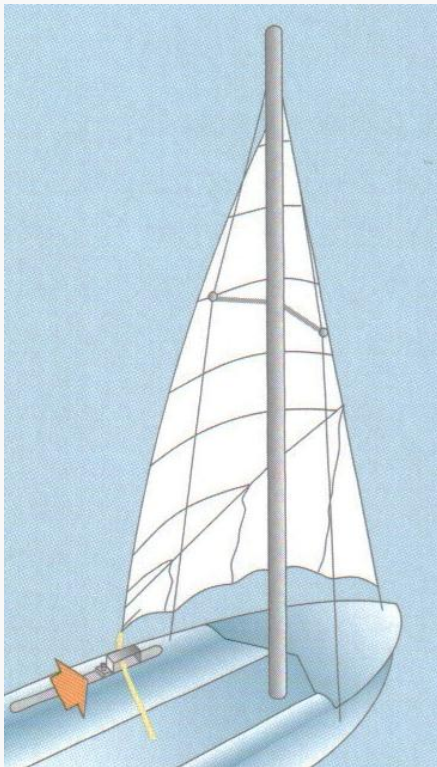


4 Rückblick: Trimmfäden

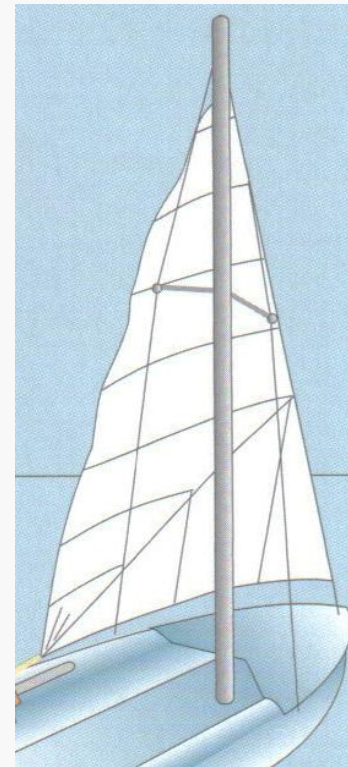


4 Während der Fahrt: Segeltrimm

Holepunkt zu weit vorne

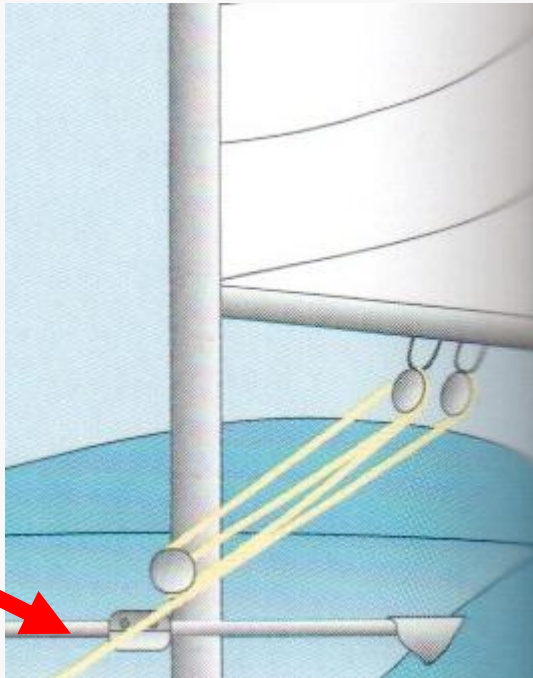


Holepunkt zu weit achtern

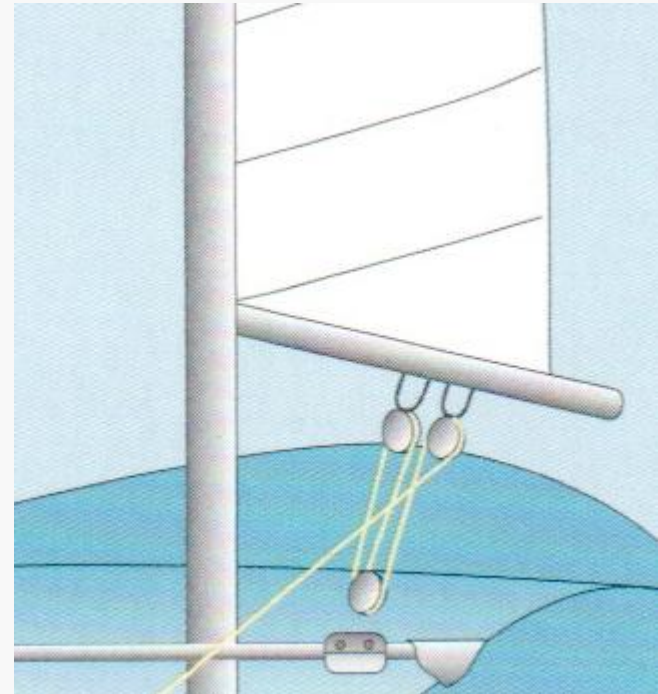


4 Während der Fahrt: Segeltrimm

**Traveller mittschiffs für
bauchiges Segel bei wenig Wind**



**Traveller nach Lee für flacheres
Segel bei viel Wind**

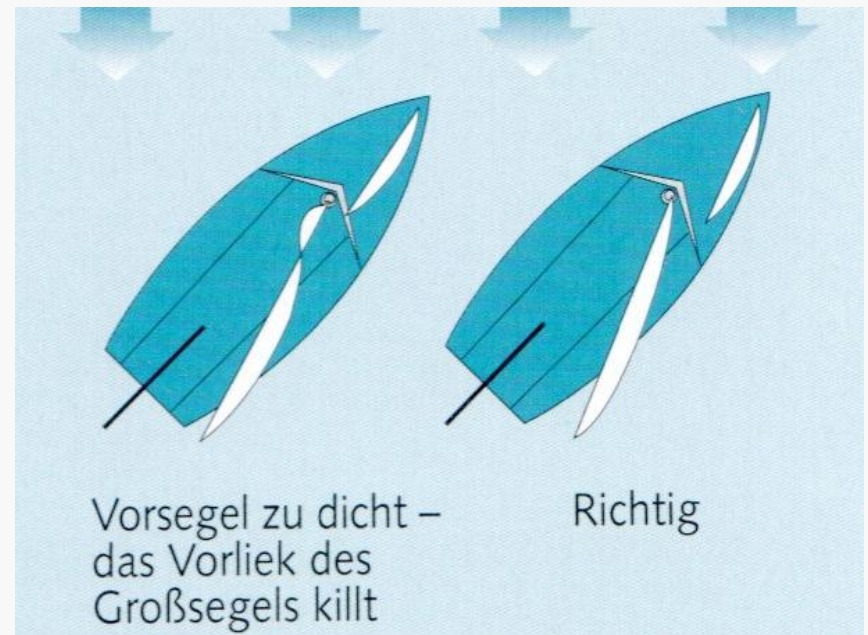


4 Während der Fahrt: Segeln am Wind

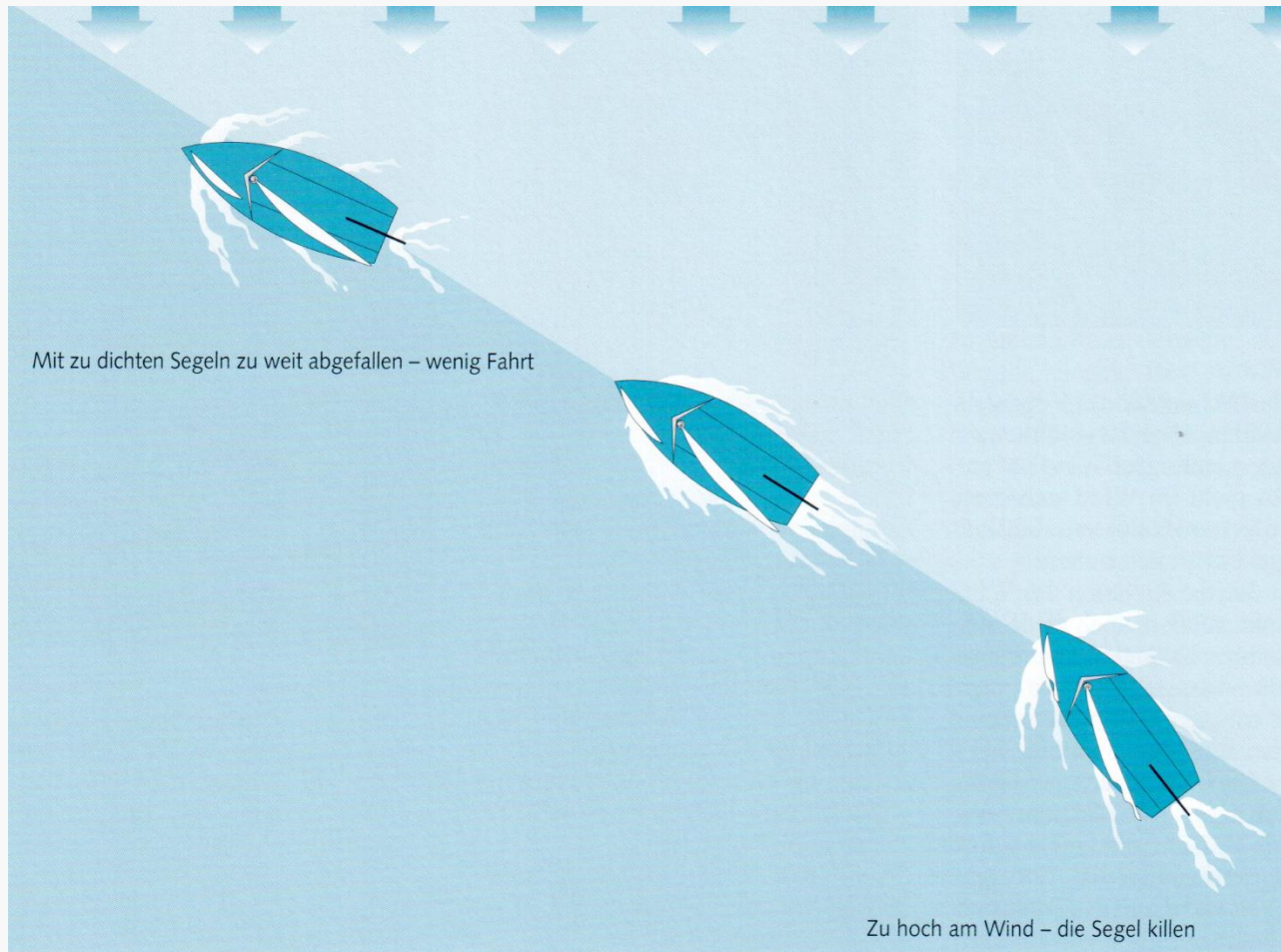
Großsegel auf Am-Wind-Kurs zu dicht



Vorsegel auf Am-Wind-Kurs zu dicht



4 Während der Fahrt: Segeln am Wind



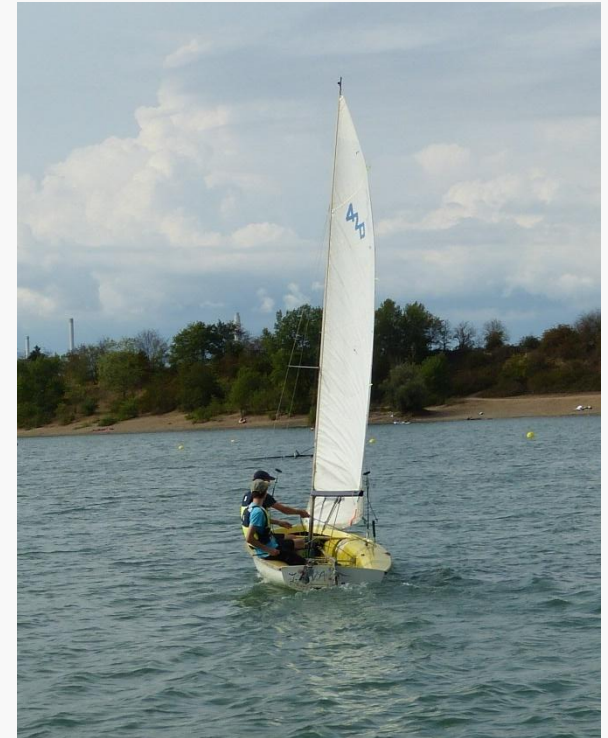
4 Während der Fahrt: Segeln am Wind

- Finden der **optimalen Segelstellung**
 - 1 Der Großbaum wird dichtgeholt
 - 2 Langsam weiter anluven bis das Vorliek des Großsegels gerade zu killen beginnt
 - 3 Wieder so weit abfallen bis das Großsegel gerade nicht mehr killt
 - 4 Das Vorsegel nach den Trimmfäden einstellen

- Kurs und auch Segelstellung **kontinuierlich anpassen**

4 Während der Fahrt: Segeln am Wind

- **Schwertstellung**
 - Seitliche Abdrift am größten
 - Schwert wirkt entgegen
- **Position der Crew bei der Jolle**
 - Bei Krängung verringert sich durch die seitliche Neigung des Riggs die Segelfläche, dadurch verringert sich die Fahrt
 - Die Jolle sollte deshalb so aufrecht wie möglich gesegelt werden
 - Der Vorschoter muss durch sein Gewicht ausgleichen
 - bei viel Wind mithilfe der Trapezeinrichtung
