

Erwartungshorizont

Bootspraxis



Vorwort

Mit dem Ziel die Qualität in der Breite der Ausbildungslandschaft zu sichern verfassten die Teilnehmer des FS A/P Boot 2017 diese Handreichung, wofür Ihnen ausdrücklicher Dank gebührt. Die Grundlage bildete der Erwartungshorizont des LV Nordrhein. Ungleich diesem möchten wir jedoch auf die Verteilung von Fehlerpunkten verzichten, um das Bestehen oder Durchfallen nicht zum mathematischen Kalkül zu machen. Vielmehr gilt es hier der Vorausbildung Vorschläge für Standards und Übungen an die Hand zu geben, sodass gut ausgebildete Bootsführeranwärter reibungslos zu Bootsführern geprüft werden können.

Jedes Blatt ist so aufgebaut, dass die Relevanz des Manövers aufgezeigt wird, gefolgt von einer exemplarischen Durchführung. Darüber hinaus werden typische Fehlerquellen und Gefahren aufgezeigt, die es zu vermeiden gilt. Dies soll Verständnis dafür schaffen, was im Hinterkopf des Bootsführers neben der reinen Fahrtätigkeit, permanent überprüft werden sollte, um Mannschaft und Material zu schützen.

Die Manöver werden bereits bei den jeweils benannten, sehr niederschweligen Ansprüchen bestanden. Um sich bei guter Vorausbildung jedoch weiter vorzubereiten oder nach der Prüfung im Training zu bleiben, gibt es für jedes Manöver Vorschläge zu Varianten zur Übung und Steigerung.

Das Papier als solches ist als lebendig und in steter Überarbeitung zur Verbesserung zu verstehen. Es ist daher unabdingbar immer mit der neusten Version zu arbeiten.

Erarbeitet von: Detlef Freihube, René Herrmann, Christian Kaiser, Martin Hoffmann, Jens Förster und Christian Bissinger im Rahmen des FS A/P Boot 2017.

Überarbeitet von: Steffen Enders, Jochen Enders, Tobit Illgen, Dennis Gilbert und Christian Bissinger im Rahmen des FS A/P Boot Herbst 2024.

Dankbar basierend auf dem Erwartungshorizont des LV Nordrhein, Peter A. Fischer.

Stand: 15.01.2025

Inhaltsverzeichnis

Grundlagen	4
Ab- und Anlegen.....	5
Wenden auf engstem Raum	7
Acht fahren	8
Strömung halten.....	9
Schleppen (Kiellinie/Längsseits)	10
Mensch über Bord	12
(Not)Ankern	13
Einfahren in die Box	14
Fahren nach Kompass.....	15
Durchführen einer Kreuzpeilung	16

Grundlagen

Auf dem Boot wird von allen besonnenes Verhalten und sorgsamer Umgang mit Mensch und Material, sowie aktive Mitarbeit zum Abwenden von Unfällen oder Beschädigungen vorausgesetzt.

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung ist der „Quickstop“ immer so anzulegen, dass er nicht versehentlich abrutschen kann, er die Zündung unterbricht bevor in den Propeller gefasst werden kann und Lenkmanöver nicht behindert werden.

Bei allen Manövern gilt: Grundsätzlich sind alle Körperteile wie Hände, Arme, Beine oder Füße, wie auch der Kopf beim Bücken nach Gegenständen auf der Wasseroberfläche nicht zwischen Boote / Steiger oder ähnliches zu bringen und bei Fahrt im Boot zu behalten.

Der Ausbilder benennt das durchzuführende Manöver und legt den Manöverbeginn fest. Der Rudergänger hat das Manöver mit dem Kommando „Manöver beendet“ zu beenden.

In Prüfungsmanövern werden alle Prüflinge in ihrer Leistung bewertet, bis die Fahrt durch den Prüfer als beendet erklärt wurde. Jeder Prüfling hat sich dazu auf Anweisung des angehenden Bootsführers sinnvoll einzubringen. Niemand an Bord soll sich von der Mitarbeit ausnehmen, sondern ordentliches, hilfsbereites Verhalten an den Tag legen ohne dabei jedoch voreilenden Gehorsam zu leben und dem angehenden Bootsführer die Möglichkeit der Kommandogabe zu nehmen.

