

Overschmidt · Gliewe
Sportboot
führerschein
Binnen
Segel
Motor

Mit offiziellen
Prüfungsfragen

Mit aktualisiertem
Fragenkatalog



DELIOUS KLASING



INHALT

10 RUND UMS BOOT

11 Der Rumpf

- 11 Jollen, Kiel- und Mehrtrumpfboote
- 12 Rumpfformen
- 13 Bug- und Heckformen
- 13 Begriffe rund um den Rumpf

14 Das Rigg

- 14 Takelungsarten
- 15 Mast und Spieren
- 15 Stehendes Gut
- 16 Laufendes Gut
- 16 Taljen

17 Das Segel

- 18 Segelbezeichnungen
- 19 Haupt- und Beisegel

20 Reffen und Reffeinrichtungen

- 21 Reffen des Vorsegels

22 Ausrüstung und Beschläge

- 24 Wie heißt was auf einer Jolle?
- 25 Radsteuerung

26 SEEMÄNNISCHE ARBEITEN

27 Tauwerk

- 27 Das Material
- 27 Die Herstellung
- 27 Spleiß und Takling

28 Knoten

- 30 Palstek mit Trick
- 30 Belegen auf einer Klampe
- 31 Aufschießen einer Leine
- 31 Aufschießen eines Falls

32 Bootspflege

- 32 Das Einwintern
- 33 Die Frühjahrsüberholung

34 Der Bootstransport

- 34 Dachtransport
- 34 Trailertransport
- 35 Ab- und Aufslippen

36 THEORIE DES SEGELNS

37 Richtungs- und Kursbezeichnungen

38 Kurse zum Wind

39 Wahrer und scheinbarer Wind

- 39 Raumen und Schralen

40 Die Antriebskräfte

- 40 Antrieb durch Widerstand
- 40 Antrieb durch Auftrieb
- 40 Die Querkraft

41 Der Anstellwinkel des Segels

- 41 Die Windversetzung (Abdrift)

42 Die Stabilität

- 42 Die Formstabilität
- 42 Die Gewichtsstabilität

43 Luv- und Leegierigkeit

44 Verdränger und Gleiter

- 44 Die Rumpfgeschwindigkeit
- 44 Dynamischer Auftrieb



45 PRAXIS DES SEGELNS

46 Segel setzen

46 Segel anschlagen

46 Anschlagen des Großsegels

48 Anschlagen der Fock

49 Segel setzen

50 Segeltrimm

50 Trimm der Fock

50 Trimm des Großsegels

51 Segel bergen

51 Bergen der Fock

51 Bergen des Großsegels

53 Auftuchen des Großsegels

54 Das Ablegen

54 Achteraussegeln

55 Ablegen vom Steg

56 Ablegen von der Boje

57 Der Aufschießer

57 Der Nahezu-Aufschießer

58 Anlegen

58 Anlegen am Steg

60 Anlegen an der Boje

62 Anlegen vor dem Wind

63 Festmachen

64 Segeln am Wind

64 Die Segelstellung

65 Die Schwertstellung

66 Die Position der Crew

67 Segeln mit halbem und raumem Wind

67 Die Segelstellung

67 Die Schwertstellung

67 Die Position der Crew

68 Segeln vor dem Wind

68 Die Segelstellung

69 Die Schwertstellung

69 Die Position der Crew

69 Gleiten

70 Wenden

72 Halsen

74 Die Regattahalse

75 Die Gefahrenhalse

76 Schiften

77 Die Q-Wende

79 Kreuzen

79 Ziel in Lee

80 Mensch/Boje über Bord

80 Mensch über Bord – was tun?

80 Das Manöver

81 Mensch an Bord

85 Verhalten im Sturm

85 Das Abwettern von Böen

85 Beidrehen / Beiliegen

86 Kentern und Aufrichten

88 Was tun nach dem Kentern?

89 Segeln im Strom

89 Die Stromversetzung

90 Schleppen und geschleppt werden

90 Verhalten auf dem Schlepper

90 Verhalten auf dem geschleppten Boot

91 Der Schleppverband

92 Anker

92 Ankertypen

92 Ankerleine und Ankerkette

93 Der Ankerplatz

94 Ankermanöver

94 Das Ankern

95 Ankerlichten

96 Sicherheitsausrüstung

97 Feuerlöscher

97 Radarreflektoren

97 Binnenschiffahrtfunk

97 Reparaturen mit Bordmitteln



98 WETTERKUNDE

- 99 Hoch und Tief
- 99 Land- und Seewind
- 100 Gewitter
- 100 Sturmwarnungen
- 100 Die Beaufort-Skala

102 VERKEHRSKUNDE

- 103 Die Verkehrsvorschriften
- 104 Kleinfahrzeuge
- 104 Schiffsführung und Sorgfaltspflicht
- 105 Führerscheine auf Binnenschiff-
fahrtsstraßen und Schiffspapiere
- 105 Die Kennzeichnung
- 106 Flaggenführung
- 106 Allgemeine Höflichkeitsregeln
- 107 Fahrinnen- und Fahrwasser-
bezeichnungen
- 110 Hochwasser
- 110 Badebetrieb
- 110 Segel- und Kitesurfen
- 111 Gebots-, Verbots-, Hinweisschilder
- 112 Brücken, Wehre und Sperrungen
- 113 Schleusen
- 114 Ausweichregeln
- 115 Überholen
- 116 Lichterführung
- 117 Sportboote
- 118 Berufsschiffe
- 119 Gefährliche Güter
- 120 Tag- und Nachtsignale
- 120 Begegnen und Überholen
- 120 Still- und Ankerlieger
- 121 Schwimmende Geräte
- 122 Schutzbedürftiges Fahrzeug oder
schwimmende Anlage, Sog und
Wellenschlag vermeiden,
Geschwindigkeit vermindern
- 122 Stillliegender Fischer mit Netzen
oder Auslegern
- 122 Manövrierunfähig
- 122 Segelboote unter mitlaufender
Maschine
- 122 Notsignale
- 123 Schallsignale
- 123 Das Bleib-weg-Signal
- 123 Nebelsignale



124 DER BOOTSMOTOR

125 Motorenkunde

- 125 Benzin- und Dieselmotor
- 125 Zweitakter und Viertakter
- 125 Der Außenbordmotor
- 126 Die Batterie
- 126 Landstrom

126 Wellenanlagen und Getriebe

- 127 Die Schaltung

127 Der Propeller

- 127 Durchmesser und Steigung
- 128 Linksgängig und linksdrehend
- 128 Der Radeffekt

129 Das Kühlsystem

129 Gasanlagen

130 Die Tankanlage

- 130 Tanken

131 Motorüberwachung

131 Motorstörung

132 Ablegen unter Motor

- 134 Wenden auf engem Raum

135 Anlegen unter Motor

137 Mensch / Boje über Bord

138 Schleppen

- 138 Längsseits schleppen

139 Schleusen

140 Unfälle und Hilfeleistung

- 140 Brandbekämpfung

141 Die 10 Goldenen Regeln

142 KLEINES SEGELLEXIKON

151 WIE BEKOMMT MAN DEN FÜHRERSCHEIN?

152 DER AMTLICHE FRAGENKATALOG DIE 300 PRÜFUNGSFRAGEN MIT ANTWORTEN

154 Basisfragen

163 Spezifische Fragen Binnen

188 Spezifische Fragen Segeln

194 STICHWORTVERZEICHNIS

THEORIE DES SEGELNS



Holly Hansen

NICK

Tahnee Dimmek
Julius Hattke
Caroline Ditt
Nora B. Ditt
Charlene
Lisa Hirsch
Lorenz
S. Fink

Fabian Landes
Yasmin Aidag
Niklas Kunze
Monika Sikora
Daniel König
Christoph Kock
Paul Reuber

Malte Steinberg
Vanessa Krapp
Justus Lohmann
Tim Sudermann
Elisabeth Möller
Nina Limburg
Hans Gabaravdic
Tobias Weitzel

Leon Steinberg
Fedora De Camp
Philipp Birkhoff
Niklas Terste
Jonas Bannick
Franziska Benz
Jonas W. W. W.
Marta Neubauer
Cemal Güllü

70
KOSNICK
RC-

RICHTUNGS- UND KURSBEZEICHNUNGEN

Steuerbord (Stb.) ist die rechte Seite eines Schiffes in Fahrtrichtung gesehen;

Backbord (Bb.) die linke Seite.