 - bei weniger Wind durch Verlagerung des Gewichts nach Mitschiffs oder ggf. nach Lee



4 Während der Fahrt: Segeln am Wind



4 Während der Fahrt: Segeln am Wind



Bei weniger Wind

4 Während der Fahrt: Halber und raumer Wind

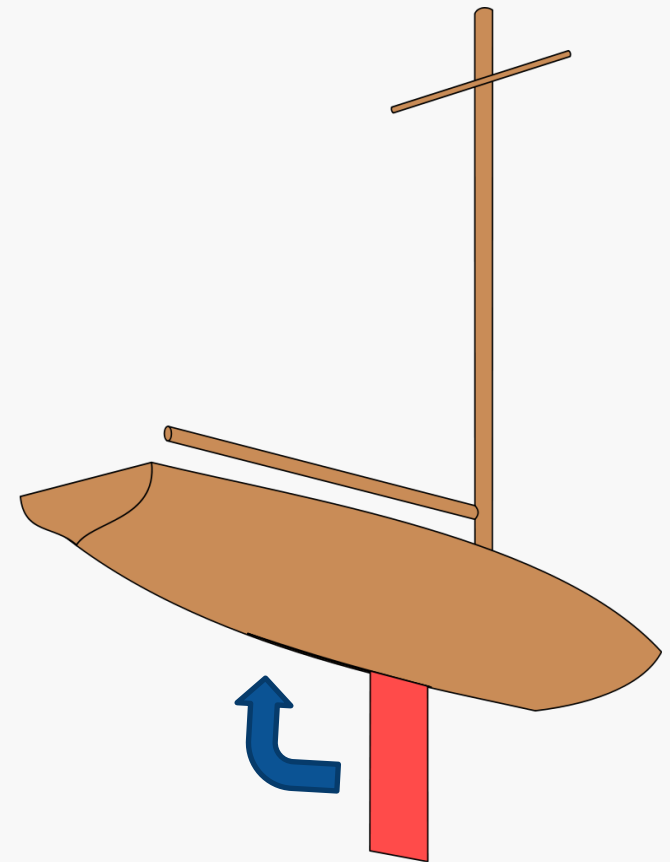


- **Baumniederholer**
 - Auf Halb-Wind- und Raumwind-Kursen beginnt der Baum zu steigen. Der Baumniederholer verhindert dies

4 Während der Fahrt: Halber und raumer Wind

■ Schwertstellung

- Je raumer der Wind wird, desto geringer wird die Abdrift
- Schwert und Ruderblatt *können* etwa bis zur Hälfte aufgeholt werden
 - Verringert Reibungswiderstand im Wasser
 - Boot wird instabiler



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d2/Yacht_centreboard.svg/800px-Yacht_centreboard.svg.png

4 Während der Fahrt: Segeln vor dem Wind



4 Während der Fahrt: Segeln vor dem Wind

- Das **Großsegel** ist auf vollständig aufgefiert
- Das **Vorsegel** wird nach Luv genommen und kann ausgebaumt werden (Schmetterling)
- Einsatz von **Spinnaker** möglich
- Bei einer Böe besteht die Gefahr einer **Patenthalse**
- Als Alternative zum Schmetterling kann **vor dem Wind gekreuzt** werden

4 Während der Fahrt: Segeln vor dem Wind- Schmetterling



Glossar: Patenthalse



Glossar: Patenthalse

- Unkontrollierte Halse
- Baum schwingt meist von einer Seite auf die andere
- Ausgelöst durch Abfallen über den Vor Wind Kurs hinaus
- Gefahr durch Verletzung der Crew und Beschädigungen am Rigg (bis zum Mastbruch)
- Kentergefahr auf der Jolle!
- ...

Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver**
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

5 Manöver: Wenden

- **Bug dreht durch den Wind**
- Von Amwindkurs auf Amwindkurs
- Das Boot muss **genügend Fahrt haben**, sonst bleibt es im Wind stehen
- Segel wechseln die Seite
 - **Umsetzen** auf neue Luvseite
- Vorschoter:
 - Anfangs **Fock back stehen** lassen (windabhängig)
 - wenn Fock rüber will, wechseln
 - Werden die Fockschoten zu früh gewechselt, wird das Boot auf den alten Kurs zurückgedrückt



5 Manöver: Wenden

1. Ausgangskurs: Amwindkurs
 - “Klar zur Wende?”
 - “Ist klar!”
2. Anluven
 - “Ree!” (Ruder nach Lee)
3. Boot steht im Wind
 - Seitenwechsel
 - (Fock back stehen lassen)
4. Boot nicht mehr im Wind
 - “Über die Fock!”
 - Fock überholen
5. Neuer Kurs: Amwind Kurs

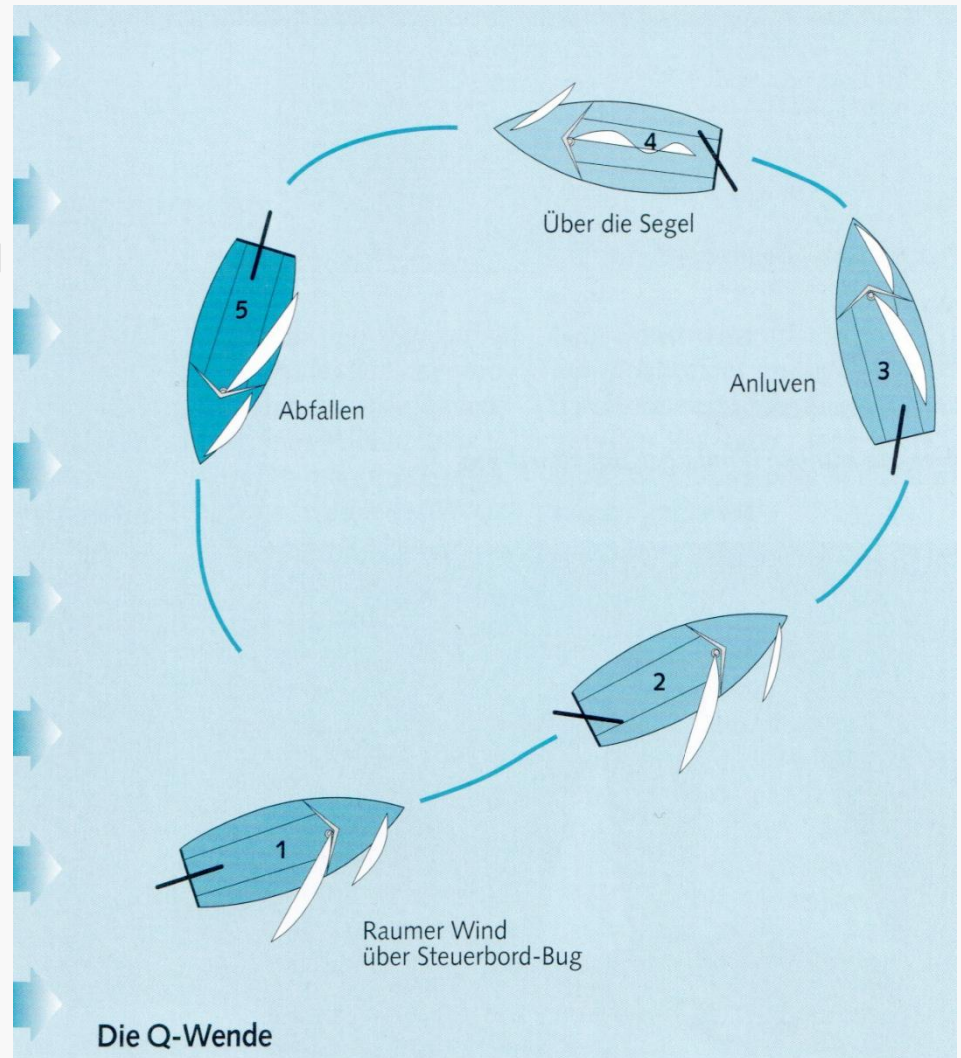


5 Manöver: Wenden



5 Manöver: Q-Wenden

- Wende von Raumwind zu Raumwind
- Z.B. Bei starkem Wind
 - „Klar zur Q-Wende?“
 - „Ist klar!“
 - „Ree!“
 - „Über die Fock“



5 Manöver: Halsen

- Das Heck dreht durch den Wind
- Von Raumwind- auf Raumwindkurs
- Gefahr: Baum wechselt die Seite → Groß dicht holen
- Das Boot erhält durch das überschlagende Großsegel schlagartig eine scharfe Drehtendenz zur neuen Luvseite
→ Stützruder und Gewichtsausgleich
- ABER: Auf keinen Fall so stark Gegenruder legen, dass der Baum auf die alte Seite zurückschlägt!

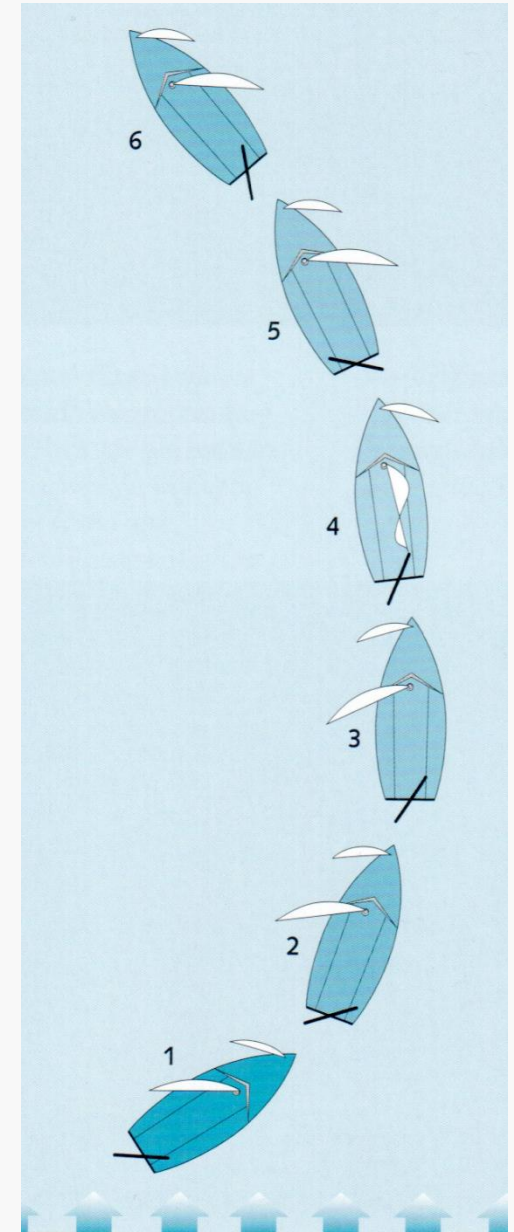


https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f8/Melges_Gennaker_002.jpg/1200px-Melges_Gennaker_002.jpg

