

Edition COSTA maritim

Sportbootführerschein Binnen Segel-Teil

Fragenkatalog
Segelpraxis



Liebe Seglerin, lieber Segler,

der Segelteil des Sportbootführerscheins Binnen wird zu Unrecht unterschätzt, denn er behandelt die Grundlagen der Segelphysik und des damit verbundenen Trimmings eines Segelbootes.

Der Fragenkatalog behandelt u.a. die Bauteile einer Jolle, verschiedene Bootstypen, wahrer und scheinbarer Wind, Manöverkunde und Segeltrimm. Alles in Allem ein hochintensiver und praxisnaher Stoff.

Deshalb empfehlen wir diesen Teil des SBF-Binnen auch zur Vorbereitung auf den Sportküstenschifferschein, denn alles, was hier vorkommt, können sie auch auf einer Yacht gebrauchen.

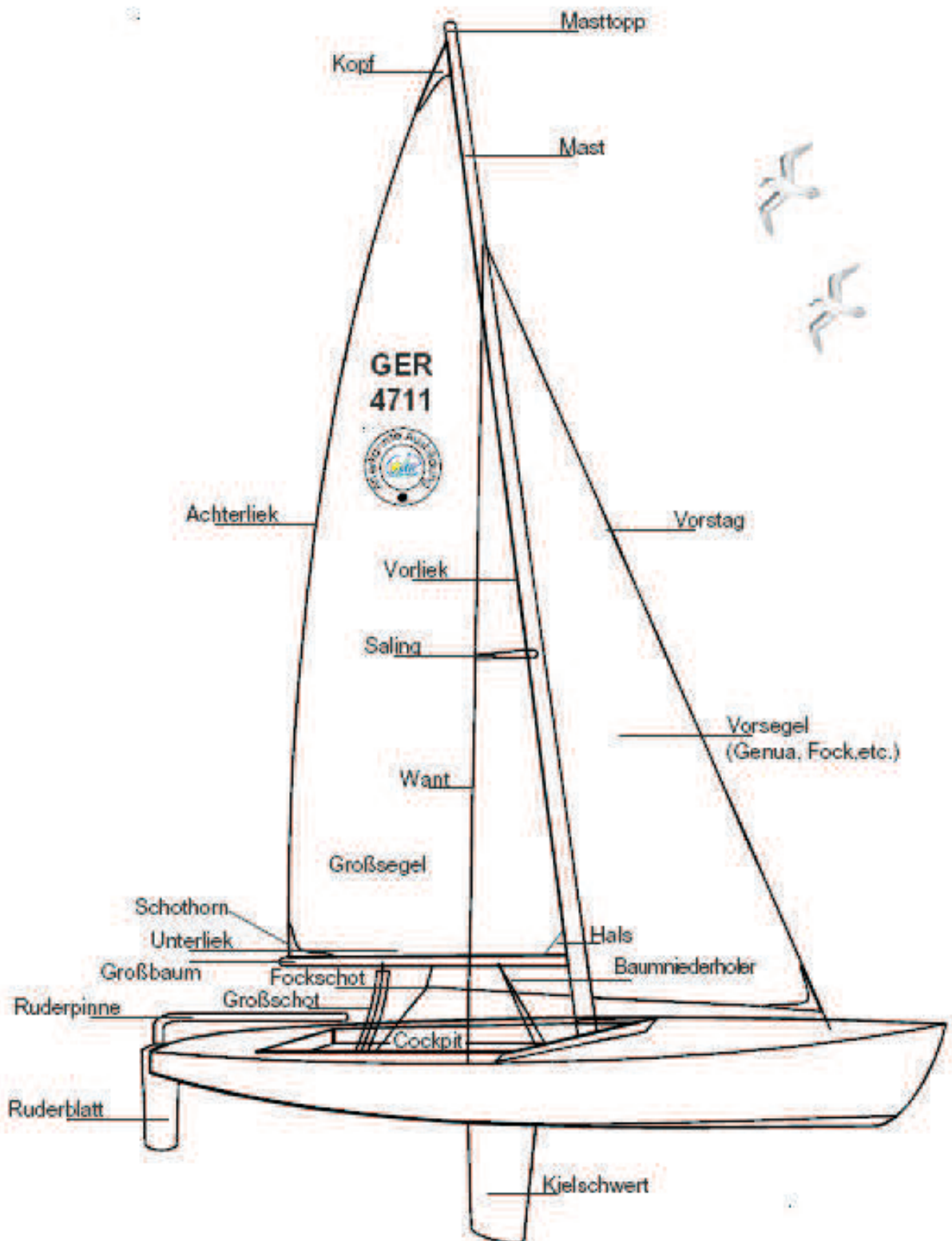
Hier geht's um Segeln pur.

Viel Spaß beim Lernen!



Inhaltsverzeichnis	1
Bootsbau	
Bauteile einer Jolle	2
Segel	3-4
Ruder, Schwert	4
Lenzventile, Tauwerk	5
Bootstypen	6
Stabilität	7
Formstabilität	8
Gewichtsstabilität	8
Krängung	9
Segel-Theorie	
Kurse zum Wind	10-11
Wahrer & scheinbarer Wind	12-14
Reibungswiderstand	14
Abdrift, Krängung	15
Segel-Trimming	
Leichter & starker Wind	16
Unterliekstrecker, Holey Punkt	17
Luvgerigkeit	18
Manövrieren	
Wende, Halse, Q-Wende,	
Patenthalse	19
Verhalten bei Havarie	20
Segelpraxis	
Wende	21
Q-Wende	22
Halse	23
Rettungsmanöver mit Halse	24
„Schmetterling“	25
Aufschiesser & Beiliegen	26
Anlegen	27
Ablegen	28
Festmachen an Boje, Ankern	29
Knoten	30

Bauteile einer Jolle



001 / C 269

Wie heißen die Ecken eines Segels?

- ☒ Kopf, Hals, Schothorn
- ☐ Kopf, Hals, Nock
- ☐ Vorliek, Unterliek, Achterliek
- ☐ Vorstag, Unterwant, Achterstag

002 / C 270

Wie heißen die Kanten eines Segels?

- ☒ Vorliek, Unterliek, Achterliek
- ☐ Kopf, Hals, Nock
- ☐ Vorstag, Unterwant, Achterstag
- ☐ Kops, Hals, Schothorn

003 / C 271

Wozu dienen Segellatten?

- ☒ Der Formgebung und Austeifung des Segels.
- ☐ Der Erleichterung der Reffens.
- ☐ Der Verhinderung des Killens der Segel.
- ☐ Der Möglichkeit das Segel auch bei Starkwind nutzen zu können.

004 / C 272

Weshalb dürfen Segel nicht über längeren Zeitraum killen?

- ☒ Killen schädigt das Tuch und lässt Nähte aufgehen.
- ☐ Killen lässt das Boot bei stärkerem Wind kentern.
- ☐ Killen führt zu Verletzungen der Besatzung.
- ☐ Killen führt zur Beschädigung an nebeneinander liegenden Schiffen.

005 / C 273

Warum müssen auch kleinere Schäden an Segeln sofort repariert werden?

- ☒ Weil unter Winddruck daraus schnell größere Schäden werden können.
- ☐ Weil dadurch der Vortrieb des Segels leidet.
- ☐ Weil es nur noch bei Flaute eingesetzt werden kann.
- ☐ Weil Feuchtigkeit in das Segel eindringen kann.

006 / C 266

Wodurch kann eine Pinnensteuerung auch bei Krängung des Bootes sicher erreicht und bedient werden?

- ☒ Durch eine Pinnenausleger.
- ☐ Durch Verstellen des Travellers.
- ☐ Durch das Ausreiten mit Hilfe des Trapez.
- ☐ Durch Ersetzen der Pinne durch ein Rad.

007 / C 265

Welche Maßnahme ist bei Ruderbruch auf einer Jolle zu treffen?

- ☒ Notruder oder Paddel als Ersatz nehmen, Fahrwasser verlassen, sich als manövrierunfähig zu erkennen geben.
- ☐ Sofort ankern und eine Notruf absetzen, Signalkörper (blauer Kegel) setzen.
- ☐ Rote Flagge kreisförmig schwenken, Schleppleine bereithalten.
- ☐ Segel bergen, Motor starten und in Rückwärtsfahrt ans Ufer ansteuern.

008 / C 296

Was ist mit Schwert und Ruder einer Jolle zu tun, wenn das Boot an einer Boje liegen gelassen wird?

- ☒ Schwert und Ruderblatt aufholen, damit das Boot frei schwojen kann.
- ☐ Schwert absenken, Ruderblatt aufholen, damit das Boot frei schwojen kann.
- ☐ Schwert aufholen, Ruder absenken, damit das Boot frei schwojen kann.
- ☐ Schwert und Ruder absenken, damit das Boot frei schwojen kann.

009 / C 257

Wodurch wirken Bodenlenzventile einer Jolle, die unterhalb der Wasserlinie liegen?

- ☒ Durch den Sog, der bei der Fahrt durchs Wasser entsteht.
- ☐ Durch die Schwerkraft fließt das Wasser außenbords.
- ☐ Durch die Massenträgheit, die das Boot besitzt.
- ☐ Durch das Druckgefälle zwischen Luft- und Wasserdruck..