Querab und *dwars* bedeutet im Winkel von 90° zur Mittschiffslinie. Achteraus ist alles, was dahinter liegt.

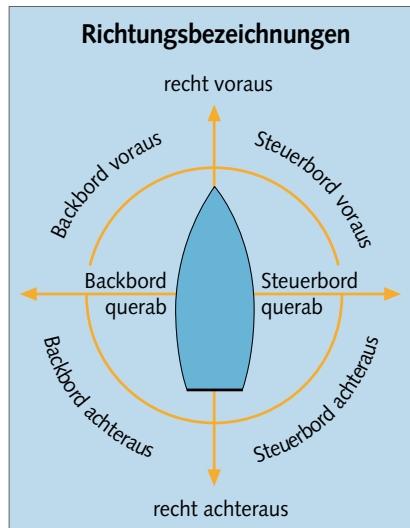
Recht – nicht zu verwechseln mit rechts – heißt genau oder richtig. Entsprechend ist recht voraus oder recht achteraus etwas, das sich genau in Kiellinie voraus oder achteraus befindet.

Wind von Backbord bedeutet, dass die Segel an Steuerbord gefahren werden (früher nannte man das Steuerbord-Bug). **Wind von Steuerbord** besagt, dass Baum und Segel an Backbord geführt werden (früher Backbord-Bug).

Luv ist die dem Wind zugekehrte Seite eines Schiffes oder auch einer Küste.

Lee ist die dem Wind abgewandte Seite, auf der normalerweise die Segel stehen.

Kommt der Wind genau von achtern, kann das Großsegel beliebig an Steuerbord oder Back-



bord gefahren werden. Entsprechend wechseln auch die Lee- und Luvseite. Lee bleibt aber stets die Seite, auf der der Großbaum geführt wird. Die Seite, von der der Wind kommt, ist bei den Ausweichregeln sehr entscheidend.

Anluven heißt mit dem Bug näher an den Wind gehen.

Abfallen bedeutet mit dem Bug vom Wind abdrehen.

Kurs ist die Richtung, in die ein Boot fährt. Anluven und abfallen sind Kursänderungen. Sie erfordern auch eine Änderung der Segelstellung. Beim Anluven müssen die Scho-

ten dichter geholt, beim Abfallen müssen sie gefiert werden.

Merke

Ran an den Wind – Segel ran.
Weg vom Wind – Segel weg.

Das **Ruder** ist das Steuer eines Bootes. Seine Wirkung beruht auf dem Staudruck, der vor dem Ruderblatt entsteht, wenn es gegen die Strömung angestellt wird. Wird beispielsweise das Ruderblatt nach Steuerbord eingeschlagen, drückt er das Heck zur gegenüberliegenden Seite. Der Bug dreht nach Steuerbord.

► Ein Boot dreht stets nach der Seite, auf der das Ruderblatt liegt.

Nach der Stellung des Ruderblattes wird auch die Ruderlage bezeichnet:

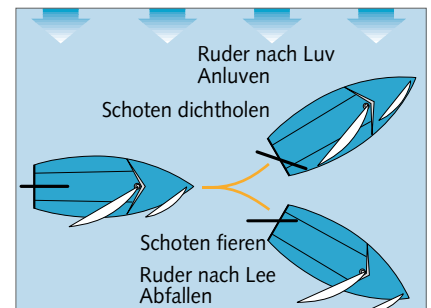
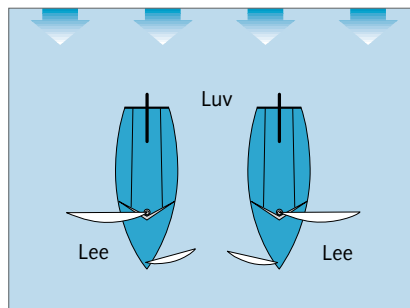
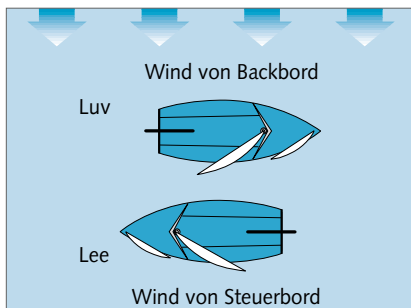
Steuerbord-Ruder dreht das Boot nach Steuerbord.

Backbord-Ruder dreht das Boot nach Backbord.

Entsprechend lässt das Luv-Ruder das Boot anluven und Lee-Ruder (nach Lee) abfallen.

► Die Richtung, in die die Ruderpinne weist, hat nichts mit der Bezeichnung der Ruderlage zu tun.

Die **Pinne** zeigt stets in die **entgegengesetzte** Richtung. Bei Steuerbord-Ruder also nach Backbord oder bei Luv-Ruder nach Lee.



KURSE ZUM WIND

Für jedes Segelboot gibt es einen etwas unterschiedlich großen Sektor zum Wind, in dem es nicht mehr voraus segelt, sondern mit killenden (schlagenden) Segeln stehen bleibt. Liegt es genau im Wind, treibt es sogar achteraus.

Fahrtenyachten können kaum höher als bis zu 45° an den wahren Wind herangehen. Ausgefeilte Rennyachten schaffen es bis zu etwa 38° Höhe. Es gibt also einen toten Sektor von ungefähr 90° – jeweils 45° rechts und links der Windrichtung –, den ein Boot unter Segeln nicht direkt befahren kann.

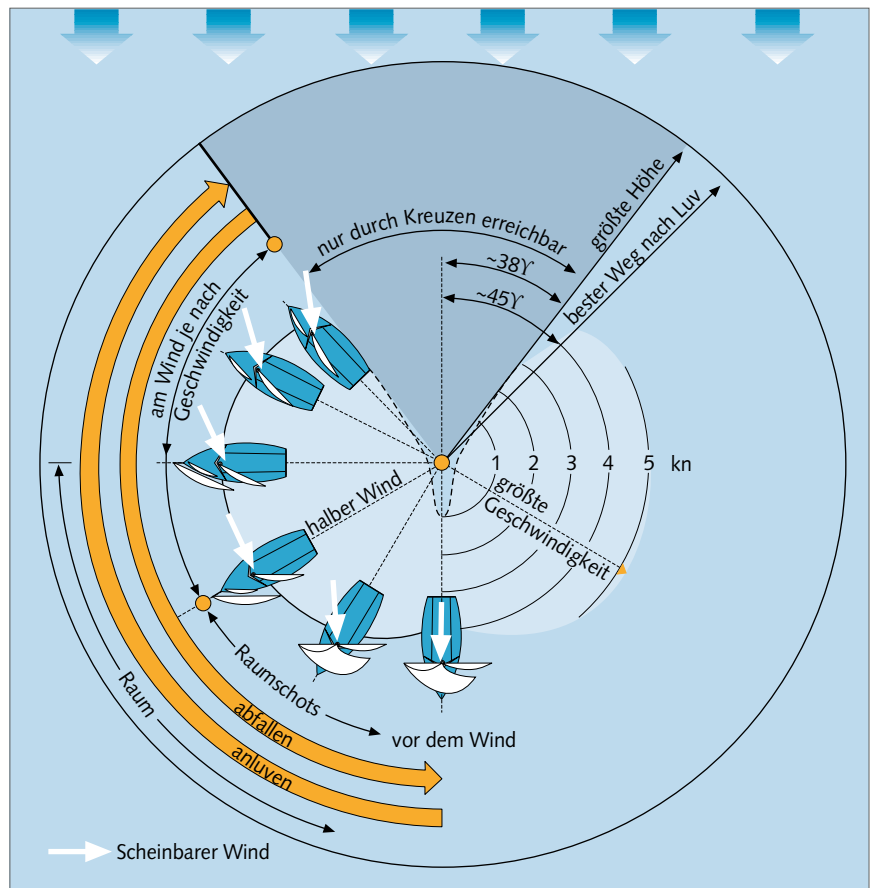
Zwischen diesem Sektor und dem Segeln vor dem Wind liegen mehrere Kurse, die jeweils eine andere Segelstellung erfordern und das Setzen von verschiedenen Segeln – je nach Windstärke – ermöglichen.