5 Manöver: Halsen

■ Vorgehen

1. Ausgangskurs Raumwindkurs
 - „Klar zur Halse?“
 - „Ist klar!“
2. Abfallen bis das Boot vor dem Wind segelt. Dabei die Schoten auffieren.
 - „Fier auf die Schoten“
3. Die Großschot dichtholen. Die Fock fällt ein.
 - „Fock fällt!“
4. Das Ruder langsam und leicht und **nur so weit** legen, dass der Baum von selbst überklappt.
 - „Rundachtern - Fier auf die Großschot“
 - „Fock über“
5. Die Großschot fieren, Gegenruder legen
6. Raumwindkurs



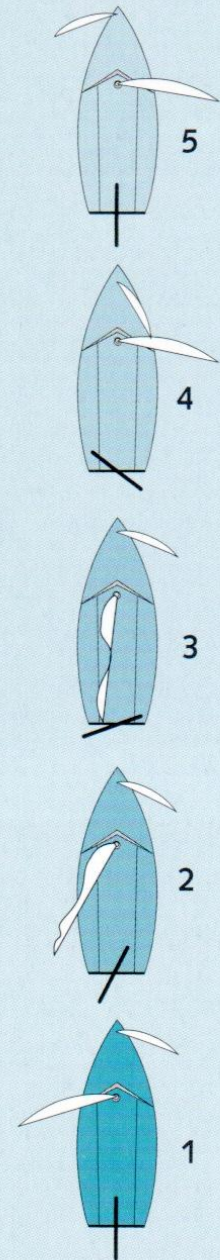
5 Manöver: Halsen



5 Manöver: Schiften

1. Ausgangskurs Vorwindkurs
 - „Klar zum Schiften?“
 - „Ist klar!“
2. Großsegel durchholen und leicht weiter abfallen
3. Großsegel ist dicht. Weiter abfallen.
 - „Rundachtern“
4. Großsegel schlägt auf die neue Seite. Stützruder geben. Fock fällt ein
5. Fock auf die andere Seite holen. Neuer Kurs Vorwindkurs

Schiften



5 Manöver: Schiften



Wie wird ein Segelboot korrekt gestoppt?