010 / C 267

Warum sollte Tauwerk an Bord stets ordentlich aufgeschossen werden?

- ☒ Damit es im Gebrauchsfall klar liegt.
- ☐ Damit es trocknen kann und nicht verrottet.
- ☐ Damit die Reißfestigkeit erhalten bleibt.
- ☐ Damit es nicht durch UV-Strahlung beschädigt wird.

011 / C 268

Warum sollten Fallen stets ordentlich aufgeschossen werden?

- ☒ Damit sie im Gebrauchsfall schnell und sicher gefiert werden können.
- ☐ Damit sie trocknen können und nicht verrotten.
- ☐ Damit sie nicht durch UV-Strahlung beschädigt werden.
- ☐ Damit sie nicht mit Schoten verwechselt werden können.



Bodenlenzventil

012 / C 254

Was wird unter einem Kimmkieler verstanden?

- ☒ Eine Yacht mit zwei Seitenkielen.
- ☐ Eine Yacht mit zwei Seitenschwertern.
- ☐ Eine Yacht mit einem Kielschwert
- ☐ Eine Yacht mit zwei Kielen hintereinander.

013 / C 255

Worin besteht der Vorteil eines Kimmkielers gegenüber anderen Kielbooten?

- ☒ Er kann problemlos aufrecht trockenfallen.
- ☐ Sein Tiefgang ist größer.
- ☐ Die Abdrift ist geringer als bei anderen Booten.
- ☐ Der Kiel lässt sich aufholen,

014 / C 256

Was wird unter einer Kielschwertyacht verstanden?

- ☒ Eine Yacht mit flach gehendem Ballastkiel und zusätzlich aufholbarem Schwert.
- ☐ Ein Yacht mit einem Ballastkiel und einem zusätzlichen Schwert
- ☐ Eine Yacht mit einem aufholbaren Ballastkiel.
- ☐ Eine Yacht mit zwei Seitenkielen.

Unter der Stabilität eines Bootes versteht man die Fähigkeit, sich aus einer gekrängten Lage wieder aufzurichten.

Jollen besitzen Formstabilität, Kielyachten Gewichtsstabilität.

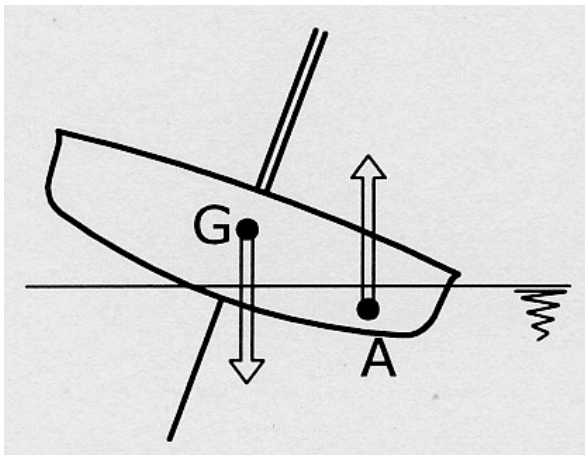
Formstabilität

Das aufrichtende Moment entsteht bei Jollen durch die breite Form des Rumpfes.

Wenn die Jolle anfängt zu krängen, wandert der Auftriebspunkt A im Verhältnis zum Gewichtsschwerpunkt nach außen und durch den größeren Hebel bzw. das aufrichtende Drehmoment steigt die Stabilität. Krängt die Jolle weiter verschiebt sich der Gewichtsschwerpunkt wieder näher an den Auftriebspunkt, die Stabilität lässt nach, das Boot kann kentern.

Diese aufrichtende Kraft ist allerdings nur gering, die erforderliche zusätzliche Kraft entsteht durch das Gewicht der Crew und der Verlagerung des Gewichts nach Luv.

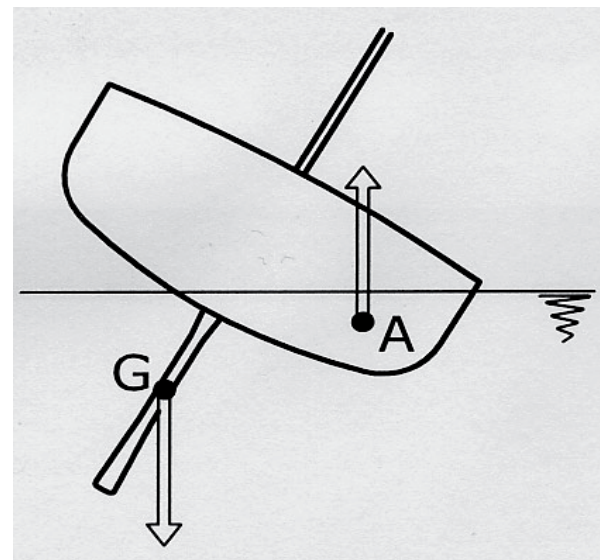
Bei einer Jolle liegt der Kenterwinkel unter 90° . Kommt es zu einer Kenterung treit die Jolle kieloben und muss durch die Crew wieder aufgerichtet werden.



Gewichtsstabilität

Eine Kielyacht bezieht ihre Stabilität aus dem tiefsitzenden Ballastkiel, der bis zu 35-50% des Gesamtgewichts des Bootes betragen kann. Bei zunehmender Krängung verschiebt sich der Gewichtsschwerpunkt nach außen, das aufrichtende Drehmoment wird größer. Zusätzlich lässt der Druck in die Segel durch die Krängung nach. D.h. je mehr die Yacht krängt, desto größer wird die aufrichtende Kraft.

Eine Kielyacht hat einen Kenterwinkel von 110° bis 160° und würde sich auch nach einer Kenterung wieder selbstständig aufrichten („durchkenter“).



Stabilität

Formstabilität, Gewichtstabilität

020 / C 258

Was wird unter Formstabilität verstanden?

- ☒ Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seine Rumpfform der Krängung entgegenzuwirken.
- ☐ Die Fähigkeit eines Schiffes, sich nach einer Kenterung wieder von selbst aufzurichten.
- ☐ Die Fähigkeit eines Schiffes beim Loslassen der Pinne den Kurs beizubehalten.
- ☐ Die Fähigkeit eines Schiffes über Jahre die Rumpfform auch bei starker Beanspruchung beizubehalten.

021 / C 259

Was wird unter „Gewichtstabilität“ verstanden?

- ☒ Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seinen tief liegenden Ballast der Krängung entgegenzuwirken.
- ☐ Die Möglichkeit durch zusätzlichen Innenballast der Krängung entgegenzuwirken.
- ☐ Die Möglichkeit durch ein hohes Crewgewicht der Krängung entgegenzuwirken..
- ☐ Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seine Rumpfform der Krängung entgegenzuwirken.

022 / C 260

Welche Boote sind vorwiegend „gewichtsstabil“?

- ☒ Kielyachten sind vorwiegend „gewichtsstabil“.
- ☐ Jollen sind vorwiegend „gewichtsstabil“.
- ☐ Katamarane sind vorwiegend „gewichtsstabil“.
- ☐ Trimarane sind vorwiegend „gewichtsstabil“.

023 / C 260

Welche Boote sind vorwiegend „formstabil“?

- ☒ Jollen sind vorwiegend „formstabil“.
- ☐ Kielyachten sind vorwiegend „formstabil“.
- ☐ Kimmkieler sind vorwiegend „formstabil“.
- ☐ Kielschwertjachten sind vorwiegend „formstabil“.



024 / C 261

Wodurch kann bei formstabilen Booten bei viel Wind die Stabilität erhöht werden?

- ☒ Durch Ausreiten bzw. durch Benutzung der Trapezeinrichtung
- ☐ Durch Verlagerung von Innenballast.
- ☐ Durch Umpumpen von Wasserballast.
- ☐ Durch Ausfahren von sogenannten Trimmklappen oder eines Zusatzschwerts.

025 / C 262

Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment eine Jolle bei ständiger Krängung?