Gesegelt wird nur mit dem scheinbaren Wind, der sich aus wahren Wind und Fahrtwind zusammensetzt.

Am Wind bedeutet die maximale Höhe, die ein Boot laufen kann. Der Winkel zwischen dem Kurs und einfallendem Wind ist am kleinsten, die Fahrt, die das Boot macht, aber auch nur gering.

Voll und bei ist ein Am-Wind-Kurs, auf dem das Boot nicht mehr größtmögliche Höhe schindet, aber schneller segelt und somit die **optimale Höhe** läuft oder, anders ausgedrückt, den besten Weg nach Luv macht. Besegelung: Großsegel und Fock bzw. Genua.

Halber Wind ist der von querab einfallende scheinbare Wind und bedeutet nicht etwa, in einem Winkel von 90° zum wahren Wind zu segeln. Auf modernen Gleitjollen kommt hier ein Gennaker zum Einsatz.



Die verschiedenen Kurse zum Wind

Die herzförmig geschwungene Linie ist die typische Geschwindigkeitskurve einer kleinen Rennyacht. Bei etwa 45° segelt sie ihre optimale Höhe. Man kann sie zwar noch bis etwa 38° an den Wind knüppeln, doch macht sie dann nur noch wenig Fahrt. Mit ungefähr halbem (scheinbarem) Wind erreichen alle

Segelboote ihre maximale Geschwindigkeit. Diese hier beispielsweise 5,5 Knoten (kn = Seemeilen in der Stunde). Auf Raumschots-Kurs wird das Boot wieder langsamer, und auf Vorm-Wind-Kurs kommt es nur noch auf etwa 75 % bis 80 % seiner maximalen Geschwindigkeit.

Raumer Wind weht in dem Sektor zwischen halbem und genau achterlichem Wind. Das Segeln in diesem Bereich wird als **Raumschots-Kurs** bezeichnet. Dies ist der perfekte Kurs für den Gennaker oder Blister.

Vor dem Wind kommt der Wind von recht achteraus. Auf diesem Kurs wird der Spinnaker gesetzt, die bunte bauchige »Blase«. Sie verleiht dem Boot erheblichen Vortrieb. Alle diese Kurse sind spiegelgleich für Steuerbord- und Backbord-Bug.

WAHRER UND SCHEINBARER WIND

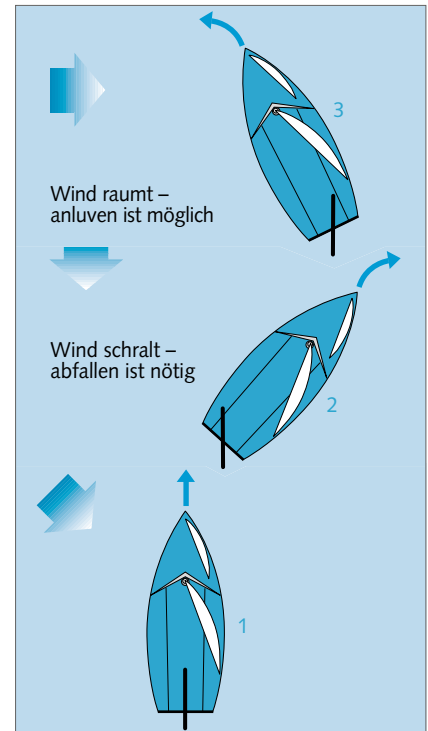
Der tatsächlich wehende Wind ist der **wahre Wind**. Seine Richtung und Stärke (Geschwindigkeit) kann man nur an einem festen Punkt feststellen oder messen. Auf einem Boot, solange es am Steg oder vor Anker liegt, werden Richtung und Stärke des wahren Windes durch den Fahrtwind beeinflusst. Der wahre Wind wandelt sich zum **scheinbaren Wind**. Nur dieser ist an Bord spürbar und maßgeblich für die Kurse. Nur die Richtung des scheinbaren Windes zeigt der Verklicker auf dem Masttopp an.

Je schneller ein Boot segelt, umso stärker wird der Fahrtwind und umso mehr weicht die Richtung des scheinbaren Windes von der des wahren Windes ab.

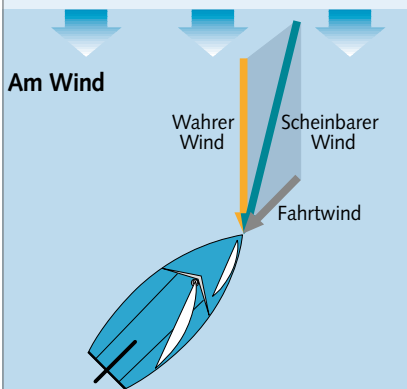
- ▶ Der scheinbare Wind fällt stets vorlicher ein als der wahre, ausgenommen auf Vorm-Wind-Kurs. Man segelt scheinbar höher am Wind als »wirklich«.
- ▶ Je mehr ein Boot anluvt, umso stärker wird der scheinbare Wind, je mehr es abfällt, umso mehr nimmt er ab.

Raumen und Schralen

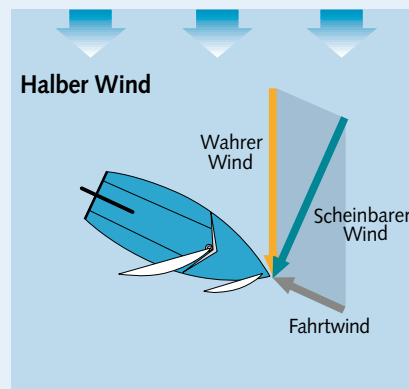
Raumen bedeutet, dass der Wind nach einer Richtungsänderung weiter von achtern und somit günstiger einfällt, **schralen**, dass er vorlicher, also ungünstiger einfällt. Wer am Wind segeln will (1), muss bei schralendem Wind von seinem Kurs abfallen (2), bei raumendem kann er anluven (3) und so mehr Höhe heraussegeln. Die Ursachen für diese Erscheinung sind unterschiedlich. Einmal schwankt der wahre Wind in seiner Richtung. Zum anderen kann die Geschwindigkeit des Bootes zunehmen, sodass der scheinbare Wind vorlicher einfällt, also schralt.



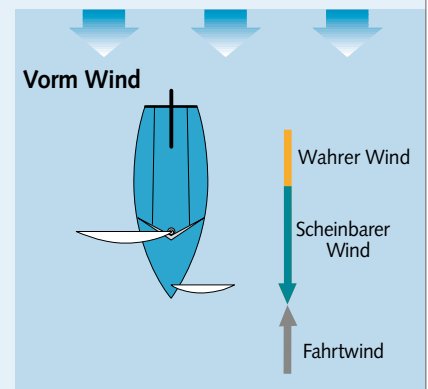
Auswirkungen des Fahrtwindes



Am Wind fällt der scheinbare Wind am vorlichsten ein und weht wesentlich stärker als der wahre Wind.



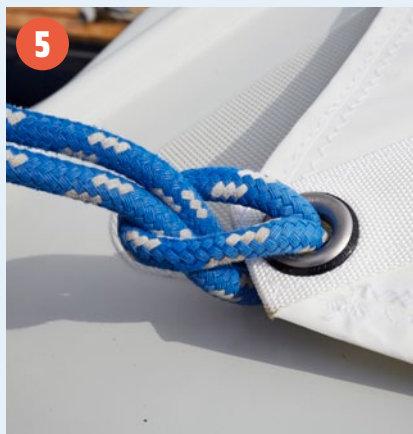
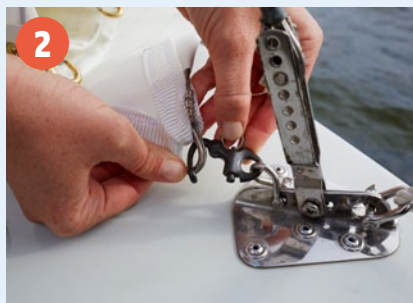
Halber Wind: Der scheinbare Wind ist merklich schwächer geworden. Er fällt zwar immer noch vorlicher als der wahre Wind ein, erreicht aber nicht mehr dessen Stärke.



Vor dem Wind fallen wahrer und scheinbarer Wind zusammen.