a) Treibanker

b) Boot versenken



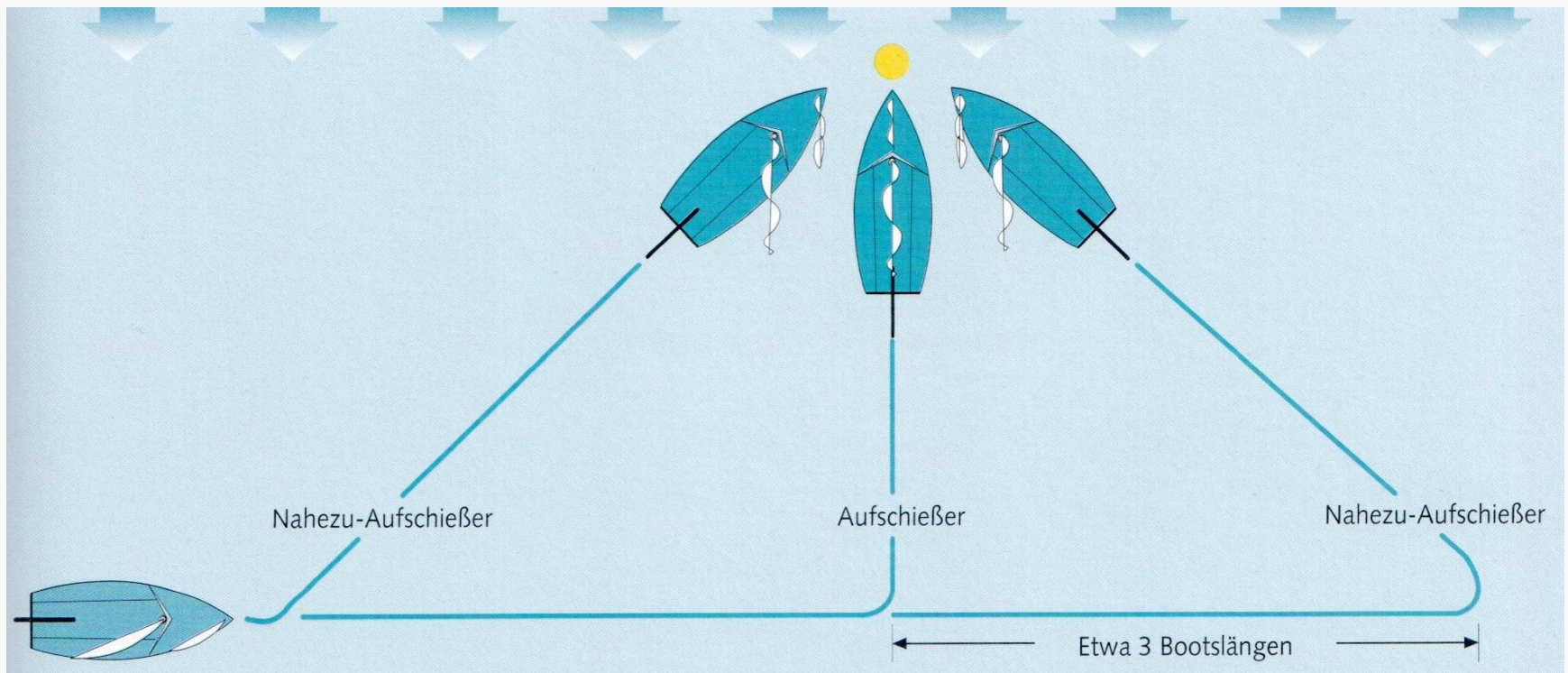
c) In den Wind drehen



5 Manöver: Aufschießer

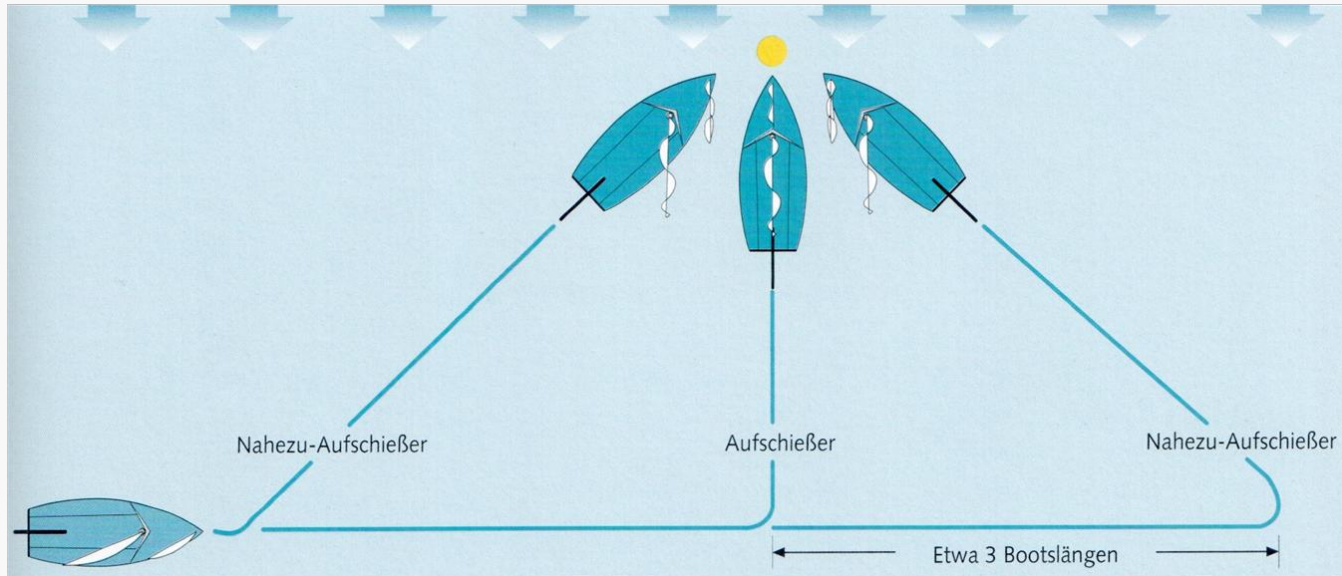


5 Manöver: Aufschießer



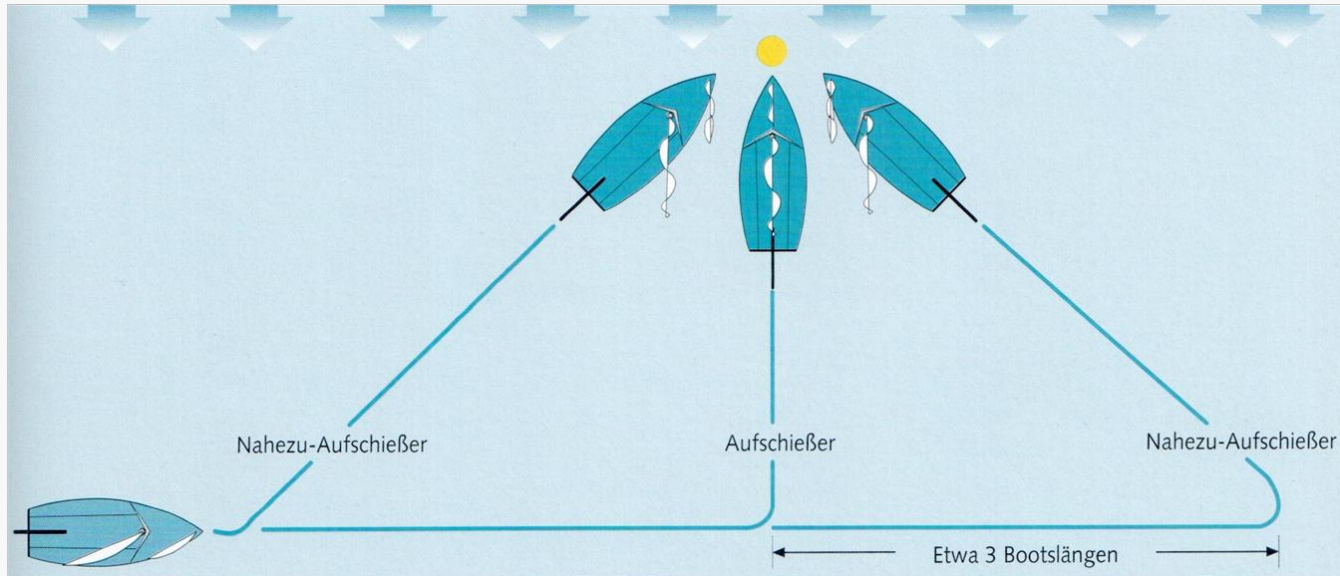
5 Manöver: Aufschießer

- Ein **Segelboot** kann man nur **abstoppen**, indem man in den Wind schießt oder aufschießt (dreht)
- Aufgeschossen wird in den **wahren Wind**
- Der **Abstand des Drehpunktes von der Anlegestelle** hängt von vielen Faktoren ab



5 Manöver: Aufschießer

- Kommandos
 - „Klar zum Aufschießer?“
 - „Ist klar!“
 - „Schoten los!“ (Beim Einlenken in Richtung Wind)



5 Manöver: Aufschießer

Was ist der Unterschied zwischen Aufschießer und Nahe-zu-Aufschießer?

	Aufschießer	Nahe-zu-Aufschießer
Richtung	Killende Segel gegen den Wind	Killende Segel auf Amwindkurs
Drehpunkt	Wenn Ziel direkt in Luv	3 Bootslängen vor oder nach dem Ziel direkt in Luv
Vorteile	Höhere Bremswirkung	Neuer Schwung durch Segelanholen
		Es kann auf dem gleichen Bug weitergesegelt werden

Wie wird die Auslauflänge beeinflusst?

- Was beeinflusst die Strecke, die ein Segelboot braucht, um zu stehen?

Damit so etwas hier nicht passiert:



5 Manöver: Aufschießer

- Die **Auslaufstrecke** ist abhängig von der **Windstärke**, dem **Seegang** und dem **Bootsgewicht**



1. Je größer und schwerer das Boot, umso länger ist (aufgrund der Massenträgheit) der Auslauf
2. Je stärker der Wind und je bewegter die See, desto kürzer ist der Auslauf
3. Je härter die Ruderlage beim Aufschießen, desto stärker ist die Bremswirkung (desto kürzer also der Auslauf)

<https://www.publicdomainpictures.net/pictures/230000/velka/tall-ship-1503846229Acn.jpg>

Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt**
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten

6 Nach der Fahrt: Das Anlegen

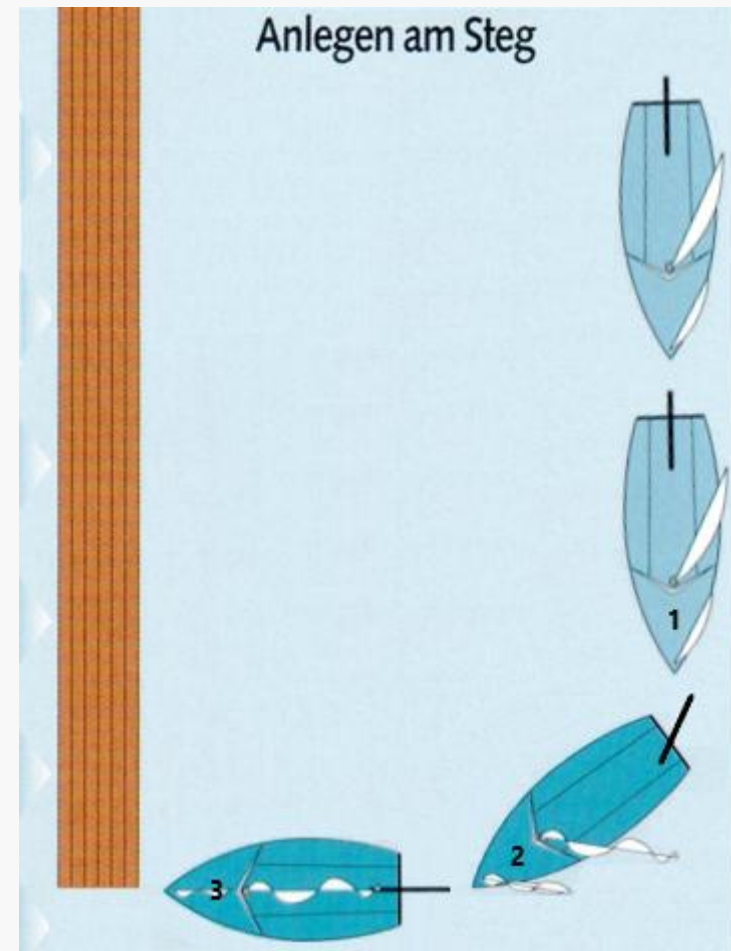
- Worauf muss geachtet werden?
 - Woher kommt der Wind?
 - Beschaffenheit des Stegs
 - Gefahren unter oder über Wasser
 - Aufgabenverteilung
 - Material (Festmacherleinen, Fender, ...)

→ Klar zum Anlegen?