Boote sind angemessen zu betreten. Es ist nicht auf-/einzuspringen oder unkontrolliert heftig auf ungeeignete Flächen einzutreten (Thematik: ausgleiten oder Stiefel auf Baxkistendeckel).

Sperren im Gashebel, die das Durchschalten verhindern sollen, sind nur zu betätigen, nachdem ausgekuppelt wurde. Gerade beim Aufstoppen ist ein Durchschalten zu vermeiden.

Die Prüfung wird vorzeitig beendet, sobald einer der nachfolgenden Punkte durch den Ausbilder festgestellt wird. Die gesamte praktische Prüfung wird dann als NICHT BESTANDEN gewertet.

Gefährdung von Boot oder Besatzung

- Fahren ohne angelegten Zündunterbrecher („Quickstop“)
- Verstoß gegen Gesetze, Ausweichregeln, Anweisungen oder Anordnungen
- Vermeidbare Beschädigung des Bootes herbeigeführt
- Ausweichpflicht missachtet (z.B. Schallsignal des Kurshalters)
- sonstiger sicherheitsrelevanter Grund

Manöver Mensch über Bord

- Nicht ausgekuppelt beim Ruf „Mensch über Bord“
- „Person“ angefahren oder überfahren oder mehrmalig nicht an Bord genommen
- Aufstoppen des Bootes mittels Rückwärtsgang / durchschalten
- Nicht ausgekuppelt, sofern sich die Person in unmittelbarer Nähe zum Boot befindet
- Bootshaken verwendet, um die Person zum Boot oder an Bord zu ziehen

Ab- und Anlegen

Das Manöver findet im stehenden oder fließenden Gewässer statt. Gerade im fließenden Gewässer ist sinnvolles Gieren dem Anfahren in spitzem Winkel vorzuziehen.

Ablauf

Ablegen in fließenden Gewässern:

- Der Rudergänger hat Boot/Tank/Motor überprüft und den Quickstop korrekt angelegt. Verkehr beobachten!
- Um Manövrierunfähigkeit zu vermeiden, wird zuerst am Heck abgeworfen. Es sind klare, getrennte Kommandos „Achterleine los“, „Bugleine los“ zu geben. Die Bootsmannschaft bestätigt das Kommando jeweils bei Durchführung
- Um zu vermeiden, dass das Heck mit dem Anleger kollidiert, ist der Bug leicht vom Anleger weg zu steuern und so Wasser zwischen Boot und Steiger zu bringen, um vom Steiger weg zu gieren
- Auf Kommando „Fender einholen“ Fender und Leinen ordentlich verbringen

Anlegen in fließenden Gewässern:

- Steiger parallel mit Abstand anfahren
- Fender ausbringen und Leinen bereithalten lassen
- Bug in Richtung Steiger ausrichten und dadurch zum Steiger gieren
- Mit zunehmender Nähe zum Steiger, Winkel verringern, bis parallel am Steiger gelegen wird
- Boot befestigen lassen, dabei vorne beginnen

Ablegen in stehenden Gewässern:

- Der Rudergänger hat Boot/Tank/Motor überprüft und den Quickstop korrekt angelegt
- Vorbereitende Kommandos (Lösen der Leinen und Boot sichern, bis das Kommando zum Ablegen kommt). Verkehr beobachten!
- Kommando: „Achterleine/Bugleine lösen“. Die Bootsmannschaft bestätigt das Kommando jeweils bei Durchführung
- Bei ausreichend Platz hinter dem Liegeplatz: Motor vom Steg weg drehen und Rückwärtsgang einlegen, dabei vermeiden, dass der Bug mit dem Steg kollidiert (z.B. abfendern)
- Bei einem engen Liegeplatz: Durch eindampfen in die Spring das Heck vom Steg entfernen, bevor Fahrt rückwärts aufgenommen wird. Dazu Vorsprung auf Slip legen, Bug gut abfendern, Ruder zum Steg hin einschlagen und kurz vorwärts einkuppeln
- Mit genügend Abstand vom Steg Ruderlage ändern und Fahrt vorwärts aufnehmen
- Auf Kommando „Fender einholen“ Fender und Leinen ordentlich verbringen