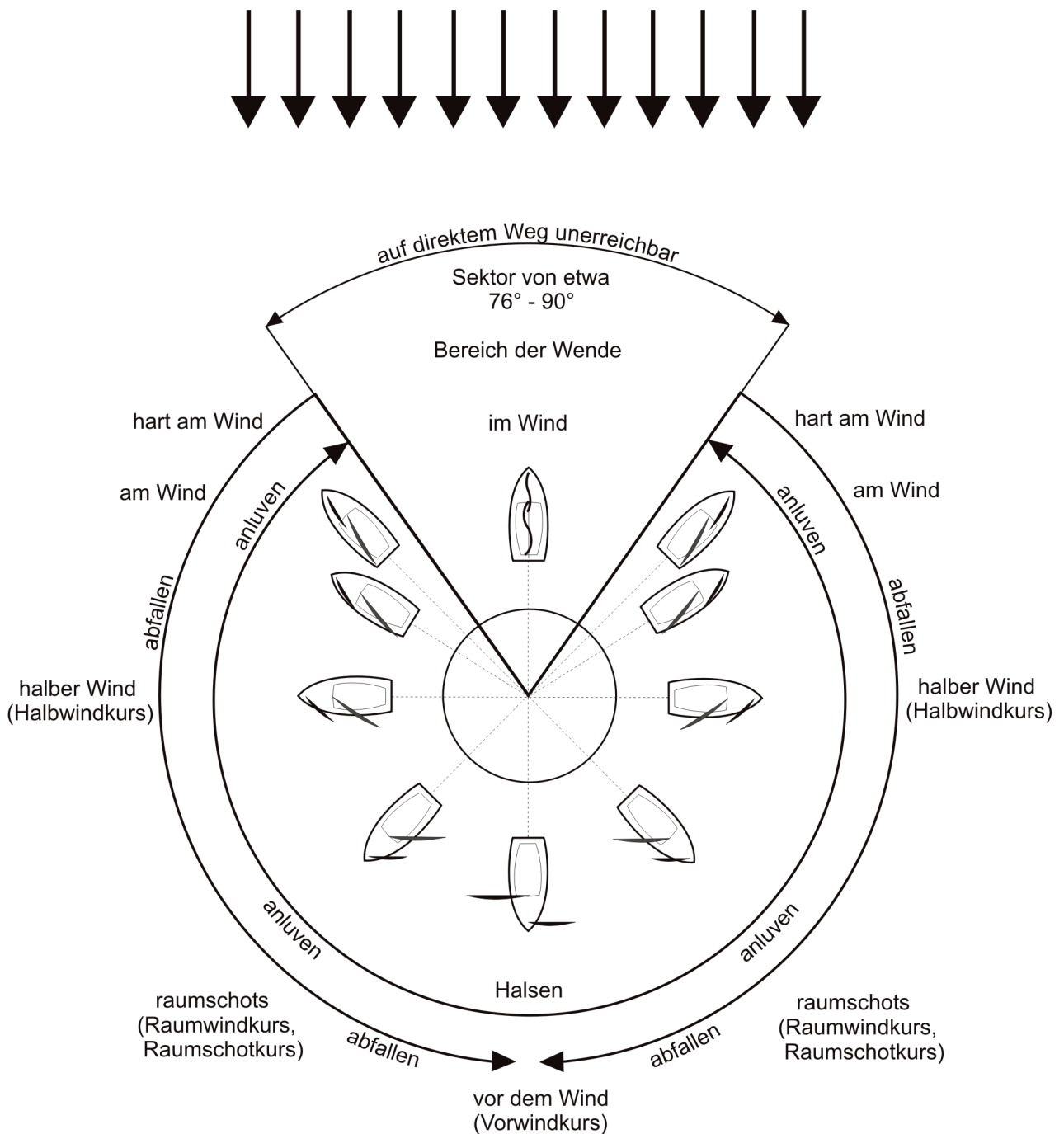
- ☒ Es nimmt anfangs zu bis zum Erreichen eines kritischen Winkels, von da an immer schneller ab bis zur Kenterung.
- ☐ Es nimmt anfangs ab bis zum Erreichen eines kritischen Winkels, von da an immer schneller zu bis zur Kenterung.
- ☐ Es nimmt anfangs langsam ab bis zum Erreichen des kritischen Winkels, von da an immer schneller ab bis zur Kenterung.
- ☐ Es nimmt linear ab bis zur Kenterung.

026 / C 263

Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment einer Kielyacht bei zunehmender Krängung?

- ☒ Es nimmt zu und erreicht nach Überschreiten des Maximums seinen kritischen Winkel erst bei über 90°.
- ☐ Es nimmt bis zum Erreichen des kritischen Winkels zu, der bei etwa 70° liegt.
- ☐ Es nimmt bis zum Erreichen des kritischen Winkels von 90° ab.
- ☐ Es nimmt bis 90° Krängung ab und dann stetig zu.

Alle Kurse zum Wind



Wahrer Wind

Als wahrer Wind wird in der Seefahrt die Windrichtung und Windgeschwindigkeit des meteorologischen Windes bezeichnet, wie sie beispielsweise auf einem vor Anker liegenden Schiff gemessen werden.

Fahrtwind

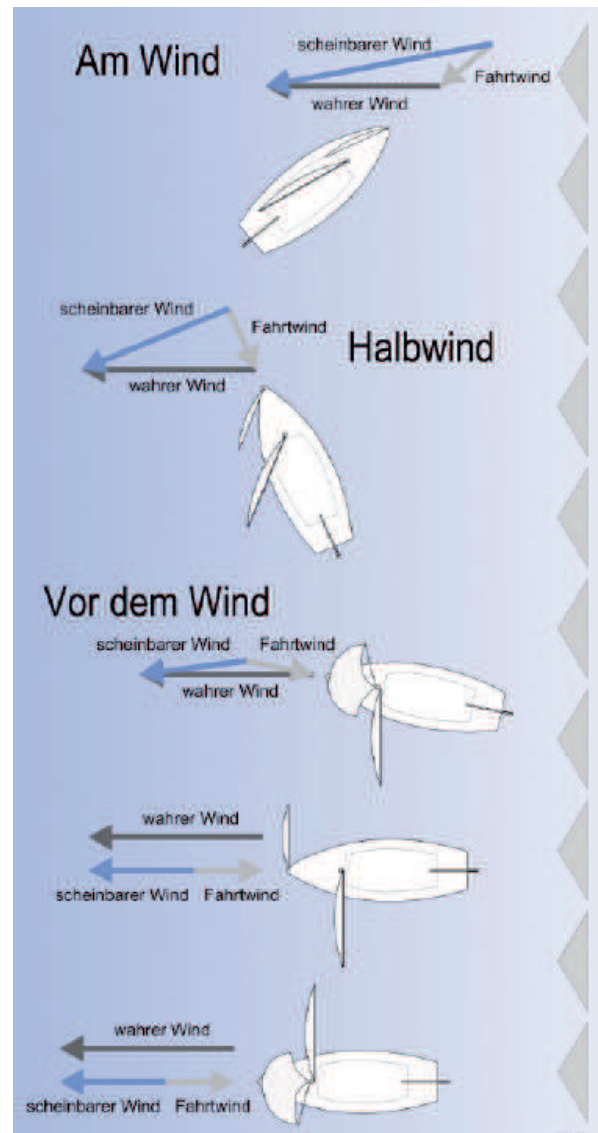
Fahrtwind ist der durch die Bewegung eines Fahrzeugs (Fahren) hervorgerufene „Gegenwind“. Er kommt immer genau von vorn, also der Bewegungsrichtung des Fahrzeugs (um 180°) entgegengesetzt. Dieser Fall lässt sich bei Windstille leicht beobachten, dann sind Fahrtwind und scheinbarer Wind genau übereinander liegende Vektoren.

Scheinbarer Wind

Der scheinbare Wind (auch relativer Wind oder Bordwind genannt) ist in der Schifffahrt und insbesondere beim Segeln von Bedeutung. Es handelt sich um den am fahrenden Schiff wahrgenommenen Wind, der sich aus der vektoriellen Addition des wahren Windes und des Fahrtwindes ergibt.

Fahrzeuge mit Segelantrieb nutzen immer den scheinbaren Wind. Bei einem Segelschiff richtet sich die Stellung der Segel ebenfalls nach dem scheinbaren Wind.

Aber auch auf dem Fahrrad lässt sich der scheinbare Wind erleben. Wenn man in die Richtung fährt, in die der Wind weht und dabei genauso schnell ist wie der Wind weht, dann steht die Luft „scheinbar“, obwohl man den Wind durch die Bäume wehen sieht (Fahrtwind und wahrer Wind stehen vektoriell genau gegeneinander und neutralisieren sich).



Segel-Theorie

Wahrere und scheinbarer Wind

030 / C 274

Welcher Wind wird in Fahrt von Standern bzw. Verklickern angezeigt?

- ☒ Der scheinbare Wind.
- ☐ Der Fahrtwind.
- ☐ Der wahre Wind.
- ☐ Die Windrichtung.

031 / C 275

Woran kann während der Fahrt die Richtung des wahren Windes erkannt werden?

- ☒ An Flaggen oder anderen Zeichen an Land.
- ☐ An der Zugrichtung von Wolken.
- ☐ An der Nationalflagge am Heck.
- ☐ An den Trimmfäden im Großsegel.

032 / C 276

Wann kommen wahrer Wind und scheinbarer Wind auf einem Segelboot aus der gleichen Richtung?

- ☒ Auf Vorwindkurs
- ☐ Auf Halbwindkurs
- ☐ Auf Amwindkurs
- ☐ Auf Raumschotkurs

033 / C 277

Warum ist der scheinbare Wind auf einem Vorwindkurs schwächer als der wahre Wind?

- ☒ Der wahre Wind verringert sich um den entgegenstehenden Fahrtwind
- ☐ Der wahre Wind wird durch den Fahrtwind gebremst.
- ☐ Der scheinbare Wind wird durch den Unterdruck am Segel entlang abgebremst.
- ☐ Der scheinbare Wind ist unabhängig von der Windrichtung immer schwächer als der wahre Wind.



034 / C 278

Warum ist der scheinbare Wind auf einem Kurs hoch am Wind stärker als der wahre Wind?

- ☒ Da sich auf diesem Kurs der wahre Wind und der Fahrtwind in Richtung und Stärke addieren.
- ☐ Da sich auf diesem Kurs ein Düse zwischen Fock- und Großsegel bildet, die den Wind verstärkt.
- ☐ Da der wahre Wind beim Amwindkurs stärker ist als bei raumen Kursen.
- ☐ Da der scheinbare Wind unabhängig von der Windrichtung immer stärker als der wahre Wind ist.