6 Nach der Fahrt: Das Anlegen am Steg

■ Kommandos

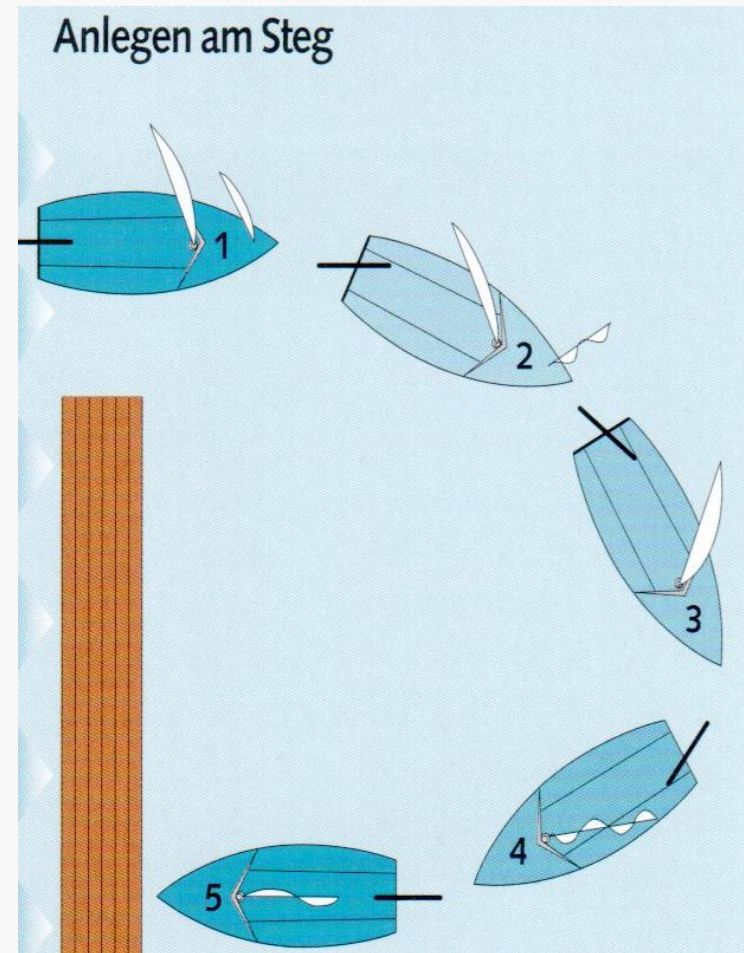
1. Ausgangskurs Halbwindkurs
 - „Klar zum Anlegen?“
 - „Ist klar!“
2. Einlenken zum Aufschießer
 - „Schoten los!“
3. Anlegen und festmachen
 - „Leinen über!“
 - „Leinen sind über!“
 - „Leinen fest!“
 - „Leinen sind fest!“



6 Nach der Fahrt: Das Anlegen am Steg

Alternative:

- Ausgangskurs Vorwindkurs
- Vorsegel während 2 bergen
- Aufschießer nur unter Großsegel fahren



6 Nach der Fahrt: Das Anlegen am Steg



6 Nach der Fahrt: Segel bergen

- Bergen des **Vorsegels**
 - **Fockfall nicht ausrauschen lassen!!!**
- Bergen des **Großsegels**
 - Großsegel erst bergen, wenn das Boot im Wind steht (wenn am Steg festgemacht ist)
 - **Großfall nicht ausrauschen lassen!!!**



6 Nach der Fahrt: Slipanlage



6 Nach der Fahrt: Boot aufräumen



Segel einrollen und Boot aufräumen.
Keine Sorge, das zeigen wir euch am See.

Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen**
- 8 Knoten

Quiz

- [Joinmyquiz.com](https://joinmyquiz.com)
- Code: 386502

7 Prüfungsfragen

263. Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment einer Jolle bei Krängung?

- a) Es nimmt anfangs ab bis zu einem Minimum, von da wieder zu, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.
- b) Es nimmt anfangs zu bis zu einem Maximum, von da wieder ab, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.
- c) Es nimmt anfangs ab und erreicht ein Maximum, wenn Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.
- d) Es nimmt anfangs ab und erreicht sein Minimum, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.

7 Prüfungsfragen

263. Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment einer Jolle bei Krängung?

- a) Es nimmt anfangs ab bis zu einem Minimum, von da wieder zu, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.
- b) Es nimmt anfangs zu bis zu einem Maximum, von da wieder ab, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.**
- c) Es nimmt anfangs ab und erreicht ein Maximum, wenn Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.
- d) Es nimmt anfangs ab und erreicht sein Minimum, bis Auftriebs- und Gewichtsschwerpunkt übereinander liegen, anschließend kentert die Jolle.

7 Prüfungsfragen

284. Mit welcher Krängung sollte eine Jolle üblicherweise gesegelt werden und weshalb?

- a) Möglichst aufrecht, weil sonst Abdrift und Leegierigkeit zunehmen.
- b) Leicht nach Lee geneigt, da sonst die Segel leicht nach Luv überkommen können.
- c) Möglichst aufrecht, da sonst Abdrift und Luvgerigkeit zunehmen.
- d) Möglichst nach Luv geneigt, weil dadurch die Abdrift und die Luvgerigkeit abnehmen.

7 Prüfungsfragen

284. Mit welcher Krängung sollte eine Jolle üblicherweise gesegelt werden und weshalb?

- a) Möglichst aufrecht, weil sonst Abdrift und Leegierigkeit zunehmen.
- b) Leicht nach Lee geneigt, da sonst die Segel leicht nach Luv überkommen können.
- c) **Möglichst aufrecht, da sonst Abdrift und Luvgerigkeit zunehmen.**
- d) Möglichst nach Luv geneigt, weil dadurch die Abdrift und die Luvgerigkeit abnehmen.

7 Prüfungsfragen

285. Wie wirkt sich auf einem Halbwindkurs ein zu dicht geholtes Großsegel auf die Geschwindigkeit des Bootes aus?

- a) Die Krängung und die Geschwindigkeit nehmen bis zum kritischen Punkt zu, darüber hinaus schnell ab.
- b) Die Geschwindigkeit nimmt zu, da dadurch die Windkräfte optimaler genutzt werden.
- c) Die Krängung nimmt zu, die Geschwindigkeit nimmt ab.
- d) Das Boot bleibt stehen, da die Strömung abreißt.

7 Prüfungsfragen

285. Wie wirkt sich auf einem Halbwindkurs ein zu dicht geholtes Großsegel auf die Geschwindigkeit des Bootes aus?

- a) Die Krängung und die Geschwindigkeit nehmen bis zum kritischen Punkt zu, darüber hinaus schnell ab.
- b) Die Geschwindigkeit nimmt zu, da dadurch die Windkräfte optimaler genutzt werden.
- c) **Die Krängung nimmt zu, die Geschwindigkeit nimmt ab.**
- d) Das Boot bleibt stehen, da die Strömung abreißt.

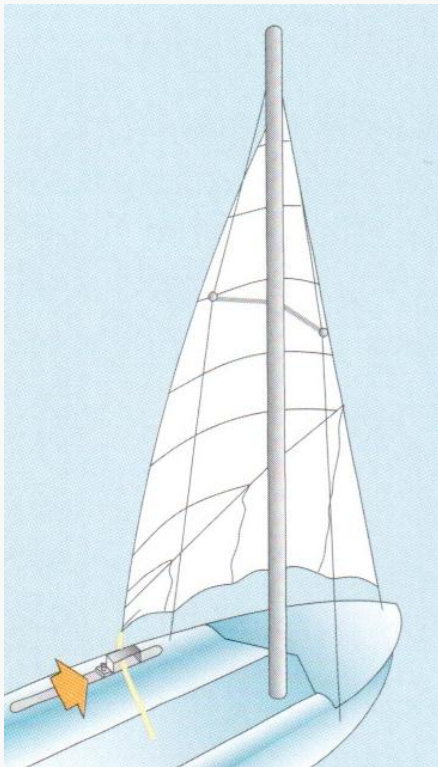
7 Prüfungsfragen

286. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit vorne liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

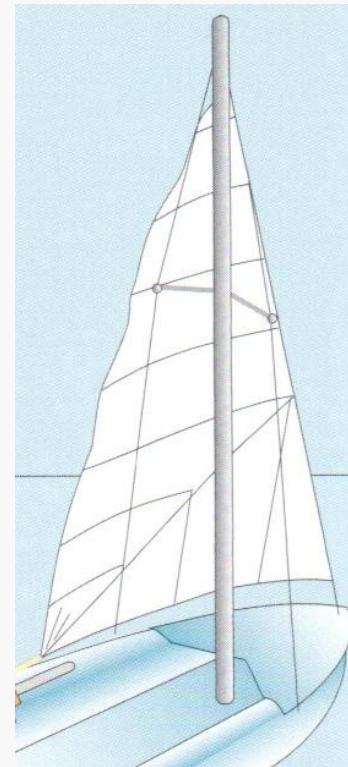
- a) Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt
- b) Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- c) Das Vorliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- d) Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.