PRAXIS DES SEGELNS





- 1 Die Fock etwas ausrollen, den Segelhals herausuchen (man erkennt ihn am Zeichen des Segelmachers), ...
- 2 ... mit einem Schnappschäkel am Vorstag beschlag befestigen ...

- 3 ... , und die Stagreiter der Reihe nach am Vorstag einhaken.
- 4 Den Kopf der Fock einschäkeln, und das Fall zwischenzeitlich auf der Klampe belegen.
- 5 Ein Ende der Fockschot doppelt durch die

- Kausch des Schothorns führen, und den Rest der Schot durchziehen.
- 6 Die Schoten außen um die Wanten herum durch die Leitösen oder Decksaugen führen und mit einem Achtknoten vor dem Ausrauschen sichern.

Anschlagen der Fock

Merke

Beim Segelanschlagen niemals das jeweilige Fall aus der Hand lassen, es könnte sonst allzu leicht unerreichbar in den Mast hochrauschen.

Legt man nicht sofort nach dem Anschlagen der Fock ab, sollte man sie zusammenfalten, um das Vorstag wickeln oder als Paket ans Vorstag zeisen (anbinden). Oberste Priorität: möglichst wenig Windangriffsfläche.

Kommandotafel Segelsetzen

Klar zum Setzen des ...segels!
...segel ist klar zum Setzen!
Heiß ...segel!



1



2



3



4



5



6

- 1 Das Boot liegt im Wind, Großsegel und Fock sind vorbereitet zum Segelsetzen.
- 2 Das Großfall wird gelöst ...
- 3 ... und das Vorliek in die Nut des Mastes eingeführt. Der Baum sollte dabei angedirkt

- oder von einer zweiten Person hochgehalten werden.
- 4 Zum Schluss wird das Fall auf der Klampe belegt und der Rest sauber aufgeschossen.

- 5 Das Fockfall wird an den Segelkopf der Fock angeschäkelt.
- 6 Das stramme Durchsetzen und Belegen des Fockfalls wird erleichtert, wenn der Vorschoter sich ins Vorstag hängt.

Segel setzen

Wichtigste Voraussetzung zum Segelsetzen ist: Das Boot muss im Wind liegen!
 Das **Großsegel** wird zuerst gesetzt: Hand über Hand wird das Fall durchgeholt, bis der Segelkopf am Masttopp sitzt. Dabei ist es sehr hilfreich, wenn das zweite Crewmitglied den Baum anhebt. Vor dem Belegen auf der Klampe muss unbedingt kontrolliert werden, ob das Fall richtig stramm durchgesetzt ist. Jetzt kann bei Kielbooten die Dirk lose

gegeben oder bei Gleitjollen der Niederholer eingepickt werden.
 Die **Fock** wird ähnlich gesetzt: Einfach das Segel setzen und zum Schluss, bevor das Fall auf der zweiten Klampe belegt wird, hilft der Vorschoter, indem er sich in das Vorstag hängt. Damit kommt der Mast nach vorn und das Vorliek der Fock kann richtig gespannt werden.

Typische Anfängerfehler

Das Boot liegt nicht genau im Wind. Das Achterliek des Großsegels hakt unter der Pinne. Die Großschot ist nicht richtig gelöst. Das Fockfall ist vertörnt und kann nicht richtig gespannt werden. Die Achtknoten in den Schoten werden vergessen.

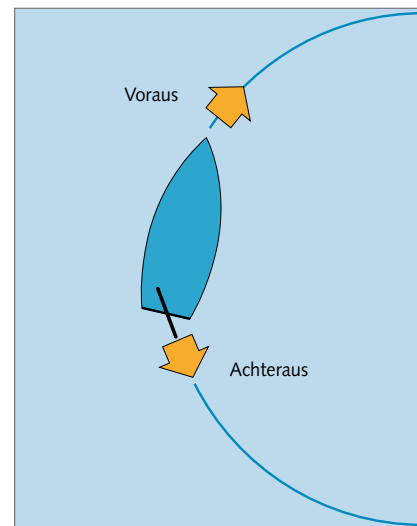
DAS ABLEGEN

Achteraussегeln

Da das Boot beim Segelsetzen im Wind stehen muss, beginnt das Ablegen aus dieser Position heraus. Nachbarboote, Pfähle oder Bojen erschweren häufig das Manöver. Deshalb schiebt der Vorschoter das Boot dosiert nach recht achteraus, also genau nach hinten. Der

Steermann hält dazu die Pinne mittschiffs. Die Ruderlage hat eine entscheidende Wirkung bei diesem Manöver: Das Ruderblatt zeigt bei Fahrt achteraus immer dahin, wo das Boot hinfährt. Konkret: Will man beim Achteraussegeln mit dem Heck nach Steuerbord drehen, muss das Ruder(blatt) nach Steuerbord gelegt werden.

Segel backhalten: Das Halten eines Segels gegen den Wind, also nach Luv, nennt man backhalten. Hält man zum Beispiel das Großsegel gegen den Wind, wird das Boot



WENDEN

Wenden heißt, mit dem Bug durch den Wind gehen, oft auch als über Stag gehen bezeichnet. Wichtig ist, dass das Boot dabei genügend Fahrt behält und nicht mit dem Bug im Wind stehen bleibt, rückwärts treibt oder auf den alten Bug zurückfällt. Deshalb das Ruder nicht ruckartig und hart einschlagen, sondern langsam und weich. Sonst liegt das Ruderblatt schon quer, bevor das Boot überhaupt andrehen konnte, und stoppt gleich zu Anfang die Fahrt erheblich. Die Ruderlage muss sich dem Drehmoment des Bootes anpassen und darf ihm nicht vorauslaufen. Ist das Boot auf die neue Lee-Seite abgefallen, sanft Gegenruder legen, um das Drehmoment aufzuheben. Geht ein Boot schwer durch den Wind – wie beispielsweise leichte Katamarane –, lässt man die Vorschot belegt und die Fock backkommen. Sie wird erst auf das Kommando »Über die Segel!« losgeworfen.

Wird die neue Lee-Fockschot zu früh dichtgeholt, kann sich die Fock backstellen und das Boot auf den alten Bug zurückfallen lassen. Hat sie jedoch erst voll Wind gefangen, ist sie, ohne Winsch, selbst auf kleineren Booten kaum noch dicht zu bekommen.