035 / C 279

Auf einem Amwindkurs wurde gerefft. Ein entgegenkommendes Boot segelt ungerefft. Wie lässt sich das erklären?

- ☒ Der scheinbare Wind ist auf Amwindkursen stärker, auf Raumschot- oder Vorwindkursen schwächer als der wahre Wind.
- ☐ Boote sind stabiler, wenn der Wind achterlicher einfällt.
- ☐ Der wahre Wind staut sich am Segel bei Raumschotkurs und ist deshalb schwächer.
- ☐ Bei Amwindkursen streicht der Wind am tragflächenartig gewölbten Segel entlang und wird dadurch beschleunigt.

036 / C 280

Warum raumt beim Einfallen einer Bö auf Amwindkurs der scheinbare Wind?

- ☒ Da der Fahrtwind zunächst gleich bleibt, der wahre Wind jedoch zunimmt, kommt der daraus resultierende scheinbare Wind raumer.
- ☐ Da durch die Korioliskraft der Wind auch seine Richtung ändert, wenn er stärker wird.
- ☐ Da durch den Trimm des Bootes sich der Kurs automatisch ändert, wenn der Wind zunimmt.
- ☐ Da die Windrichtung durch die Segelstellung beeinflusst wird, verändert sich auch der scheinbare Wind.

Segel-Theorie

Wahrere und scheinbarer Wind, Reibungswiderstand

037 / C 281

Beim Einfallen einer Bö auf Amwindkurs raumt der scheinbare Wind. Welchen Nutzen kann auf der Kreuz daraus gezogen werden?

- ☒ Mitluven, um weitere Höhe zu gewinnen.
- ☐ Abfallen, um maximale Höhe zu segeln.
- ☐ Segel etwas fieren, um die Bö in Krängung umzusetzen.
- ☐ Ein Spinnacker kann gesetzt werden.

038 / C 282

Wie sollte das Schwert einer Jolle auf Vorwindkursen gefahren werden und warum?

- ☒ Es sollte aufgeholt werden. Dadurch vermindert sich der Reibungswiderstand, aber auch die Gefahr der Kenterung bei einer unfreiwilligen Halse.
- ☐ Es sollte gefiert werden. Dadurch wird das Boot stabiler und die Gefahr einer Kenterung bei einer unfreiwilligen Halse reduziert.
- ☐ Es sollte nie ganz aufgeholt werden, da es sonst bei einer Kenterung zum Aufrichten der Jolle nicht mehr greifbar ist.
- ☐ Es sollte bei stärkerem Wind ganz aufgeholt werden, um die Steuerfähigkeit der Jolle zu verbessern.

039 / C 284

Mit welcher Krängung sollte ein Jolle üblicherweise gesegelt werden?

- ☒ Möglichst aufrecht, da sonst Abdrift und Luvgerigkeit zunehmen.
- ☐ Möglichst aufrecht, weil sonst Abdrift und Leegerigkeit zunehmen.
- ☐ Leicht nach Lee geneigt, da sonst die Segel leicht nach Luv überkommen können.
- ☐ Möglichst nach Luv geneigt, weil dadurch die Abdrift und Luvgerigkeit abnehmen.

040 / C 283

Wie verändert sich die Abdrift und Krängung, wenn das Schwert einer Jolle auf einem Amwindkurs etwas aufgeholt wird?

- ☒ Die Abdrift wird größer, die Krängung nimmt ab.
- ☐ Die Abdrift wird größer, die Krängung nimmt zu.
- ☐ Die Abdrift nimmt ab, das Boot wird aufgrund des geringen Wasserwiderstandes schneller.
- ☐ Die Abdrift wird kleiner, die Krängung nimmt ab.

041 / C 285

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

- ☒ Die Krängung nimmt zu, die Geschwindigkeit nimmt ab.
- ☐ Die Krängung und die Geschwindigkeit nehmen bis zu einem kritischen Punkt zu, darüber hinaus schnell ab.
- ☐ Die Geschwindigkeit nimmt zu, da dadurch die Windkräfte optimaler genutzt werden können.
- ☐ Das Boot bleibt stehen, da die Strömung abreißt.

Segel-Trimmm

Leichter und starker Wind

050 / C

288

Wie muss ein Segel bei leichtem Wind getrimmt werden?

- ☒ Das Segel soll bauchig stehen.
- ☐ Das Segel soll flach getrimmt werden.
- ☐ Die Schoten müssen gefiert werden.
- ☐ Die Schoten müssen dichtgeholt werden.

051 / C

289

Wie muss ein Segel bei starkem Wind getrimmt werden?

- ☒ Das Segel soll flach getrimmt werden.
- ☐ Es soll bauchig getrimmt werden.
- ☐ Die Schoten müssen dicht geholt werden.
- ☐ Die Schoten müssen gefiert werden.

052 / C

291

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

- ☒ Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach achtern.
- ☐ Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorne.
- ☐ Vorsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach achtern.
- ☐ Vorsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach achtern.

053 / C

292

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

- ☒ Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- ☐ Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- ☐ Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.
- ☐ Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.



054 / C 290

Wie beeinflusst ein Unterliekstrecker den Trimm des Segels?

- ☒ Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.
- ☐ Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- ☐ Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
- ☐ Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.

055 / C 286

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

- ☒ Das Unterliek kilt,
das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Achterliek kilt,
das Vorliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Vorliek kilt,
das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Achterliek kilt,
das Vorliek wird übermäßig gereckt.

056 / C 287

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

- ☒ Das Achterliek kilt,
das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Vorliek kilt,
das Unterliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Unterliek kilt,
das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- ☐ Das Achterliek kilt,
das Vorliek wird übermäßig gereckt.

Segel-Trimmm

Luvgierigkeit

057 / C 293

Warum sollte ein gut getrimmtes Segelboot leicht luvgierrig sein?

- ☒ Weil es im Notfall von selbst in den Wind schiesst.
- ☐ Weil es sich so anspruchsvoller steuern lässt.
- ☐ Weil es so weniger Höhe läuft.
- ☐ Weil es auf Raumschotkurs mehr Geschwindigkeit läuft.

058 / C 294

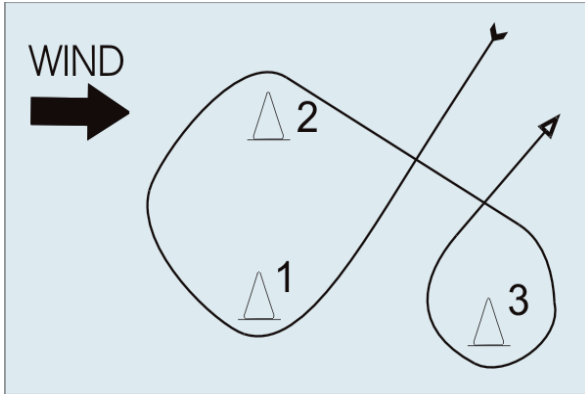
Welchen Einfluss hat zunehmende Krängung auf den Trimm des Bootes?

- ☒ Die Luvgierigkeit nimmt zu.
- ☐ Die Leegierigkeit nimmt zu.
- ☐ Keinen.
- ☐ Bis 45° Krängung nimmt die Luvgierigkeit zu, dann wieder ab.



060 / C 295

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



- ☒ 1 Wende, 2 Halse, 3 Q-Wende
- ☐ 1 Q-Wende, 2 Halse, 3 Wende
- ☐ 1 Halse, 2 Wende, 3 Q-Wende
- ☐ 1 Wende, 2 Q-Wende, 3 Halse

061 / C 297

Warum ist eine Patentfalle gefährlich?

- ☒ Es kann zu Verletzungen der Crew, zu Rigg-schäden und zur Kenterung führen.
- ☐ Es kann zur plötzlichen Änderung der Aus-weichpflicht kommen.
- ☐ Es kann zum Verlust der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs führen.
- ☐ Es kann erneut eine Patenthalse folgen, wenn nicht sofort abgefallen wird.

Manövrieren

Verhalten bei Havarie

062 / C 298

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

- ☒ Wende.
- ☐ Halse.
- ☐ Q-Wende.
- ☐ Aufschießer.

063 / C 299

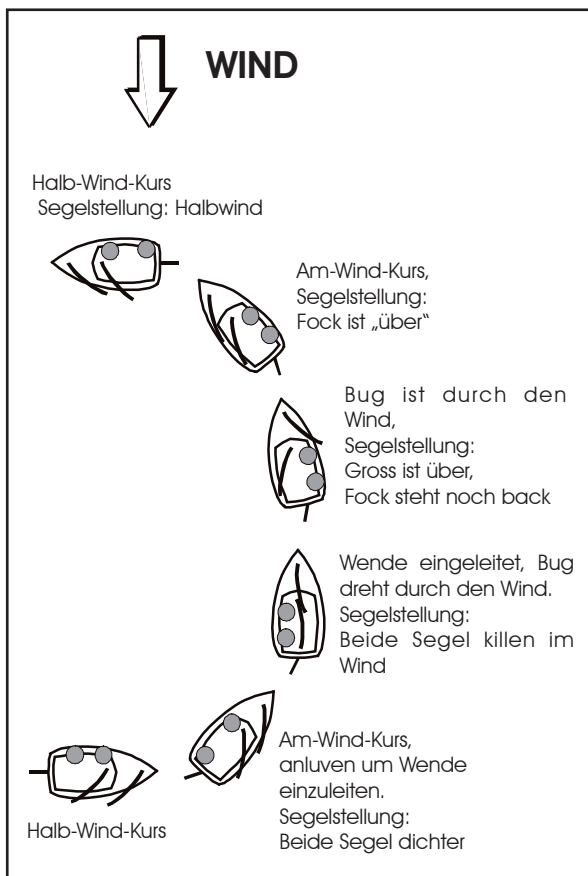
Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Was ist sofort zu unternehmen?

