

Dieses Dokument dient zur Vorbereitung auf die praktische Prüfung zum SBF See. Der Rudergänger ist der Prüfling. Die Crew sind der Schiffsführer (euer Sportbootlehrer) und der Prüfer.

Ablegen vom Steg

Zur Vorbereitung des Manövers: starte den Motor, schau nach Windsituation und freiem Raum
Bestimme einen Verantwortlichen für die Achter- und Vorleine

Kommandos

1. Rudergänger: **Klar zum Ablegen!**
2. Rudergänger: „**Klar bei Vor- und Achterleine!**“ (Die Leinen werden besetzt)

Ruder weg vom Steg lenken (liegt das Boot mit der Sb-seite am Steg, dann nach Bb lenken)

3. Rudergänger: **Achterleine los!** (selber machen)
4. Crew: **Ist los!**
5. Rudergänger: **Klar bei Vorleine!**
6. Crew: **Ist klar!**
7. Rudergänger: **Leine los! (oder: Vorleine los!)**
8. Crew: **Vorleine ist los!**

nach hinten schauen und Rückwärtsgang einlegen, kompletten Bogen fahren

Ablegen vom Steg mittels Eindampfen in die Vorsprung

Zur Vorbereitung des Manövers: Bestimme einen Verantwortlichen für die Achter- und Vorleine
Das Manöver wird hauptsächlich bei stark auflandigem Wind so gefahren, um das Heck so weit wie möglich vom Steg weg zu bekommen.

Kommandos

1. Rudergänger: „**Klar zum Ablegen!**“
2. Rudergänger: „**Klar bei Vor- und Achterleine!**“
- Crew: „**Ist klar!**“ (Vorleine ist auf Slip gelegt)

Ruder zum Steg hin lenken

3. Rudergänger: „**Achterleine los!**“ (selber machen)
4. Crew: „**Achterleine ist los!**“

Vorwärts einkuppeln! Heck dreht vom Steg weg. Leerlauf, sobald Boot ca. 90° zum Steg zeigt

5. Rudergänger: „**Vorleine los!**“
6. Crew: „**Vorleine ist los!**“

Ruder auf geradeaus (Mittelstellung) lenken, Rückwärtsgang, nach hinten schauen, rückwärts ablegen

Manöver: Boje-über-Bord

Kommandos

1. Crew: **Boje über Bord an [Steuerbord | Backbord]!**

Sofort auskuppeln und Ruder in Richtung Boje legen, damit Heck von Boje wegdreht.

2. Rudergänger: **Rettungsmittel auswerfen!**
3. Rudergänger: **Boje beobachten!**
4. Rudergänger: **Bootslängen zählen!**

Windrichtung beachten. Vorwärtsgang einlegen. Bei gleichbleibender Geschwindigkeit 3 Bootslängen vom Objekt aus nach Lee fahren. Wenn 3 Bootslängen erreicht sind, umdrehen und direkt Objekt anfahren.

5. Rudergänger (2 Bootslängen vor Aufnahme): **Boje an steuerbord/backbord aufnehmen**

Neben Boje aufstoppen. Dazu vorher kurzer Blick nach achtern. Spätestens wenn Crew die Boje aufnimmt, muss Maschine im Leerlauf sein und das Boot steht neben der Boje.

6. Rudergänger: **Boje aufnehmen**
7. Crew: **Boje aufgenommen**

Kursgerechtes Aufstoppen

Hier soll das Ausgleichen des Radeffekts des Propellers trainiert werden („Der Radeffekt ist der Versatz des Hecks nach Bb. o. Stb.“); also das Boot aus der Fahrt mit Hilfe des Rückwärtsganges zum Stehen zu bringen, ohne dass das Boot vom ursprünglichen Kurs abweicht.

- Boot in Vorwärtsfahrt geradeaus halten

1. Prüfer: **„Bitte kursgerecht aufstoppen“**

- In den Leerlauf schalten
- 2 Sekunden warten, um Getriebe zu schonen
- Blick nach achtern, Rückwärtsgang einlegen, sanft Gas geben
- Im Rückwärtsgang in jeweils die Richtung lenken, in die der Bug wegdreht.
- Auskuppeln, sobald das Boot steht

2. Rudergänger: **Kursgerecht aufgestoppt.**

Wenden auf engem Raum (über steuerbord / rechtsdrehende Schraube)

- Auskuppeln/ Leerlauf und Ruder steuerbord legen – Vorwärtsfahrt
- Ruder backbord / Blick nach achtern / kurzer Rückwärtsgang, bis Boot 45° gedreht ist
- Auskuppeln
- Ruder steuerbord / Vorwärtsfahrt, Gegenruder und Geradeausfahrt

1. Rudergänger: **„Gegenkurs liegt an“**

Das Boot hat sich um 180Grad gedreht.