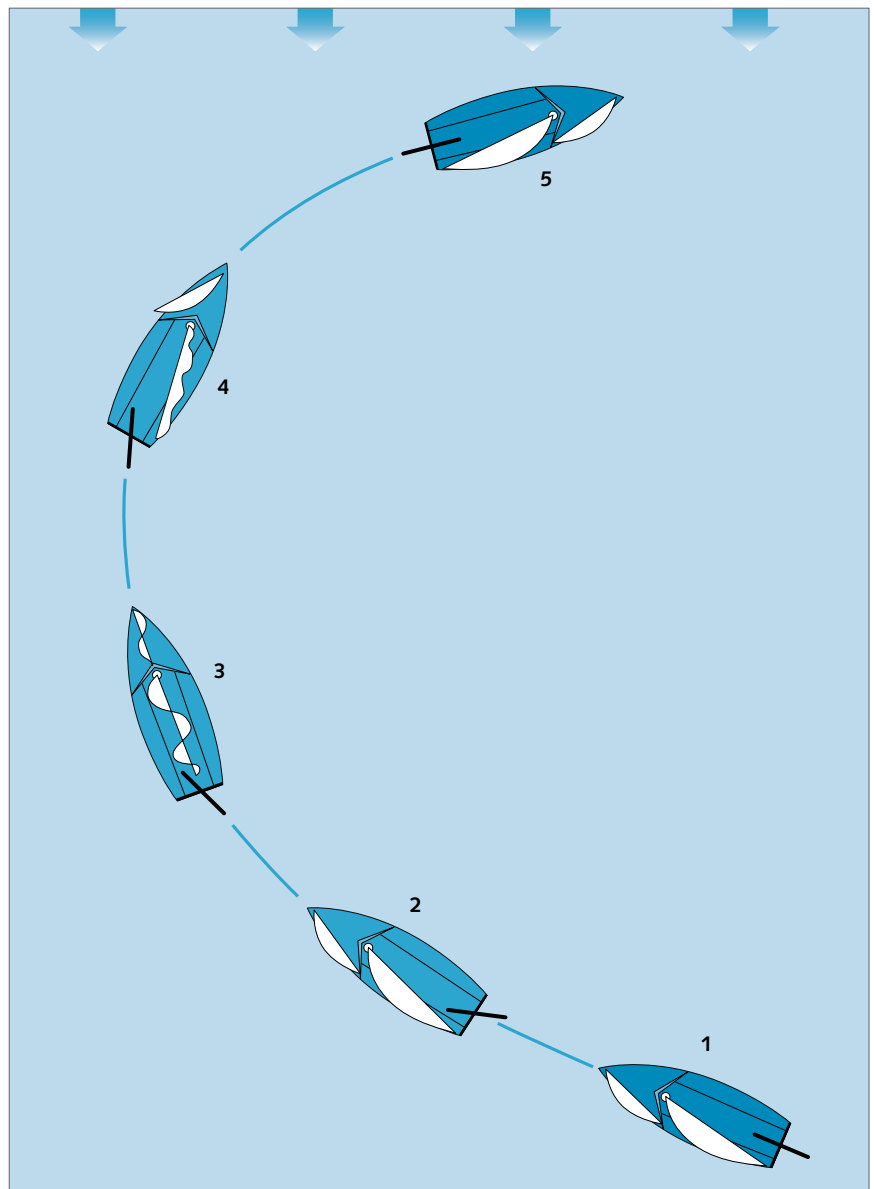
Kommandotafel Wenden

Klar zum Wenden!

Ist klar!

Ree!

Über die Segel!





5



4



3



2



1

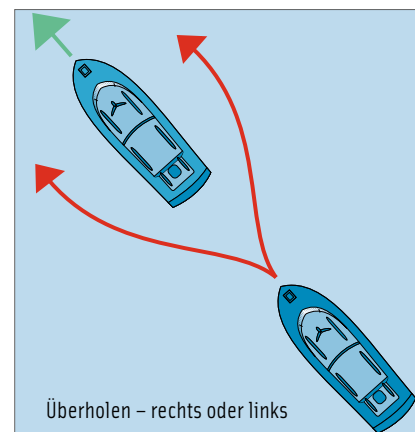
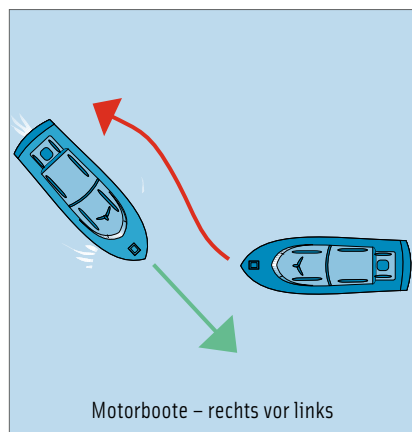
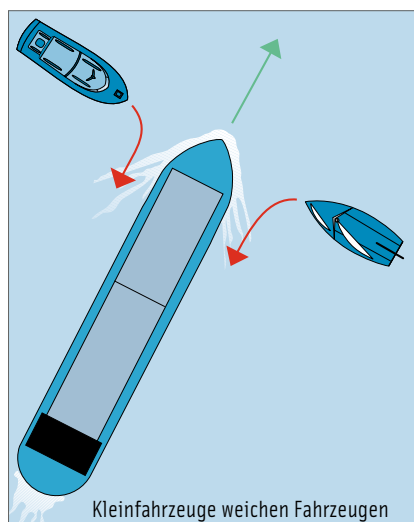
- 1 Anlaufen (hier im Bild) auf Backbord-Bug.
- 2 Gleichmäßig und leicht Ruder legen. Vorschoter bereitet Fockschoten und Gewichtsausgleich vor.
- 3 Das Boot liegt im Wind, das Ruder bleibt gelegt, die Fock weiterhin back.
- 4 Das Großsegel füllt sich, der Steuermann wechselt hinter dem Rücken die Ruderhand, der Vorschoter macht Gewichtsausgleich und nimmt die Fock auf die neue Leeseite.
- 5 Pinne mittschiffs, Sitzpositionen einnehmen und Schoten kontrollieren. Ablaufen über Steuerbord-Bug.

AUSWEICHREGELN

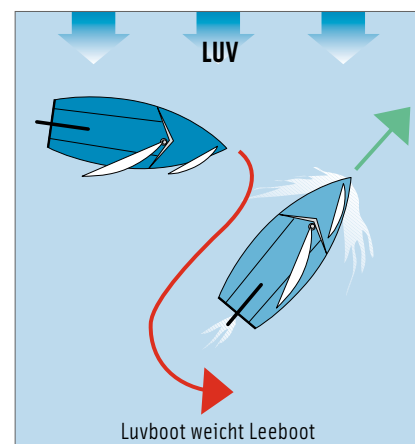
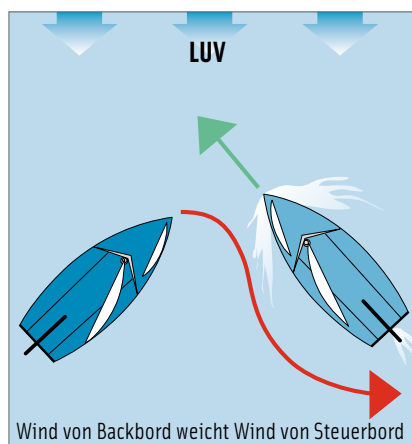
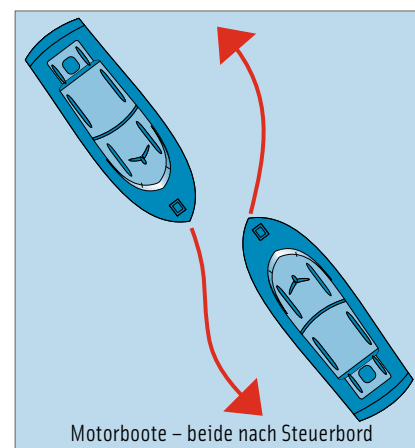
Wer – wie auch immer – ausweichpflichtig ist, muss seinen Kurs rechtzeitig und entschlossen ändern und das andere Boot hinter dem Heck passieren. Ist dies aus irgendwelchen Gründen nicht möglich, so muss er unmissverständlich anzeigen, wie er ausweichen will. Sofern er ein Horn hat, durch ein entsprechendes Kursänderungssignal. Fahrzeuge, die Vorfahrt haben, sind kurshaltepflichtig!

Grundsätzlich gilt:

- ▶ Sportboote (»Kleinfahrzeuge«) von weniger als 20 m Länge haben aller gewerblichen Schifffahrt auszuweichen.



- ▶ Motorboote – auch Segelboote unter (mitlaufender) Maschine zählen dazu – untereinander: Auf Gegenkurs müssen beide nach rechts (Steuerbord) ausweichen. Sonst gilt rechts vor links wie im Straßenverkehr.
- ▶ Segelboote untereinander: Bekommen sie den Wind von verschiedenen Seiten, muss das Boot ausweichen, das mit Wind von Backbord (links) segelt. Bekommen beide Boote den Wind von der gleichen Seite, muss das Luvboot ausweichen.