- ☒ Abfallen auf Vorwindkurs.
- ☐ Dichtholen und Anluven.
- ☐ Einen Aufschießer fahren.
- ☐ Eine Halse fahren.

064 / C 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?

- ☒ Durch die Fock oder ein Fall.
- ☐ Durch die Fockschot oder das Großfall.
- ☐ Durch die Vor- oder Achterleine.
- ☐ Durch die Fockschot oder eine Reffleine.



Kommandos

Kommando	Bestätigung
klar zur Wende	ist klar
ree (Anm.: Ree ist der Ruf des Rudergängers, mit dem er den Richtungswechsel einleitet)	ohne Bestätigung
über die Fock (Anm.: Nach dem Durchgehen des Bugs durch den Wind, wird die Fock noch einen Moment back gehalten, also auf der „alten Seite“ gelassen. Das unterstützt die Drehbewegung des Bugs und erleichtert die Wende.	ohne Bestätigung

DIE WENDE

Jedes Segelschiff/Segelboot hat physikalisch bedingte Grenzen, in die Richtung zu segeln, aus der der Wind kommt. Je kleiner der Winkel zwischen der Richtung aus der der „Scheinbare Wind“ kommt und der Mittschiffslinie ist, um so schwieriger wird das Segeln. Moderne Regattayachten können bis zu 25° Höhe laufen, Fahrtenyachten und Segeljollen bringen es auf ca. 40°.

Will ein Segelboot dennoch „gegen den Wind“ segeln, bleibt ihm nur, entweder auf dem Backbord- oder dem Steuerbordbug soviel Höhe zum Wind wie möglich zu laufen. Die Wende ist dabei das Manöver, mit dem ein Richtungswechsel durch den Windsektor vorgenommen wird, in dem das Boot nicht segeln kann.

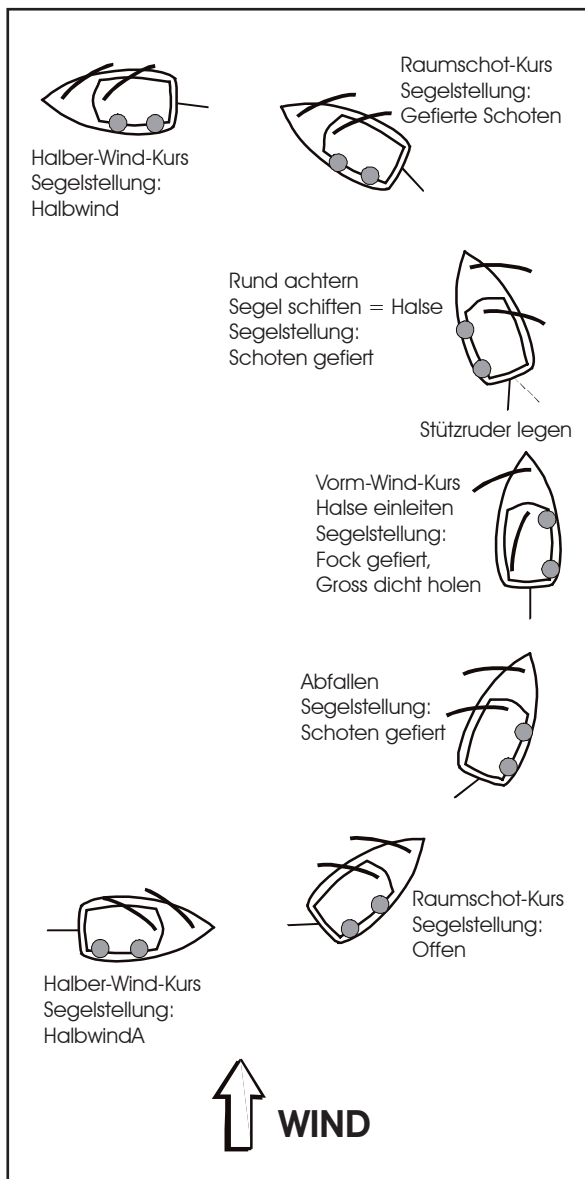
In der Praxis muss das Boot/die Yacht auf Halb- oder Am-Wind-Kurs möglichst viel Fahrt aufnehmen und mit diesem Schwung den Bug durch den Wind drehen.

Dabei gehen die Segel von einer Seite auf die andere über und werden dort dicht geholt: Das Boot segelt auf dem anderen Bug.

Während des Manövers muss die Crew die Seite wechseln (speziell bei einer Jolle), um mit Gewichtstrimm eine stabile Schwimmlage zu erreichen.

Wiederholt man diese Manöver mehrmals nach der einen und der anderen Seite, nennt man das „**Kreuzen**“.

Kreuzen ist die Möglichkeit, mit einem Segelboot in die Richtung zu segeln und ein Ziel zu erreichen, aus der der Wind kommt.



DIE HALSE

„Die Halse kann den Hals kosten“, ist einer der Sprüche zu diesem Manöver.

Die Halse ist ein Richtungswechsel, bei dem das Heck durch den Wind geht.

Dabei greift der Wind von achtern erst von der einen und dann von der anderen Seite in die Segel. Ist bei diesem Manöver das Grosssegel nicht dicht geholt, schlägt es zusammen mit dem Baum mit grosser Wucht von einer nach der anderen Seite. Beschädigungen am Boot und Verletzungen von Crewmitgliedern sind die Folge.

Deshalb muss die Halse immer mit grosser Sorgfalt und Vorsicht gefahren werden.

Kommandos	
Kommando	Bestätigung
klar zur Halse	ist klar
fier auf die Schoten auf raumen Wind	ohne Bestätigung
hol dicht die Großschot	ohne Bestätigung
rund achtern (Stützruder geben)	ohne Bestätigung
fier auf die Großschot	ohne Bestätigung
über die Fock	ohne Bestätigung

Segel-Praxis

Rettungsmanöver mit Halse

BOJE-ÜBER-BORD-MANÖVER MIT HALSE

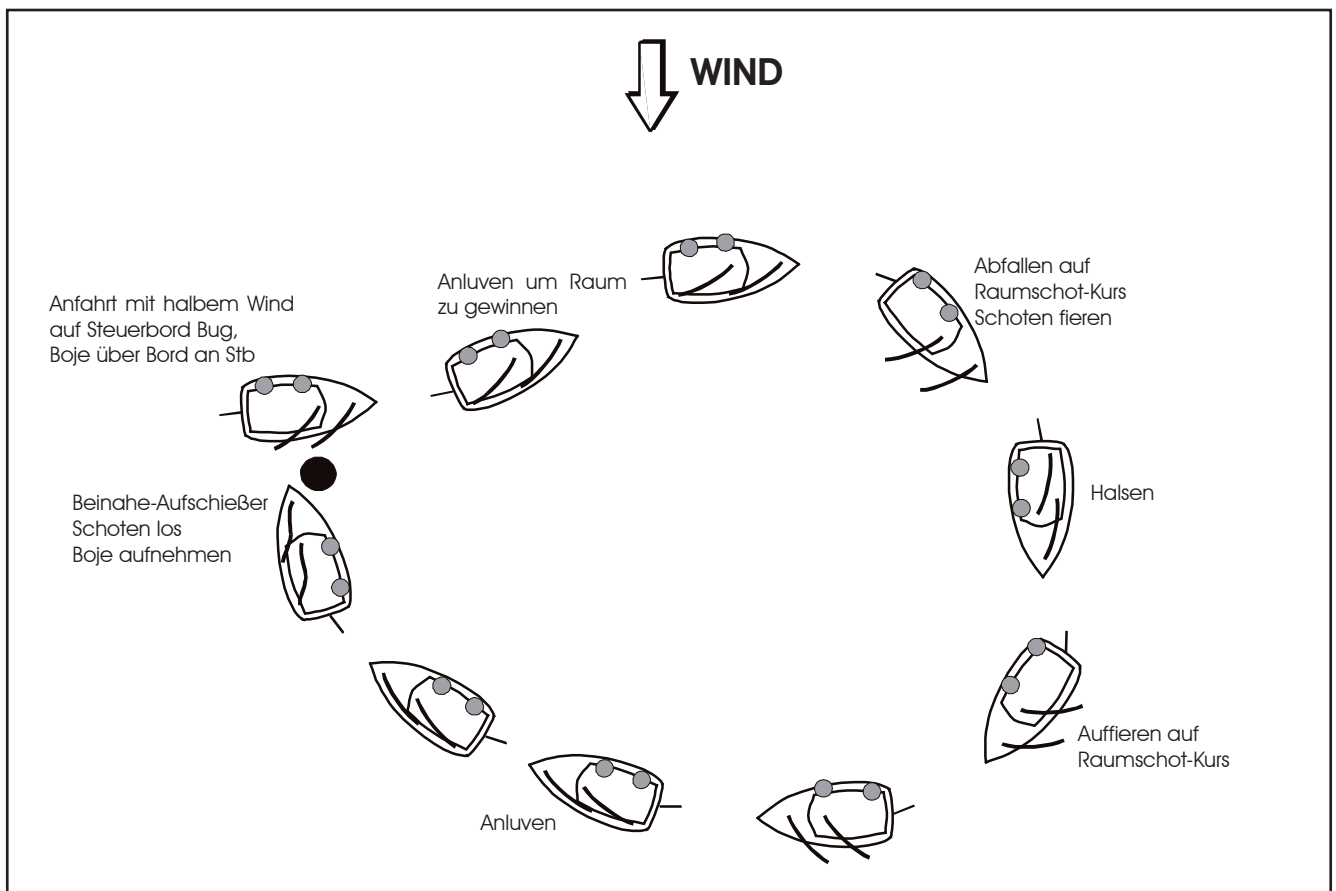
Dieses Manöver ist ein simuliertes Rettungsmanöver „Person-über-Bord“ (international: „person over board“ oder POB)