Wiederholung: Segeltrimm

Holepunkt zu weit vorne



Holepunkt zu weit achtern



7 Prüfungsfragen

286. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit vorne liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

- a) Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt
- b) Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- c) Das Vorliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- d) **Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.**

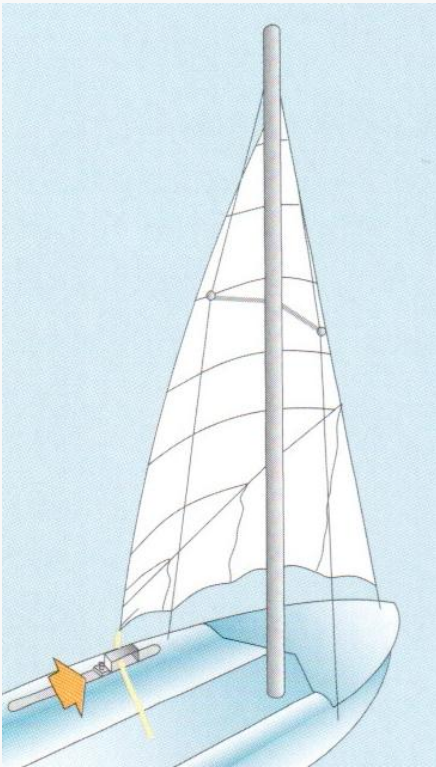
7 Prüfungsfragen

287. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit achtern liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

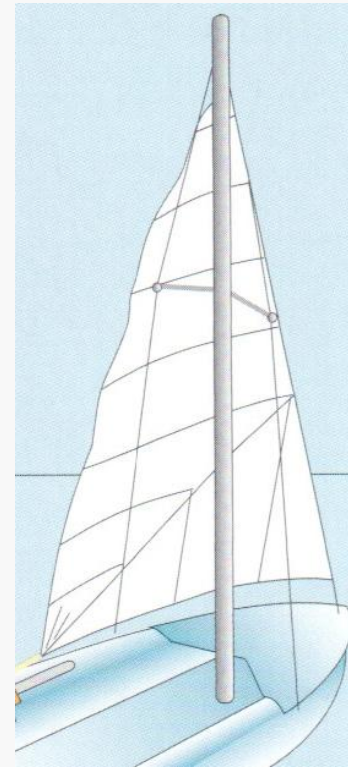
- a) Das Achterliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- b) Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- c) Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- d) Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt.

Wiederholung: Segeltrimm

Holepunkt zu weit vorne



Holepunkt zu weit achtern



7 Prüfungsfragen

287. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit achtern liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

- a) **Das Achterliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.**
- b) Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- c) Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- d) Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt.

7 Prüfungsfragen

288. Wie muss ein Segel bei leichtem Wind getrimmt werden?

- a) Das Segel soll flach getrimmt werden.
- b) Das Segel soll bauchig stehen.
- c) Die Schoten müssen gefiert werden.
- d) Die Schoten müssen dicht geholt werden.

7 Prüfungsfragen

288. Wie muss ein Segel bei leichtem Wind getrimmt werden?

- a) Das Segel soll flach getrimmt werden.
- b) Das Segel soll bauchig stehen.**
- c) Die Schoten müssen gefiert werden.
- d) Die Schoten müssen dicht geholt werden.

7 Prüfungsfragen

289. Wie muss ein Segel bei starkem Wind getrimmt werden?

- a) Es soll bauchig getrimmt werden.
- b) Das Segel soll flach getrimmt werden.
- c) Die Schoten müssen dicht geholt werden.
- d) Die Schoten müssen gefiert werden.

7 Prüfungsfragen

289. Wie muss ein Segel bei starkem Wind getrimmt werden?

- a) Es soll bauchig getrimmt werden.
- b) Das Segel soll flach getrimmt werden.**
- c) Die Schoten müssen dicht geholt werden.
- d) Die Schoten müssen gefiert werden.

7 Prüfungsfragen

290. Wie beeinflusst ein Unterliekstrecker den Trimm des Segels?

- a) Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.
- b) Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- c) Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- d) Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.

7 Prüfungsfragen

290. Wie beeinflusst ein Unterliekstrecker den Trimm des Segels?

- a) **Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.**
- b) Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- c) Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- d) Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.

7 Prüfungsfragen

291. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark von der Seite der Segel weggezogen werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a) Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach vorne.
- b) Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
- c) Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
- d) Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.

7 Prüfungsfragen

291. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark von der Seite der Segel weggezogen werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a) Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach vorne.
- b) Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
- c) Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
- d) **Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.**

Wiederholung: Luvgierigkeit

- **Wie ist Luvgierigkeit zu beheben?**
 - Traveller nach Lee
 - Fockschotholepunkte weiter einwärts versetzen
 - Vorsegel vergrößern
 - Vorsegel weiter nach vorne versetzen
 - Mast nach vorne versetzen
 - Großsegel reffen
 - Schwert und Ruderblatt aufholen (Verringerung der Krängung)
 - Mannschaft nach achtern

7 Prüfungsfragen

292. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark zur Seite der Segel hingedrückt werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a) Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- b) Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- c) Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.
- d) Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.

7 Prüfungsfragen

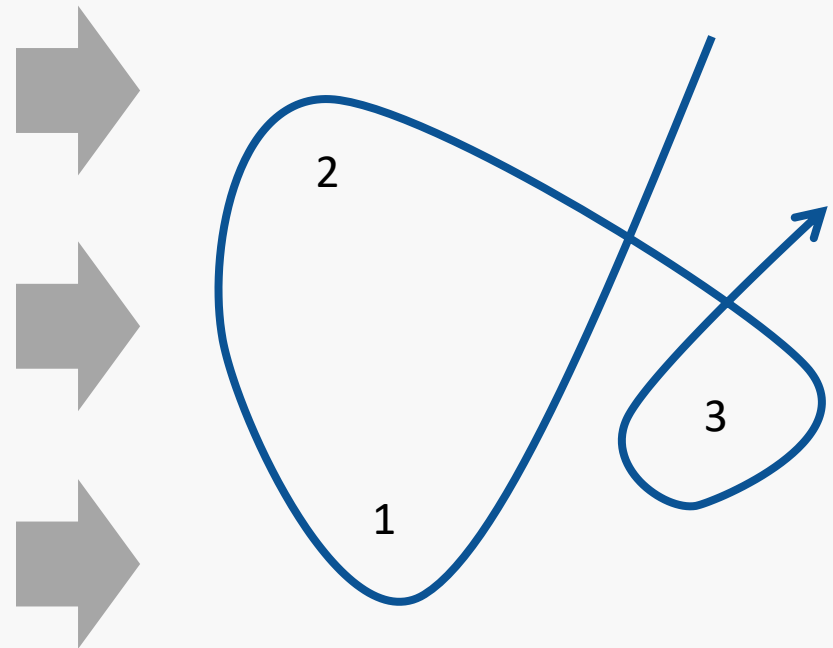
292. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark zur Seite der Segel hingedrückt werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a) **Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.**
- b) Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- c) Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.
- d) Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.