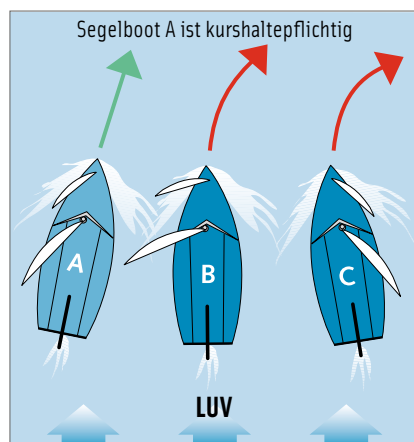
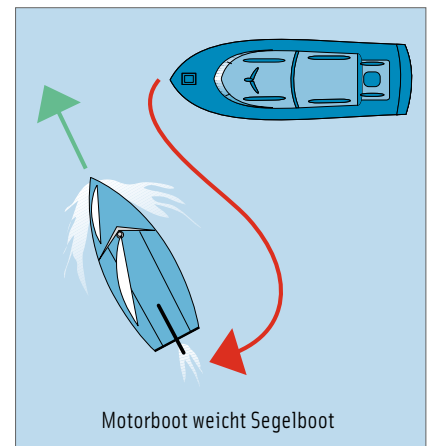
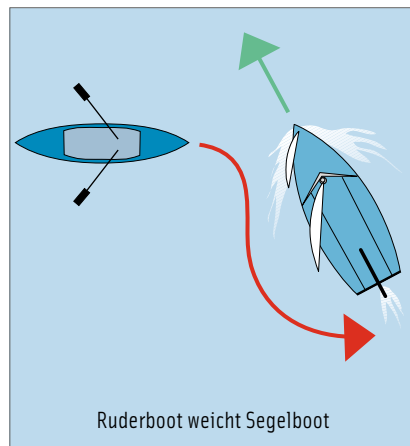
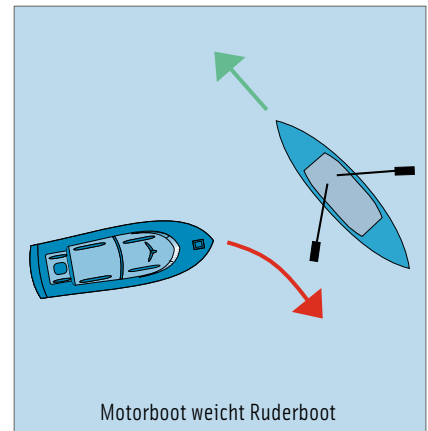
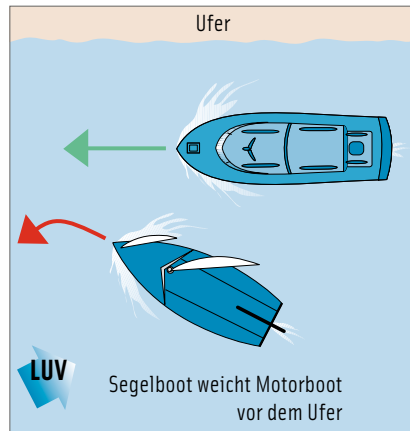


Merke

Wind von Backbord weicht Wind von Steuerbord, Luv weicht Lee.

Segelt ein Leeboot mit Wind von Backbord und kann es nicht mit Sicherheit ausmachen, von welcher Seite das Luvboot den Wind bekommt, so muss es ihm ausweichen.

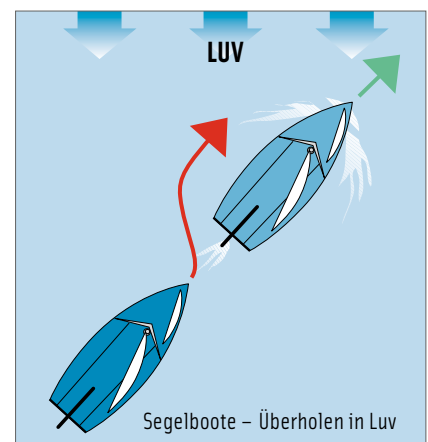
- ▶ Ein kreuzendes Segelboot darf ein Sportboot, das sich an seinem steuerbordseitigen Ufer hält, nicht zum Ausweichen zwingen.
- ▶ Motor-, Segel- und Ruderboote: Das Motorboot muss dem Segelboot und dem Ruderboot ausweichen. Das Ruderboot muss dem Segelboot ausweichen. Der Segler muss jedoch einkalkulieren, dass der Ruderer oder Paddler die Ausweichregeln nicht kennt und meint, er habe Vorfahrt.



Überholen

Überholt werden darf nur dann, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinlänglich Raum für die Vorbeifahrt lässt.

- ▶ Überholer müssen grundsätzlich ausweichen, also auch in dem ziemlich unwahrscheinlichen Fall, dass ein Segler ein Motorboot überholt.
- ▶ Ein Segler überholt immer in Luv, um den Überholvorgang so kurz wie möglich zu gestalten.



BASISFRAGEN

1. Was ist zu tun, wenn vor Antritt der Fahrt nicht feststeht, wer Fahrzeugführer ist?

- Der verantwortliche Fahrzeugführer **muss bestimmt werden.**
- Der verantwortliche Fahrzeugführer muss gewählt werden.
- Ein Inhaber des Sportbootführerscheins muss die Fahrzeugführung übernehmen.
- Ein Inhaber des Sportbootführerscheins muss die Verantwortung übernehmen.

2. In welchen Fällen darf weder ein Sportboot geführt noch dessen Kurs oder Geschwindigkeit selbstständig bestimmt werden?

- Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,5 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
- Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,8 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
- Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **1,0 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
- Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,3 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.

3. Wann ist ein Fahrzeug in Fahrt?

- Wenn es **weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt.**
- Wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch Fahrt über Grund macht.
- Wenn es weder auf Grund sitzt noch vor Anker liegt noch manövrierbehindert oder manövrierunfähig ist.
- Wenn es weder an Land festgemacht ist noch vor Anker liegt noch Fahrt durchs Wasser macht.

4. Wie lang ist die Dauer eines kurzen Tons (●)?

- Etwa **1 Sekunde.**
- Etwa 2 Sekunden.
- Weniger als 1 Sekunde.
- Weniger als 4 Sekunden.

5. Wie lang ist die Dauer eines langen Tons (—)?

- Etwa **4 – 6 Sekunden.**
- Etwa 2 – 6 Sekunden.
- Etwa 1 – 2 Sekunden.
- Etwa 6 – 8 Sekunden.

6. Wann gilt ein Fahrzeug unter Segel als Maschinenfahrzeug?

- Wenn es **gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt.**
- Wenn es mit einer Antriebsmaschine ausgerüstet ist.
- Wenn es durch das Segeln keine Fahrt durchs Wasser macht.
- Wenn es durch das Segeln keine Fahrt über Grund macht.

7. Welches Signal führt ein Fahrzeug unter Segel, das als Maschinenfahrzeug gilt, zusätzlich am Tage?

- Einen **schwarzen Kegel, Spitze unten.**
- Einen schwarzen Kegel, Spitze oben.
- Einen schwarzen Rhombus.
- Zwei schwarze Bälle senkrecht übereinander.

8. Welche Seite wird als Luvseite bezeichnet?

- Die dem Wind **zugekehrte** Seite.
- Die dem Wind abgewandte Seite.
- Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
- Die Seite in Fahrtrichtung links.

9. Welche Seite wird als Leeseite bezeichnet?	<input checked="" type="checkbox"/> Die dem Wind abgewandte Seite. <input type="checkbox"/> Die dem Wind zugekehrte Seite. <input type="checkbox"/> Die Seite in Fahrtrichtung rechts. <input type="checkbox"/> Die Seite in Fahrtrichtung links.
10. Wann müssen die Lichter von Fahrzeugen geführt oder gezeigt werden?	<input checked="" type="checkbox"/> Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Von abends 18 Uhr bis morgens 06 Uhr und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und verminderter Sicht.
11. Wozu dient die Lichterführung?	<input checked="" type="checkbox"/> Sie zeigt Fahrtrichtung und Lage eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Kurs und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Fahrtrichtung und Position eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Fahrtrichtung und Kurs eines Fahrzeugs an.
12. Was für eine Laterne kann ein Segelfahrzeug von weniger als 20 m Länge anstelle der Seitenlichter und des Hecklichtes führen?	<input checked="" type="checkbox"/> Eine Dreifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze . <input type="checkbox"/> Eine Zweifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle. <input type="checkbox"/> Eine Dreifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle. <input type="checkbox"/> Eine Zweifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze.
13. Welche Lichter muss ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, führen?	<input checked="" type="checkbox"/> Die für ein Maschinenfahrzeug vorgeschriebenen Lichter. <input type="checkbox"/> Die für ein Segelfahrzeug vorgeschriebenen Lichter. <input type="checkbox"/> Zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander. <input type="checkbox"/> Seitenlichter rot und grün und ein rotes Rundumlicht.