Anlegen in stehenden Gewässern:

- Bei Anfahrt an Steg Kommando des Rudergängers: „Bereitmachen zum Anlegen an Stb/Bb, Vor- und Achterleine klar machen, Fender an Stb/Bb ausbringen“. Die Bootsmannschaft bestätigt das Kommando jeweils bei Durchführung
- Langsame und vorsichtige Anfahrt an Steg nach Möglichkeit gegen den Wind im Winkel zwischen 45 und 90 Grad
- Falls nötig kurz vor Erreichen des Stegs Ruder vom Steg weg legen, um Heck näher an den Steg zu bringen
- Ruder Richtung Steg legen und Rückwärts einkuppeln zum Aufstoppen
- Leinenverbindung durch Bootsmannschaft herstellen („Vor-/Achterleine bzw. Vor-/Achterstring belegen“). Bootsmannschaft bestätigt das Kommando jeweils bei Durchführung
- Leinenverbindung prüfen und Boot aufklaren

Fehlerquellen und Gefahren

- Heftige Lenkbewegungen, heftige Gasstöße und übertriebenes Aufstoppen
- Einparken / Ausparken wie mit einem Auto
- am Steiger/Steg aufgrund falschen Winkels mit dem Heck entlang schrammen
- Motor falsch getrimmt, Tiefgang und Ruderwirkung abwägen
- Keine oder unzureichende Kommandos des Rudergängers
- pauschale Kommandos wie „Leinen los“/„Festmachen“ statt klarer Ansage was und wo wenn diese notwendig sind
- Strömung wird nicht genutzt
- Kollision mit dem Anleger
- Fender nicht oder wirkungslos / falsch ausgebracht
- Nicht Körperteile zwischen Boot und Steiger/Steg bringen

Varianten zur Übung und Steigerung

- Unterschiede mit und ohne Strömung trainieren
- Gieren an Boje heran und weg trainieren
- Unter Nutzung einer durchgefierten Leine beiziehen
- Boot zwischen zwei Booten anlegen
- Ablegen vom Steg durch eindampfen in die Spring
- Unterschiedliche Anfahrtswinkel zum Steg
- Boot mit der – statt gegen die – Strömung bzw. Wind anlegen
- Boot (z.B. Hochwasserboot) über Bug anlegen
- Ein geschlepptes Boot durch gieren an den Steiger bringen und beide anlegen
- Mit geschlepptem Boot als Päckchen am Steg anlegen

Wenden auf engstem Raum

Manövrieren bei beengten Verhältnissen im stehenden oder fließenden Gewässer. Beginn mit Bug zum Ufer, bzw. Schraube weg von der größeren Gefahrenquelle. Strömung und Wind für möglichst kleine Drehung nutzen. Das Manöver sollte bewusst in fließendem Gewässer viermal – also mit und gegen die Strömung, jeweils über Back- und Steuerbord begonnen – durchgeführt werden.

Ablauf

Die folgenden Schritte von Lenkbewegung und Kuppeln sind gut miteinander zu verzahnen, sodass eine flüssige, kontrollierte Drehung entsteht:

- Ruder legen und vorwärts einkuppeln
- Nachdem das Boot zu drehen beginnt, auskuppeln und schnelle Ruderlageänderung
- Wenn etwa die Hälfte der gesamten Drehung erreicht ist, rückwärts einkuppeln
- Während das Boot die Drehrichtung beibehält, auskuppeln und schnelle Ruderlageänderung
- Andere Gangrichtung einkuppeln. Weiter bis die gewünschte Kursänderung erreicht ist

Fehlerquellen und Gefahren

- hektisches Umgreifen, Quickstop verwickelt sich im Lenkrad
- Abruptes, schnelles Gas geben/bremsen
- Durchschalten
- keine Verzahnung von Kuppeln und lenken
- Strömung nicht zu eigenen Gunsten genutzt
- Verkehr nicht beachtet
- zu hohe Raumnutzung
- Kursänderung um 180 Grad nicht erreicht
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- generell unsichere Fahrweise
- in untiefem Bereich Motor nicht richtig getrimmt oder in Gefahr gebracht