Je nach Kurs kann dieses Manöver mit einer Halse, alternativ mit einer Q-Wende gefahren werden.

Das Manöver mit der Halse erfolgt in der Regel aus Halb-, oder Raumwindkursen.

DIE MANÖVERFOLGE

- Die Boje geht über Bord,
- das Boot luvt an um Höhe/Raum zu gewinnen,
- danach abfallen bis raumschot,
- halsen,
- anluven,
- an Boje „Beinahe-Aufschiesser“ fahren.

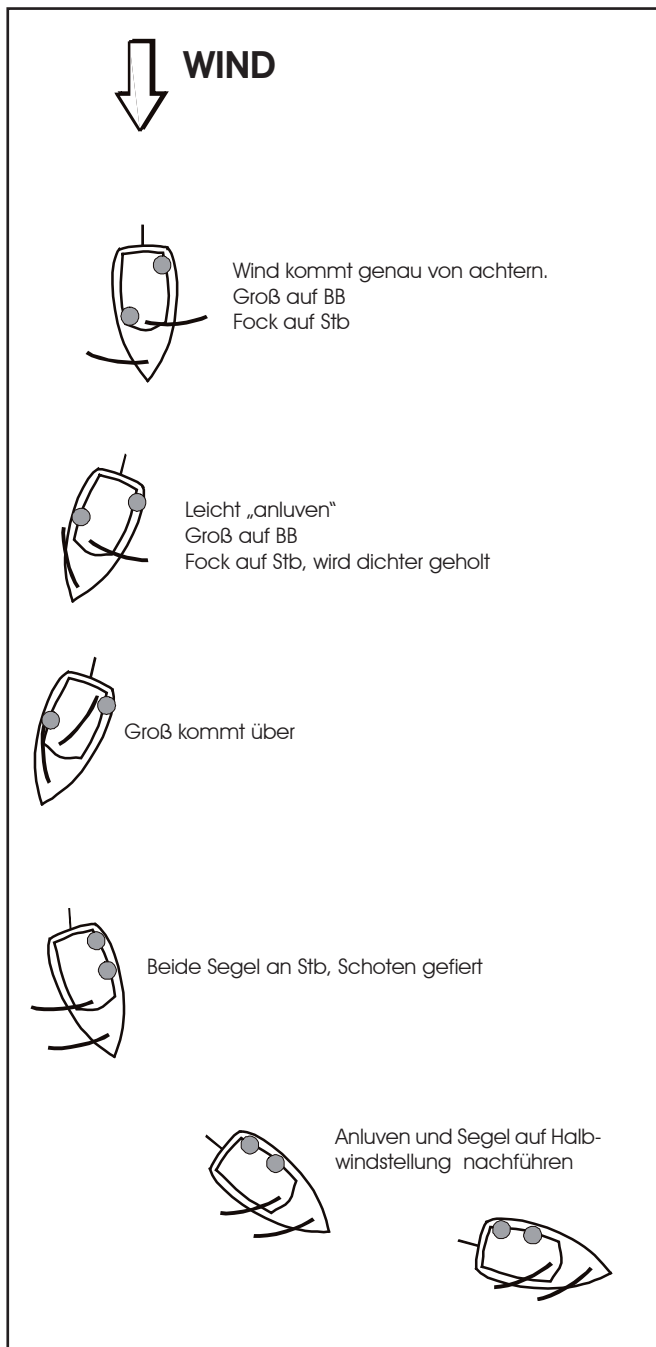


Kommandos

Kommando	Bestätigung
Boje über Bord an Steuer/Backbord	Boje über Bord an Steuer/Backbord
hol dicht die Schoten auf am-Wind-Kurs	ohne Bestätigung
klar zur Halse	ist klar
fier auf die Schoten auf raumen Wind	ohne Bestätigung
Hol dicht die Großschot	ohne Bestätigung
rund achtern	ohne Bestätigung

Kommandos (Fortsetzung)

Kommando	Bestätigung
fier auf die Großschot	ohne Bestätigung
über die Fock	Fock ist über
hol dicht die Schoten auf halben Wind	ohne Bestätigung
los die Schoten (Aufschiesser an der Boje)	ohne Bestätigung
Aufnehmen an Steuer/Backbord	



DER „SCHMETTERLING“...

...hat eine Sonderstellung unter den Segelstellungen.

Grosssegel und Fock stehen auf verschiedenen Seiten.

Das funktioniert nur, wenn der Wind absolut sicher von achtern kommt.

Er ist hier ein reiner Schiebewind, die Segel werden angeblasen, nicht angeströmt.

Sorgfältiges Steuern ist angesagt, denn die Gefahr einer „Patenthalse“ (unabsichtlich gefahrene Halse mit gefierten Schoten) ist gross.

Und so wird Schmetterling gesegelt:

Der Rudergänger sitzt wie bei der Halse in Lee. Das ist die Seite, auf der der Grossbaum steht.

Fock und Gross werden bauchig gefahren.

Der Vorschoter stützt den Baum ab.

Soll gehalst werden, leicht anluven,

Grosssegel schnell dicht holen,

Ruder zum leichten Abfallen legen.

Rund achter

Gross kommt über

Vorschoter wechselt nach Luv,

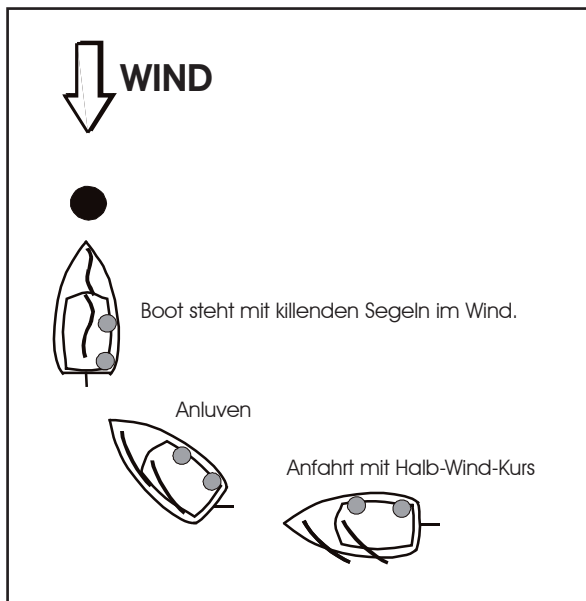
Schoten fieren

Anmerkung:

Für die Ausweichregeln gilt die Stellung des Grosssegels.

Segel-Praxis

Aufschiesser und Beiliegen



DER AUFSCHESSER...

... ist ein Anhalte-Manöver, bei dem das Boot mit dem Bug in den Wind gestellt und in dieser Position gehalten wird.

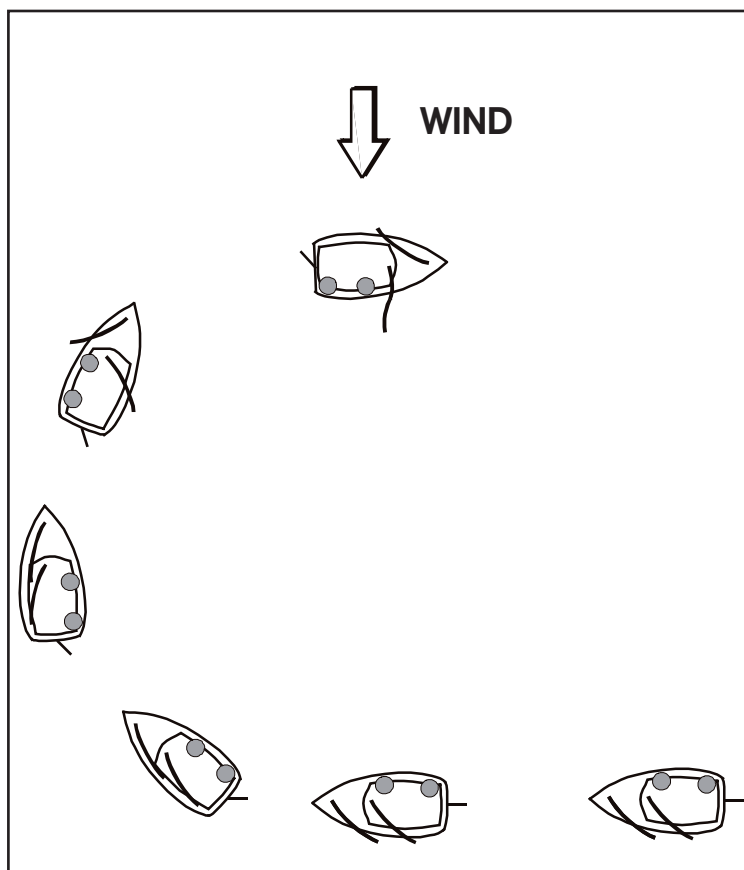
Dieses Manöver wird benutzt, um am Steg oder einer Boje anzuhalten oder um das Boot in die richtige Position zum Ankern zu bringen.