14. Wie weichen zwei Motorboote aus, die sich auf entgegengesetzten Kursen nähern?	<input checked="" type="checkbox"/> Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Steuerbord ändern. <input type="checkbox"/> Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Backbord ändern. <input type="checkbox"/> Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen. <input type="checkbox"/> Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
15. Zwei Motorboote nähern sich auf kreuzenden Kursen. Es besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes. Wer ist ausweichpflichtig?	<input checked="" type="checkbox"/> Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Steuerbordseite hat. <input type="checkbox"/> Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Backbordseite hat. <input type="checkbox"/> Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen. <input type="checkbox"/> Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
16. Welche Bedeutung hat folgendes Schallsignal: (●—●—●—)?	<input checked="" type="checkbox"/> Bleib-weg-Signal, Gefahrenbereich sofort verlassen . <input type="checkbox"/> Allgemeines Gefahr- und Warnsignal. <input type="checkbox"/> Ankerlieger über 100 m Länge. <input type="checkbox"/> Manövrierbehinderter Schleppverband über 200 m Länge.
17. Welche Bedeutung hat folgendes Tafelzeichen?	<input checked="" type="checkbox"/> Überholverbot . <input type="checkbox"/> Begegnungsverbot. <input type="checkbox"/> Überholverbot für Fahrzeuge unter 20 m Länge. <input type="checkbox"/> Begegnungsverbot für Fahrzeuge über 20 m Länge.



Stichwortverzeichnis

- ABC**-Glutbrandpulverlöscher 97
 Abdrift 41
 Abfallen 37
 Ablegen 54
 Ablegen unter Motor 132
 Ablegen vom Steg 54
 Ablegen von der Boje 56, 137
 Abwettern von Böen 85
 Achteraussegeln 54
 Achterleine 63
 Achterliek 17
 Achterspring 63
 Achterstag 15
 Achtknoten 28
 Admiralitätsanker 92
 Am Wind 38
 Amtlich anerkanntes Kennzeichen 106
 Amtliches Kennzeichen 105
 Anfangsstabilität 12, 42
 Anhängelast 35
 Anker 92
 Ankerkette 92
 Ankerleine 92
 Ankerlichten 95
 Ankerlieger 120
 Ankermanöver 94
 Ankerplatz 93
 Ankertypen 92
 Anlegen am Steg 58, 135
 Anlegen an der Boje 60, 137
 Anlegen unter Motor 135
 Anlegen vor dem Wind 62
 Anluven 37
 Anschlagen der Fock 48
 Anschlagen des Großsegels 46
 Anstellwinkel des Segels 41
 Antifouling 33
 Antrieb durch Auftrieb 40
 Antrieb durch Widerstand 40
 Antriebskraft 40
 ATIS 97
 Aufschießen einer Leine 31
 Aufschießen eines Falls 31
 Aufschieber 57
 Auftuchen des Großsegels 53
 Augspieß 27
 Auslaufstrecke 57
 Außenborderbedienung 126
 Außenbordertank 130
 Außenbordmotor 125
 Ausweichregel 114
Babystag 15
 Backbord 37
 Backbord-Bug 37
 Backbord-Ruder 37
 Backstag 15
 Badezone 110
 Ballastbombe 11
 Ballastgewicht 11
 Bändselreff 20
 Batterie 33, 126
 Baumniederholer 16, 25
 Beaufort-Skala 100
 Begegnen 120
 Beidrehen, Beiliegen 85
 Belegen auf einer Klampe 30
 Benzinmotor 125
 Bergen der Fock 51
 Bergen des Großsegels 51
 Bergfahrt 110
 Betanken 130
 Bindereff 20
 Binnenschiffahrtstfunk 97
 Binnenschiffahrtsstraße 103
 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) 103
 Binnenschiffsregister 106
 Bleiakku 126
 Bleib-weg-Signal 123
 Blister 19
 Block 22
 Bodensee-Schiffahrtsordnung (BodenseeSchO) 104
 Boje-über-Bord-Manöver 80
 Bootspflege 32
 Bootstransport 34
 Brandbekämpfung 140
 Breite über alles (Büa) 13
 Bruch des Großbaums 97
 Bruch des Ruders 97
 Bruch im laufenden Gut 97
 Bruch im stehenden Gut 97
 Brücke 112
 Bug 13
 Bulbkiel 12
 Bundeswasserstraße 103
Copolymer-Antifouling 33
 CQR-Anker 92
 Cumulonimbus 100
 Cunningham-Kausch 17
 Curryklemme 22
Dachtransport 34
 Danforth-Anker 92
 Decksbalkenbucht 13
 Deutscher Motoryachtverband 105
 Deutscher Segler-Verband 105
 Dieselmotor 125
 Dieseltank 130
 Dirk 16, 25
 Donauschiffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPV0) 103
 Doppelkieler 11
 Doppelter Schotstek 28
 Drehbrücke 112
 Dreifarbenlaterne 117
 Drempeel 139
 Dynamischer Auftrieb 44
Einfacher Schotstek 28
 Einfahrtzeichen 108
 Einhebel-Schaltung 127
 Einkreiskühlung 129
 Einwintern 32
 Endstabilität 42
 Entzündbarer Stoff 119
 Erste-Hilfe-Verbandskasten 96
 Explosiver Stoff 119
Fahrende Fähre 119
 Fahrinne 108
 Fahrinnenbezeichnung 107
 Fahrinnenspaltung 108
 Fahrt durchs Wasser 89
 Fahrt über Grund 89
 Fahrwasser 108
 Fahrwasserbezeichnung 107
 Fahrzeug 104
 Fall 15, 16
 Faltdraggen 92
 Faltpropeller 127
 Fehlerstromschalter (FI-Schalter) 126
 Fender 23, 63
 Festmachen 63
 Feuerlöschdecke 97
 Feuerlöscher 97
 Flagge des Deutschen Segler-Verbandes 106
 Flagge der Kreuzer-Abteilung 106
 Flaggenführung 106
 Flieger 19
 Flügelkiel 12
 Flüssiggasanlage 129
 Fock 19
 Fockfall 16
 Fockschot 19
 Fockschotholepunkt 22

- Fockschotleitschiene 22, 24
 Formschwerpunkt 42
 Formstabilität 42
 Frei fahrende Fähre 119
 Freibord 13
 Frontgewitter 100
 Frühjahrsüberholung 33
 Führerschein 105
 Funkellicht 116

G
 Gaffelsegel 18
 Gasflasche 129
 Gasflascheneinbau 129
 Gastlandflagge 106
 Gefahrenhalse 75
 Gelber Doppelkegel 104
 Gennaker 19
 Genua 19
 Gesundheitsschädlicher Stoff 119
 Getriebe 126
 Gewichtsanker 92
 Gewichtsschwerpunkt 42
 Gewichtsstabilität 42
 Gleiten 69
 Gleiter 44
 Gleitfahrt 44
 Goldene Regeln 141
 Grenzgeschwindigkeit 44
 Großbaum 19
 Großfall 16
 Großfall-Umlenkrolle 24
 Großschot 16, 19
 Großschotsschlitten 25
 Großsegel 17, 19
 Großsegel-Rollreiffanlage 21
 Grundberührung 140

H
 Hakenreff 20
 Halber Schlag 29
 Halber Wind 38
 Hals 17
 Halsen 72

 Halsstrecker 16
 Havariebericht 140
 Havarist 90, 140
 Heck 13
 Hecklicht 116
 Hilfeleistung 140
 Hoch (H) 99
 Hochsegel 18
 Hochwasser 110
 Hochwassermarke I 110
 Hochwassermarke II 110
 Hochwassersperrtor 112
 Holebug 79
 Hubbrücke 112
 Hubkieler 11
 Hubtor 139
 Hundekurve 89

I
 Internationaler Bootsschein für Wassersportfahrzeuge 105
 Isobaren 99

J
 Jolle 11, 81
 Jollenkreuzer 11
 Jumpstag 15

K
 Kabelbrand 140
 Kammklemme 22
 Kanuheck 13
 Kat 11
 Katamaran 11
 Katboot 14
 Kausch 22
 Kentern 86
 Kentern nach Lee 88
 Kentern nach Luv 88
 Ketsch 14
 Kevlar 17
 Kielboot 11
 Kielschwerter 11
 Kielyacht 81
 Kimmkieler 11
 Kitesurfen 110