Varianten zu Übung und Steigerung

- Mit aufgetrimmten Motor wegen Flachwassers, dadurch weniger Ruderwirkung
- Als Päckchen mit geschlepptem Boot
- In / auf engem Gewässer z.B. Aue, Yachthafen, kleiner Fluss
- Gegen und mit der Strömung
- Quer zur Strömung beginnen
- In Kehrwasser
- Bei Wellengang

Acht fahren

Das Fahren einer Acht zeigt die Sicherheit im Umgang mit dem Boot. Sie dient dazu, sich mit einem Boot vertraut zu machen und ergibt sich automatisch auch bei zügigem Anfahren eines MüB-Manövers.

Ablauf

- Die Acht wird mit angepasster Geschwindigkeit gefahren
- Es erfolgt eine Ansage über die gewählte Richtung (z.B. „Fahre Acht über Stb/Bb“)
- Die Schleifen sollten möglichst eng und gleich groß gefahren werden
- Beim Queren der eigenen Welle knappen Hinweis wie „Wahrschau, Welle“ für die Besatzung geben
- Im Wendepunkt wird die eigene Welle in rechtem Winkel überfahren

Fehlerquellen und Gefahren

- Wendepunkt wird nicht überfahren
- Eigene Welle wird nicht oder in zu flachem Winkel genommen
- Kurve wird im Verhältnis zur Geschwindigkeit zu eng genommen
- Boot nimmt Wasser
- Bei Kuven oder Möwenspann wird steil in die Welle eingetaucht, Boot reißt herum
- Nicht mit konstanter Geschwindigkeit gefahren, starkes Beschleunigen/Bremsen
- Schlecht ausgetrimmtes Boot
- Schlagender Rumpf

Varianten zur Übung und Steigerung

- Über Steuerbord und Backbord beginnen
- Je nach Lenkung (Feedback ja/nein) mit/ gegen Propellerdrehrichtung beginnen, um Steuer durch die Hand gleiten lassen zu können und auch gegen Propeller arbeiten zu müssen
- Ausrichtung zur Strömung quer/längs ändern
- In der Welle / Kreuzwellen des restlichen Verkehrs fahren, Übersicht behalten
- Eingebrachte Fender umkreisen

Strömung halten

Beherrschen des Bootes ohne Nervosität, beachten von Wind und Wellen und intuitives Gegenarbeiten durch Maschinenkraft und Ruderlegen. Bieten einer stabilen Arbeitsplattform für die Bootsmannschaft z.B. bei Hilfeleistungen (vgl. Gruppenprüfung).

Ablauf

- Das Manöver findet im Fließgewässer statt oder bei Wind im stehenden Gewässer
- Das Boot ist gegen Abtreiben und Verdrehen durch Kuppeln und Ruderlegen ruhig zu halten
- Damit dies gelingt, sind jeweils zwei geeignete Peilmarken in Längs- und Querrichtung in Deckung zu bringen und zu halten

Fehlerquellen und Gefahren

- Wegdrehen des Bootes
- Nervöse Lenkbewegungen
- Lenkverhalten eines Autos annehmen
- Übertriebenes Schalten und Kuppeln
- Getriebe schleifen lassen / Gang nicht richtig einlegen
- Abtreiben des Bootes / Kollision mit Schifffahrtszeichen oder anderen Gegenständen
- Landmarken nicht erkannt oder nicht sachdienlich ausgewählt
- Nichtbeachten von Verkehr

Varianten zur Übung und Steigerung

- Am Rand des Stroms / Strominnenseite
- An Boje herangieren, Strömungsverhalten beobachten
- Stromaußenseite oder Einmündung / Abflussrohr
- Kehrwasser und Wind, auch in der Nähe von Mauern
- Holzstück / Fender / Surfbrett ins Wasser, Boot verlässlich daneben halten

Schleppen (Kiellinie/Längsseits)

Technische Hilfeleistung / Rettung aus Gefahrenlage ist eine häufige Aufgabe, die nur unter koordiniertem Einsatz von Besatzung(en) und Material zufriedenstellend erfolgen kann. Je nach Notsignal und Situation wird das benötigte Material bereits bei der Anfahrt klar gemacht, um einen flüssigen Ablauf zu gewährleisten. Für Notsituationen muss die Schleppverbindung jederzeit lösbar sein.