Killende Segel:

Segel killen, wenn sie mit dem Vorliek genau im Wind stehen. Sie „flattern“, ähnlich einer Fahne.

Kommandos

Kommando	Bestätigung
klar zum Aufschießern	Ist klar
Schoten los	sind los



BEIDREHEN ZUM BEILIEGEN...

... ist ein Manöver, bei dem man in Ruhe (bei-) liegen kann, z.B. um eine Reparatur vorzunehmen. Auch geeignet, bei heftigem Wind vorübergehend still zu liegen.

Achtung: Bleibt das Boot in dieser Position nicht sicher, ist es besser, die Segel zu bergen, da sonst das Risiko einer plötzlichen unkontrollierten Fahtaufnahme besteht.

Aus dem Am-Wind-Kurs langsam mit vorher belegter Fock in die Wende fahren, bis das Boot fast steht.

Dann durchwenden, Gross vollständig fieren. Wenn Boot still steht, Ruder bis zum Anschlag nach Luv.

Kommandos

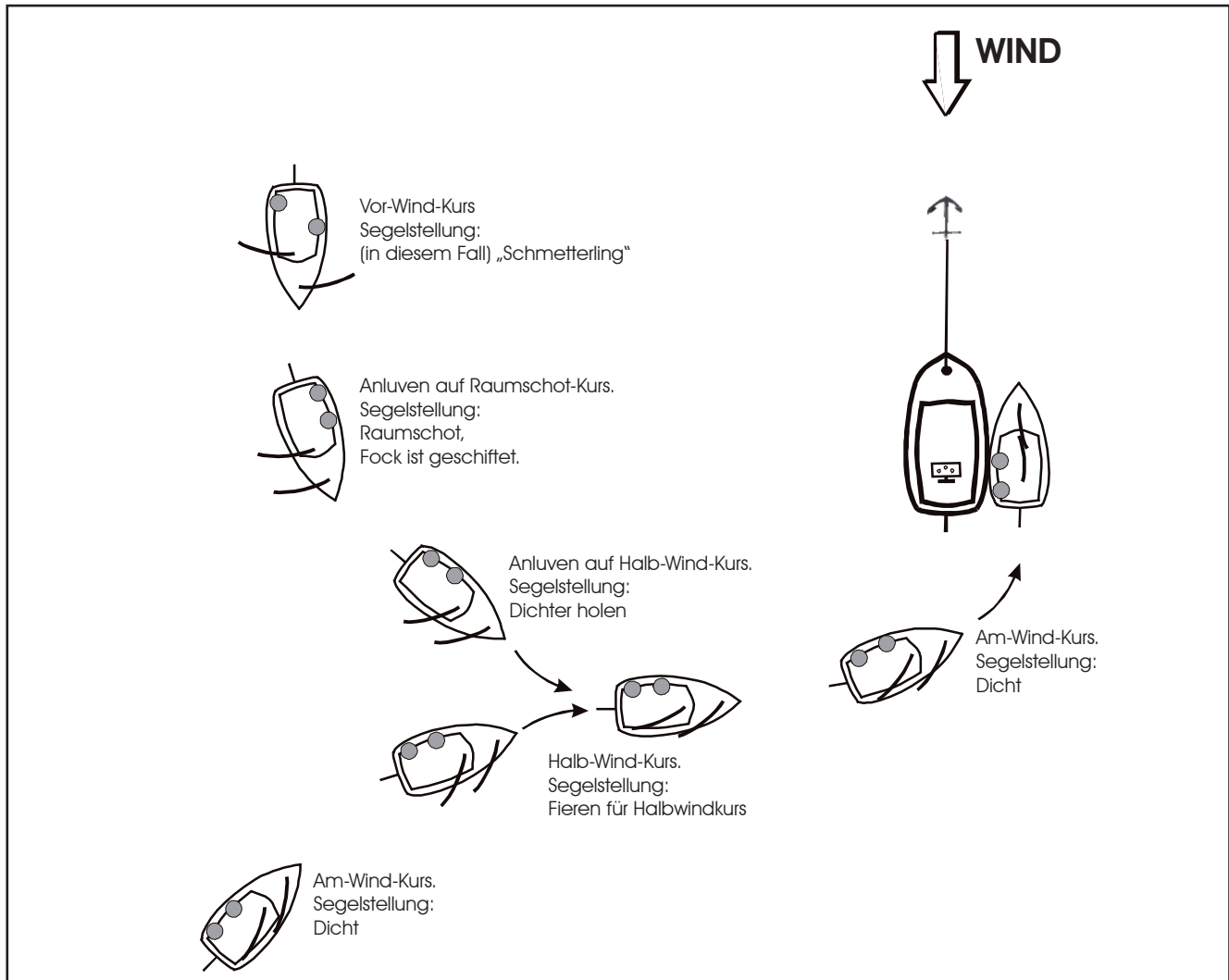
Kommando	Bestätigung
klar zum Beidrehen	Ist klar
Fock an Stb/Bb belegen	Fock belegt
klar zur Wende	ist klar
ree	ohne Bestätigung
Großschot los	ist los

ANLEGEN...

... ist immer deshalb ein besonderes Manöver, weil die Bedingungen immer unterschiedlich sind, unter denen es durchgeführt wird. Mal legt man am Steg an, mal an einem anderen Boot; mal kommt der Wind von vorne, mal von Steuer- oder Backbord.

Und nicht immer kann man die Schulregeln befolgen, weil der Platz, an dem man anlegen möchte, die idealen Bedingungen nicht bietet. Dennoch, wer losfährt, muss auch mal ankommen - und sich zu helfen wissen.

Wir beschreiben die Idealform, alles andere ergibt die Praxis - und viel Übung.



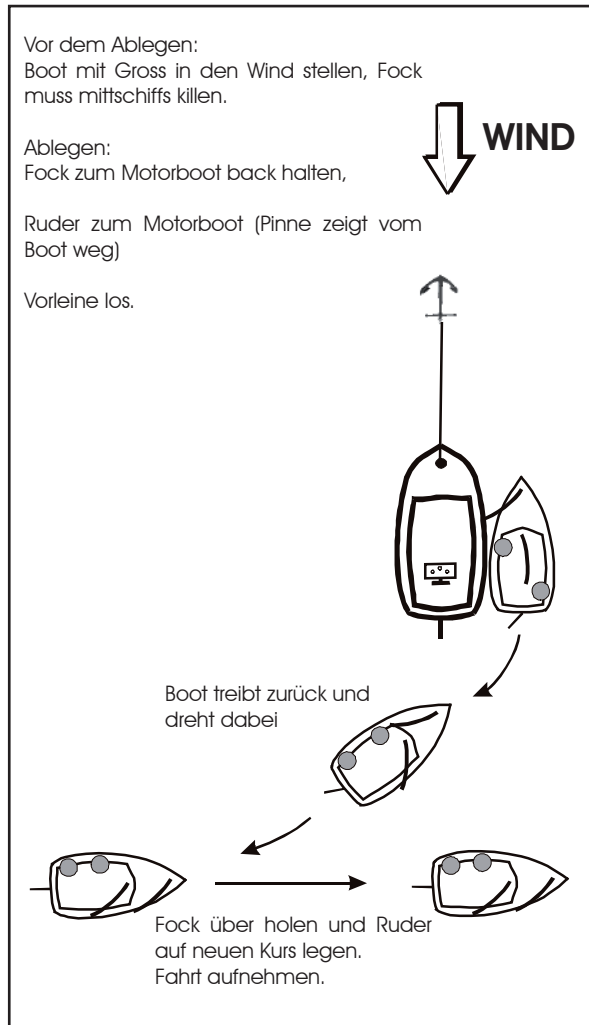
Bei der Annäherung an das Boot/den Steg werden die üblichen Segel-kommandos, entsprechend der jeweiligen Kurse zum Wind gegeben. Unmittelbar vor dem Anlegemanöver leitet der Rudergänger die letzte Phase mit nebenstehenden Kommandos ein.