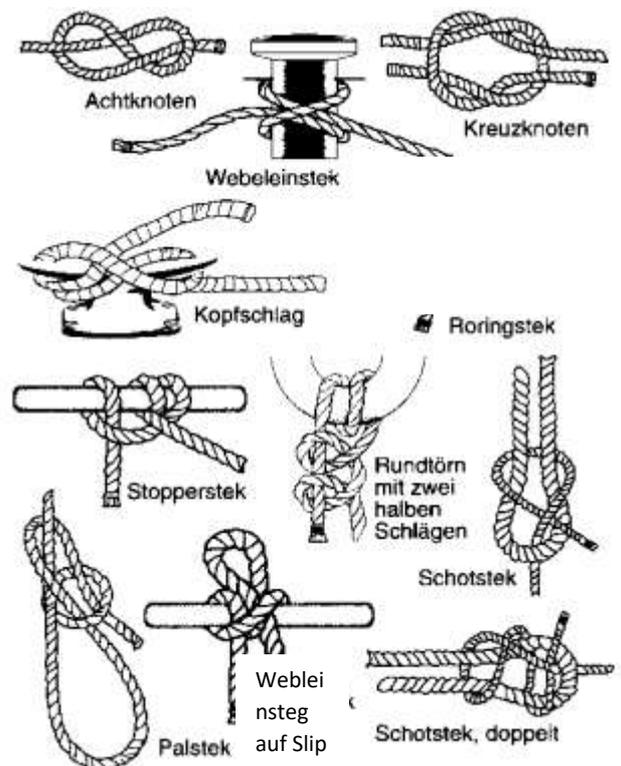
Anlegen

Bei Anfahrt an den Steg weit vorher erste Kommandos geben

1. Rudergänger: "**Klar zum Anlegen an Back-/Steuerbord!**"
 2. Rudergänger: "**Klar bei Vor und Achterleine!**" (Die Leinen werden besetzt.)
 3. Rudergänger: „**Fender ausbringen**“
- langsam in einem spitzen Winkel (ca. 10-30°) an den Steg heranzufahren
 - 1-2 Bootslängen vor dem Steg Auskuppeln (je nach Windstärke und Eigengeschwindigkeit)
 - Wenn Bug auf Höhe hinteres Ende Steg, Ruder zum Steg lenken
Bei zu hoher Geschwindigkeit vor dem Ruder legen schon Aufstoppen.
 - zum Aufstoppen sanft rückwärts Gas geben. Heck driftet zum Steg.
 - Rückwärtsgang wieder auskuppeln, wenn Boot steht.
4. Rudergänger: "**Vorleine über!**" Vorleine um die vordere Klampe legen
 5. Rudergänger: "**Achterleine über!**" Achterleine um die hintere Klampe legen
 6. Rudergänger: "**Vorleine fest!**" Die Vorleine wird an der Klampe komplett belegt.
 7. Rudergänger: "**Achterleine fest!**" Die Achterleine wird an der Klampe komplett belegt.

Knotenkunde

- **Kreuzknoten** – zum Verbinden von 2 gleichstarken Enden
- **Achtknoten** – um das Ausrauschen eines Endes zu verhindern
- **Webleinstek** – zum Befestigen einer Leine an einem runden Gegenstand
- **Webleinstek auf Slip** – wie vorher und schnell lösbar
- **1½ Rundtörn mit zwei halben Schlägen** – zum Befestigen eines Endes
- Einfacher **Schotstek** und Doppelter Schotstek – zum Verbinden von 2 gleichstarken Enden
- **Palstek** – bildet eine feste Schlinge
- **Stopperstek** – stoppt in eine Richtung
- **Belegen einer Klampe mit Kopfschlag** – zum Befestigen einer Leine an einer Klampe



Abgefragte Signale oder Kenntnisse während der Praxisprüfung

- 1 x kurz / 2 x kurz – ich ändere meinen **Kurs** nach **Steuerbord / Backbord**.
- 3 x kurz – **Maschine arbeitet rückwärts** (d.h. Ich nehme Rückwärtsfahrt auf).
- **Fahren Sie einen Kurs von 320°**
- **Wie lautet der Gegenkurs von 220°?**
- **Was ist eine Kreuzpeilung und was muss dabei beachtet werden?**
 - dient zur Positionsbestimmung (beobachteter Ort; O_b)
 - 2 Landmarken - am besten in 90° zueinander liegend - werden über Handpeilkompass angepeilt (Kompass von elektromagnetischen Teilen weg halten), Landmarken müssen in Seekarte verzeichnet sein
 - die MgP werden nach Umrechnung in die rwP (Ablenkung bleibt hier unberücksichtigt; Missweisung wird der Seekarte entnommen) in die Seekarte eingetragen; das entstandene Kreuz aus den eingezeichneten Standlinien ist der O_b

Hinweise für die Kompassfahrt

Die Kenntnis der Himmelsrichtungen wird vorausgesetzt:

N = 0 / 360 Grad; NO = 045 Grad; O = 90 Grad; SO = 135 Grad; S = 180 Grad;

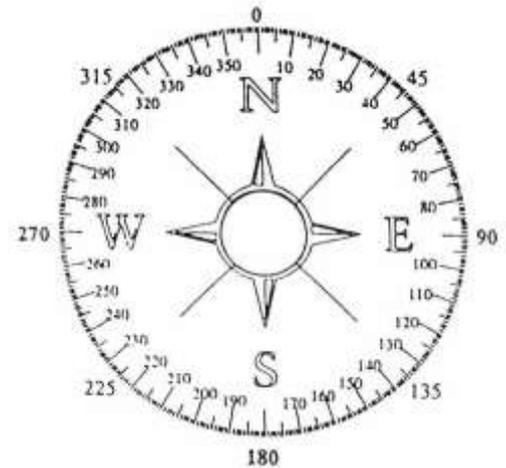
SW = 225 Grad; W = 270 Grad; NW = 315 Grad; N = 0 / 360 Grad;

Der **Gegenkurs** ergibt sich aus der Addition oder Subtraktion von 180 Grad des anliegenden Kurses

Beispiel:

Alle Kurse bis 180 Grad minus 20 plus 200 rechnen!

Alle Kurse über 180 Grad plus 20 minus 200 rechnen!



Steuern Sie den Kurs steuerbord querab!

Beispiel: Wir fahren aktuell 300° → querab bedeutet 090° der Kielrichtung → fahre den künftigen Kurs von 030°