 Klampe 22
 Kleinfahrzeug 104, 105
 Klippersteven 12
 Knarrblock 22
 Knickspant 12
 Kollisionsverhütungsregeln (KVR) 103
 Konstruktionswasserlinie (CWL) 13
 Kopf 17
 Kopfbrett 17
 Kreuzen 79
 Kreuzknoten 28
 Kühlwasserfilter 129
 Kurs 37
 Kurs durchs Wasser 89
 Kurs über Grund 89
 Kurztag 56, 93
 Kutter 14

L
 Ladezustand 126
 Landesgewässer 104
 Landstrom 126
 Landwind 100
 Länge Wasserlinie (LWL) 13
 Längsseitsliegen 63
 Lateinersegel 18
 Lateraldruckpunkt 43
 Lateralplan 12, 41, 43
 Lattentasche 17
 Laufendes Gut 16
 Lee 37
 Leegierigkeit 43
 Leichtgewichtsanker 92
 Lenzer 23
 Lenzpumpe 23
 Lichterführung 116
 Liek 17
 Linksgängig 128
 Lüftergebläse 130
 Luftgefüllte Weste 96
 Luggersegel 18
 Lümmel(beschlag) 25

 Luv 37
 Luvgerigkeit 43

M
 Manöver 46
 Manövrierunfähig 122
 Mast 15
 Mastrutscher 17
 Mastspur 15, 24
 Masttopp 19
 Mehrrumpfboot 11
 Mensch an Bord 81
 Mensch über Bord 137
 Mensch-über-Bord-Manöver 80
 Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPVO) 103
 Motor 33
 Motorschlepp 91
 Motorstörung 131
 Motorüberwachung 131
 Multihull 11
 Mylar-Folie 17

N
 Nahezu-Aufschießer 57
 Nationalflagge 106
 Nebelsignal 123
 Negativer Deckssprung 13
 Negativer Sprung 13
 Notsignal 123
 Notzeichen 88, 122

O
 Oberhaupt 139
 Oberwant 15
 Ohnmachtsichere Feststoffweste 96
 Ösfass 23

P
 Palstek 29
 Patentanker 92
 Patentreff 20
 Pflugchar-Anker 92
 Pinnenausleger 25
 Plattgattheck 13

- Poller 22
 Position der Crew 66
 Positiver Deckssprung 13
 Prahmstevan 12, 13
 Propeller 127
 Pütting 15, 22
Querab 37
 Querkraft 40
 Quickstopp 126
 Q-Wende 77
Radarreflektor 97
 Radartonne 107
 Radeffekt 128
 Radsteuerung 25
 Rahsegel 18
 Raumen 39
 Raumer Wind 38
 Raumschots-Kurs 38
 Rechtsgängig 128
 Reffbändsel 17
 Reffen 20
 Reffen des Vorsegels 21
 Reffgatchen 17
 Reffhaken 20
 Reffkausch 17
 Regattahalse 74
 Reibungswiderstand 69
 Rettungskragen 96
 Rettungsleuchte 96
 Rettungsweste 96
 Rheinschiffahrtspolizei-
 verordnung (RheinSchPVO)
 103
 Rigg 15, 32
 Rollreff 20
 Roringstek 29
 Ruder 37
 Ruderblatt 25
 Ruderfall 25
 Ruderkokker 25
 Ruderkopf 25
 Ruderpinne 25
 Ruderquadrant 25
 Ruderschaft 25
 Rumpf 32
 Rumpfform 12
 Rumpfgeschwindigkeit 44, 69
 Rundspant 12
 Rundtörn 29
 Rundumlicht 116
 Rüsteisen 15, 22
Sail-Drive 127
 Saling 15, 24
 Säuredichte 126
 Schachtschleuse 139
 Schäkel 22
 Schallsignal 123
 Scheinbarer Wind 39
 SchifffahrtsordnungEms-
 mündung (Schiff0 Ems) 103
 Schiffsführer 104
 Schiften 76
 Schirmdraggen 92
 Schlag 79
 Schleppen 90, 138
 Schleppleine 138
 Schleppverband 91, 118
 Schleuse 113, 139
 Schleusenbereich 139
 Schleusenammer 113, 139
 Schmeerreep 20
 Schnappschäkel 22
 Schoner 14
 Schot 16
 Schothorn 17, 19
 Schotring 23
 Schotwisch 23
 Schralen 39
 Schratsegel 18
 Schubpropeller 128
 Schubverband 118
 Schwarzer Kegel 122
 Schwell 63
 Schwertboot 11
 Schwertkasten 25
 Schwimmendes Gerät 121
 Seeschiffahrtsstraßen-
 Ordnung (SeeSchStr0) 103
 Seewind 99
 Segel 17, 32
 Segel backhalten 54
 Segel setzen 48
 Segeldruckpunkt 43
 Segellatte 17
 Segelsurfer 110
 Segeltrimm 49
 Seitenlicht 116
 Senkschwert 25
 Sicherheitsausrüstung 96
 Sicherheitsdruckregler 129
 Slippen 35
 Sliprampe 35
 Slipstek 29
 Slup 14
 Sorgfaltspflicht 104
 Sperrung 112
 Spiegel 25
 Spiegelheck 13
 Spiere 15
 Spi-Fall 16
 Spinnaker 19
 Spinnakerstagesegel 19
 Spitzgattheck 13
 Sportpatent 105
 Sportschifferzeugnis 105
 Sprietsegel 18
 S-Schlag 12
 Stag 15
 Stagreiter 17, 22
 Stagesegel 19
 Stegpaddel 96
 Stegklampe 22
 Stehendes Gut 15
 Steigung 127
 Steuerbord 37
 Steuerbord-Bug 37
 Steuerbord-Ruder 37
 Steuersäule 25
 Steven 13
 Stilllieger 120
 Stockanker 92
 Stopfbuchse 127
 Stopperstek 29
 Streckbug 79
 S-Trieb 127
 Stromversetzung 89
 Sturmwarnsystem 85, 100
 Sturmwarnung 85, 100
 Stützruder 74
 Surfen 44
Takelage 15
 Takling 27
 Talfahrt 110
 Tank 33, 130
 Tankanlage 130
 Tankentlüftung 130
 Taucher 121
 Tauwerk 27
 Tief (T) 99
 Topp und Takel 62
 Topplicht 116
 Trailertransport 34
 Trampolindeck 11
 Trapezgeschirr 24
 Traveller 23, 25, 50
 Trimaran 11
 Trimm des Großsegels 50
 Trimmfäden (tell tales) 50
 Trimmstag 15
 Trossenschlag 27
 Trysegel 19
Überholen 115, 120
 Überholer 115
 UKW-Sprechfunkanlage 97
 UKW-Sprechfunkzeugnis für
 den Binnenschiffahrtsfunk
 (UBI) 97

- Umkehrgetriebe 126
- Umweltschutz 33, 141
- Unterhaupt 139
- Unterliek 17
- Unterwant 15

- V**-Boden 12
- Verbandsflagge 106
- Verdränger 44
- Verdrängerfahrt 44
- Vereinsstander 106
- Vergaserbrand 140
- Verklicker 24
- Verlassen einer Steg-
box 133
- Verstellpropeller 127
- Viertakter 125
- Violinblock 22
- Voll und bei 38
- Vor dem Wind 38
- Vordeck 24
- Vorleine 63
- Vorliek (Mastliek) 17
- Vorrangschiff 120
- Vorschriften für den Dach-
transport 34
- Vorschriften für den Trailer-
transport 34
- Vorsegel-Rollreiffanlage 21
- Vorspring 63
- Vorstag 15, 24
- Vorstagspanner 24
- Vortrieb 40
- V-Trieb 126

- Wahrer Wind 39
- Want 15
- Wantenspanner 23
- Wanhänger 15, 23, 24
- Wantlasche 23
- Wärmegewitter 100
- Wärmetauscher 129

- Wasserlinie (WL) 13
- Wassermotorräderverordnung
104
- Wasserskiverordnung 104
- Webeleinstek 29
- Wehr 112
- Wellenanlage 126
- Wendegetriebe 126
- Wenden 70
- Wenden auf engem Raum 134
- Windfäden 50

- Y**achtheck 13
- Yawl 14

- Z**weihebel-Schaltung 127
- Zweikomponentenlack 33
- Zweikreiskühlung 129
- Zweitakter 125