Kommandos	
Kommando	Bestätigung
klar zum Anlegen am Boot, an Steuerbord/Backbord (alternativ am Steg)	ist klar
klar bei Vorleine, klar bei Fender, klar bei Bootshaken	ist klar
Schoten los	sind los
Vorleine fest	ist fest

ABLEGEN VOM BOOT, MIT FAHRT ACHTERAUS

Situation:

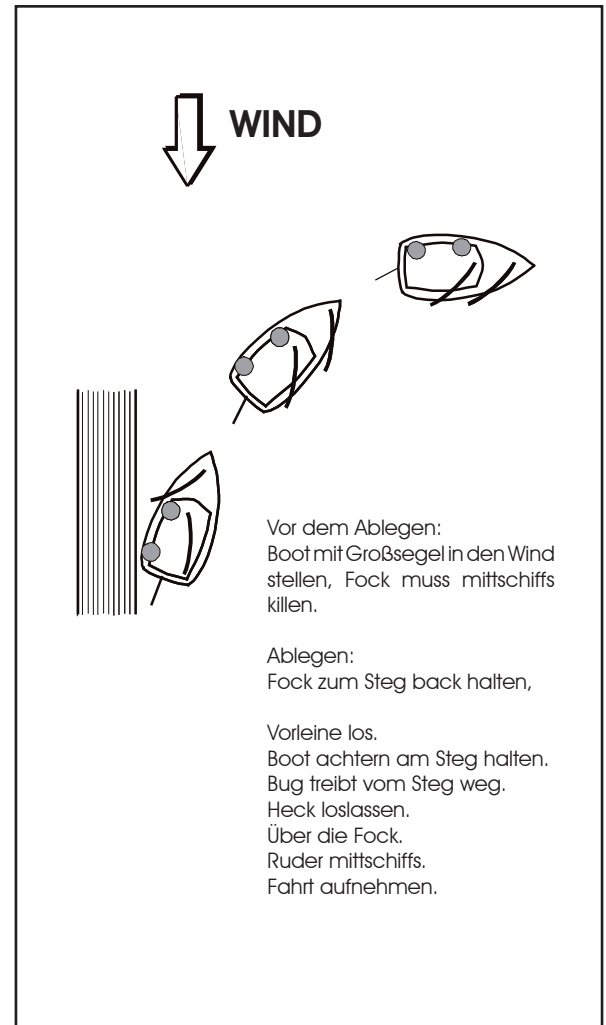
Jolle liegt mit „Vorleine fest“ am Boot, Fock killt mittschiffs.
Rudergänger hält Boot achtern am Boot, Vorleine ist los.
Vorschoter hält Fock back zum Boot.



ABLEGEN VOM STEG, VORWÄRTS

Situation:

Jolle liegt mit „Vorleine fest“ am Steg, Fock killt mittschiffs.
Rudergänger hält Boot achtern am Steg, Vorleine ist los.
Vorschoter hält Fock back zum Steg.



Kommandos

Kommando	Bestätigung
klar zum Ablegen	ist klar
Fock back an Stb/Bb	ist back
Vorleine los	ist los
Über die Fock	Fock ist über
Fier auf die Schoten auf halben Wind	ohne Bestätigung

Kommandos

Kommando	Bestätigung
klar zum Ablegen	ist klar
Fock back an Stb/Bb	ist back
Vorleine los	ist los
Über die Fock	Fock ist über
Fier auf die Schoten auf halben Wind	ohne Bestätigung

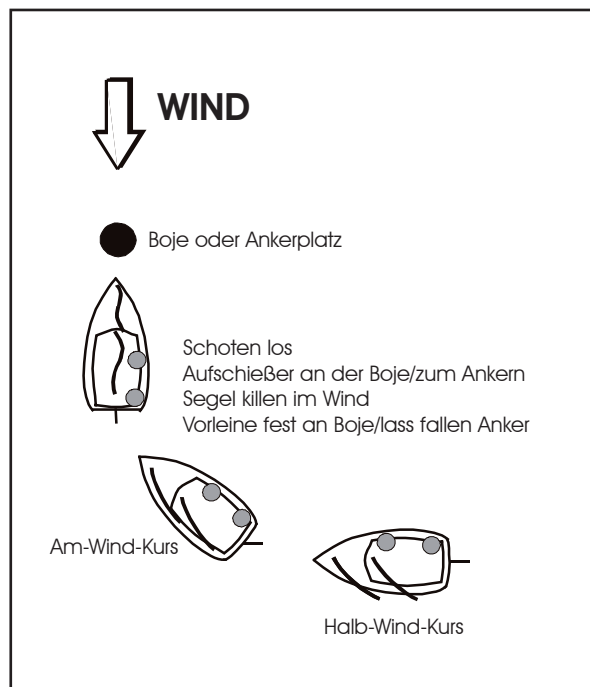
AUFSCIESSER ZUM ANKERN ODER

FESTMACHEN AN EINER BOJE

Im Prinzip sind beide Manöver gleich, jedoch mit dem Unterschied, dass die Boje an einem festen, vorbestimmten Ort liegt, während der Ankerplatz von der Crew vor dem Ankern ausgesucht werden muss. In fremden Revieren erfordert das größte Sorgfalt, weil ein schlippender Anker für Boot und Crew gefährlich werden kann.

Als Manöver zur Anfahrt wählt man den Aufschießer aus Halb- oder Raumschot-Kurs.

(Siehe auch „Festmachen am Boot“)



Kommandos zum Aufschießer

Kommando	Bestätigung
klar zum Aufschießer	ist klar
Schoten los	ohne Bestätigung

DIE ANKERMANÖVER

Ankerplatz suchen, d.h. Wassertiefe ermitteln, evt. durch herunterlassen des Ankers, Ankergrund prüfen.

Anker klar machen, Fock bergen.

Mit Gross den Aufschießer fahren (Bild, hier mit Fock), Anker fallen lassen, Gross bergen.

Evtl. kann auch mit beiden Segeln der Aufschießer gefahren werden, z.B. bei Leichtwind. Ohne Fock geht's aber einfacher, weil zum Ankern Platz auf dem Vorschiff ist.

Nachdem der Anker gefasst hat, peilen, ob er hält.

Kommandos zum Ankern

Kommando	Bestätigung
Anker klarmachen	ist klar
klar zum Bergen der Fock	ohne Bestätigung
hol nieder die Fock klar zum Ankern	ist klar
Anker fallen lassen	Anker fasst
klar zum Bergen Groß	ist klar
hol nieder Groß	
peilen - loten - klaren alles klar	Peilung steht,

Kommandos zum Ankerlichten

Kommando	Bestätigung
Klar zum Anker lichten	ist klar
Anker kurzstag holen	ist kurzstag
Anker auf	Anker ist los
Fock back an St/Bb-bord	

Nun folgt das gleiche Manöver wie Ablegen vom Boot mit Fahrt achteraus.

Die Knoten

Praxis-Ausbildung

Nautische Knoten sind keine Spielerei.

Sie halten, wenn Sie den richtigen Knoten für die anstehende Aufgabe wählen und sie lassen sich auch wieder lösen. 10 Knoten müssen Sie beherrschen, ihren Namen kennen, ihren Verwendungszweck und Sie müssen sie in der praktischen Prüfung zeigen. Üben Sie, sonst droht das Scheitern der Praxisprüfung.

Achtknoten.

Verhindert am Ende einer Leine das „Ausrauschen“



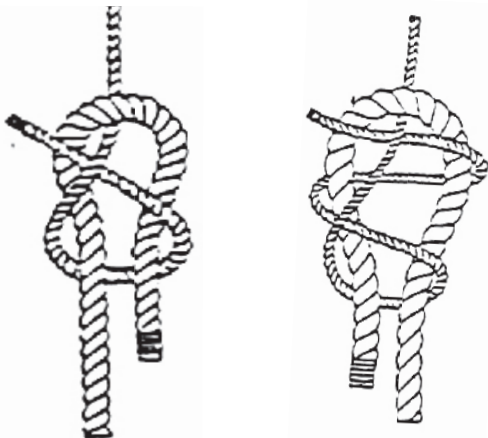
Kreuzknoten.

Zum Verbinden zwei gleich starker Leinen



Einfacher und doppelter Schotstek.

Zum Verbinden ungleich starker Leinen

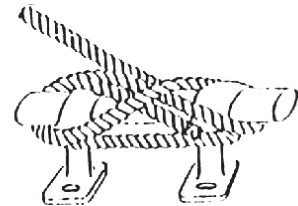


Palstek

Zum Belegen an Poller oder Pfahl, zum Bergen und Sichern von Personen



Belegen an einer Klampe, mit Kreuz- und Kopfschlag.



Webeleinstek

Zum Belegen an Poller oder Pfahl, zum Befestigen der Fender an Reling oder Handlauf



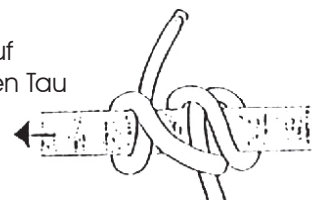
Rundtörn mit zwei halben Schlägen.

Zum Festmachen an einem Ring oder einer Stange



Stopperstek.

„Stoppt“ eine Leine auf einem durchlaufenden Tau



Slipstek

Zum Befestigen von Fendern o.ä., kann sehr schnell gelöst werden, meist in Verbindung mit Webeleinstek oder Schotstek.