7 Prüfungsfragen

295. Welche Manöver hat das Boot auf dem eingezeichneten Kurs an den Punkten 1, 2 und 3 gefahren?

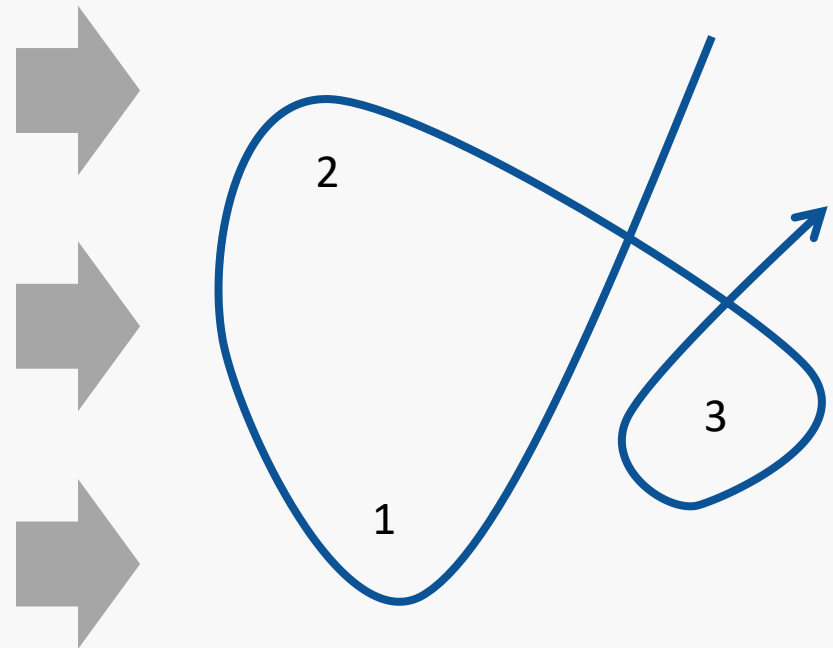
- a) 1 Q-Wende, 2 Halse, C Wende.
- b) 1 Halse, 2 Wende, 3 Q-Wende.
- c) 1 Wende, 2 Halse, 3 Q-Wende.
- d) 1 Wende, 2 Q-Wende, 3 Halse.



7 Prüfungsfragen

295. Welche Manöver hat das Boot auf dem eingezeichneten Kurs an den Punkten 1, 2 und 3 gefahren?

- a) 1 Q-Wende, 2 Halse, C Wende.
- b) 1 Halse, 2 Wende, 3 Q-Wende.
- c) **1 Wende, 2 Halse, 3 Q-Wende.**
- d) 1 Wende, 2 Q-Wende, 3 Halse.



7 Prüfungsfragen

297. Warum ist eine Patenthalse gefährlich?

- a) Es kann zu Verletzungen der Crew, zu Riggschäden und zur Kenterung führen.
- b) Es kann zur plötzlichen Änderung der Ausweichpflicht kommen.
- c) Es kann zum Verlust der Steuerfähigkeit des Fahrzeuges führen.
- d) Es kann erneut eine Patenthalse folgen, wenn nicht sofort abgefallen wird.

7 Prüfungsfragen

297. Warum ist eine Patenthalse gefährlich?

- a) **Es kann zu Verletzungen der Crew, zu Riggschäden und zur Kenterung führen.**
- b) Es kann zur plötzlichen Änderung der Ausweichpflicht kommen.
- c) Es kann zum Verlust der Steuerfähigkeit des Fahrzeuges führen.
- d) Es kann erneut eine Patenthalse folgen, wenn nicht sofort abgefallen wird.

7 Prüfungsfragen

298. Ein Segelboot segelt am Wind, plötzlich bricht das Luvwant. Welches Manöver ist sinnvoll?

- a) Halse.
- b) Q-Wende.
- c) Aufschießer.
- d) Wende.

7 Prüfungsfragen

298. Ein Segelboot segelt am Wind, plötzlich bricht das Luvwant. Welches Manöver ist sinnvoll?

- a) Halse.
- b) Q-Wende.
- c) Aufschießer.
- d) Wende.**

7 Prüfungsfragen

299. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Was ist sofort zu unternehmen?

- a) Dichtholen und Anluven.
- b) Abfallen auf Vorwindkurs.
- c) Einen Aufschießer fahren.
- d) Eine Halse fahren.

7 Prüfungsfragen

299. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Was ist sofort zu unternehmen?

- a) Dichtholen und Anluven.
- b) Abfallen auf Vorwindkurs.**
- c) Einen Aufschießer fahren.
- d) Eine Halse fahren.

7 Prüfungsfragen

300. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Womit kann das gebrochene Vorstag schnell provisorisch ersetzt werden?

- a) Durch die Fockschot oder das Großfall.
- b) Durch die Fock oder ein Fall.
- c) Durch die Vor- oder die Achterleine.
- d) Durch die Fockschot oder eine Reffleine.

7 Prüfungsfragen

300. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Womit kann das gebrochene Vorstag schnell provisorisch ersetzt werden?

- a) Durch die Fockschot oder das Großfall.
- b) Durch die Fock oder ein Fall.**
- c) Durch die Vor- oder die Achterleine.
- d) Durch die Fockschot oder eine Reffleine.

Agenda

- 1 Organisatorisches
- 2 Rückblick
- 3 Vor der Fahrt
- 4 Während der Fahrt
- 5 Manöver
- 6 Nach der Fahrt
- 7 Prüfungsfragen
- 8 Knoten**

Achtknoten



Webleinstek



8 Knoten

Webleinstek auf Slip



Stopperstek



Palstek



Einfacher Schotstek



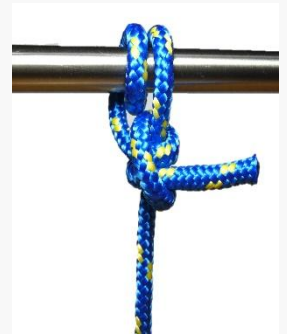
Doppelter Schotstek



Kreuzknoten



1 ½ Rundtörn mit zwei halben Schlägen



Belegen einer Klampe



Achtknoten



Webleinstek



Webleinstek auf Slip



Stopperstek



Palstek



Einfacher Schotstek



Doppelter Schotstek



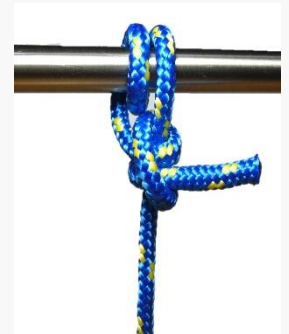
Belegen einer Klampe



Kreuzknoten



1 ½ Rundtörn mit zwei halben Schlägen



Einfacher Schotstek



18.11.2025

info@unisegler.com

122

Einfacher Schotstek



Einfacher Schotstek



Einfacher Schotstek



18.11.2025

info@uniseqler.com

125

Einfacher Schotstek



Einfacher Schotstek



Verwendung

- Zum Verbinden zweier ungleich starker Tampen

Häufige Fehler

- Dicker und dünner Part vertauscht → hält nicht
- Freie Enden zu kurz und nicht richtig festgezogen.

Achtknoten



Stopperstek



Palstek



Webleinstek



Webleinstek auf Slip



Einfacher Schotstek



Doppelter Schotstek



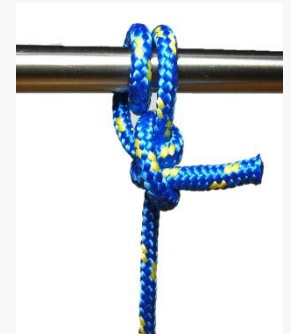
Belegen einer Klampe



Kreuzknoten



1 ½ Rundtörn mit zwei halben Schlägen



Doppelter Schotstek



18.11.2025

info@unisegler.com

131

Doppelter Schotstek



Doppelter Schotstek



Doppelter Schotstek



Doppelter Schotstek



Doppelter Schotstek



Doppelter Schotstek



Verwendung

- Zum Verbinden zweier ungleich starker Tampen

Häufige Fehler

- Dicker und dünner Part vertauscht und dann hält er nicht.
- Freie Enden zu kurz und nicht richtig festgezogen.
- Zuerst keinen Einfachen Schotstek mit viel freiem Ende gemacht, sondern nur drum gewickelt.

A sailboat with a tall, white mast and sail is positioned in the center-left of the frame. The boat is on a calm body of water, likely a lake, which reflects the sky and the boat. The background features a distant shoreline with trees and a small structure on the left. The sky is a vibrant blue, filled with large, fluffy white clouds. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing text.

Nächste Termine

25.11.2025 um 19:15 Uhr