Hinweis zur Bewertung

Kommt es beim Schleppmanöver zu:

- mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen
- Kollision mit dem Havaristen
- einer zu verantwortenden Zeitüberschreitung von ca. 5 Minuten bis Schleppbeginn
- Schleppen mit inkorrekt oder gefährlicher Belegungen

so wird das Manöver als nicht bestanden gewertet. Bootsgasten, die in der Gruppenprüfung die Knoten oder das Belegen der Klampe nicht beherrschen, werden als nicht bestanden gewertet.

Ablauf

Der Havarist ist nach Bekanntgabe des Manöverbeginns zügig anzufahren und zu sichern. Die Besatzung ist zu fragen, ob und welche Hilfe benötigt wird. Ebenso kann die andere Besatzung durch Kommandos eingebunden werden. Vor allem die Aufforderung zum Mitlenken ist für spätere Manöver förderlich.

Schleppen in Kiellinie:

- Ansprache und Betreuung während Längsseitsgehen am Havaristen
- Kurzfristig ausfendern und Havaristen sichern
- Vorbereiten (Herstellen bzw. Ausbringen) eines Schleppdreiecks am Spiegel bzw. Nutzung bestehender Schlepppoller oder Schleppbügel
- Herstellen einer Schleppverbindung vom Bug des Havaristen zum Schleppdreieck
- Geschlepptes Boot in angemessenem Abstand belegen
- Schleppen über Grund in angemessener Geschwindigkeit, Rumpfgeschwindigkeit des Havaristen beachten
- Kursänderung um 180 Grad und aufstoppen, um kurzes Schleppmanöver zu demonstrieren
- Schleppaufbau rückbauen und ordentlich verbringen

Schleppen längsseits:

- Ansprache und Betreuung während Längsseitsgehen am Havaristen
- Langfristig ausfendern und Havaristen sichern
- Herstellen der Schleppverbindung durch Ausbringen von Vorleine, Vorspring, Achterspring und Achterleine in sinnvoller Reihenfolge. Ggf. Notschlepp-Verbindung nach Rücksprache mit dem Ausbilder/Prüfer

- Auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten durch gutes Ausfendern und ausreichend Schraubenwasser
- Schleppen über Grund mit einer Kursänderung um 180 Grad und aufstoppen, um kurzes Schleppmanöver zu demonstrieren
- Schleppaufbau rückbauen und ordentlich verbringen. Bei Notschleppverbindung abwerfen demonstrieren

Fehlerquellen und Gefahren

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe gefragt
- Fender nicht oder unzureichend ausgebracht
- Hände, Arme, Füße oder Beine gefährlich zum Abhalten/Halten eingesetzt
- Ungeeigneten Anschlagpunkt gewählt
- Ungeeignete Schleppleine gewählt
- Leinenlänge beim Achterausschleppen falsch gewählt
- Fehlerhafter Einsatz von Knoten, Steken oder Belegungen
- Fehlerhafte Leinenverbindung/ stark durchhängende Leine beim Schleppen
- Verkrängen der Boote gegeneinander
- Kein oder zu wenig Schraubenwasser beim schleppenden Boot
- Fehlende Manövrierbarkeit beim Längsseits-Schleppen
- Mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen
- Zu verantwortende Zeitüberschreitung von ca. 5 Minuten bis Schleppbeginn
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere oder gefährlich Fahrweise
- Tauwerk quer durch Boot gespannt, nicht ordentlich verbracht
- Geschlepptes Boot wird nicht beobachtet, Schlagen des Rumpfes, Überschreiten der Rumpfgeschwindigkeit
- Klare Ansagen werden von der Mannschaft nicht umgesetzt
- Boote nehmen zu viel Wasser (z.B. durch zu tiefe Fender, Addition der Bugwelle)
- Material oder Vorgehen zum Trennen der Schleppverbindung sind nicht bereit
- Hindernis in Schleppleine beim Achteraus-Schleppen
- Schlechte Einbindung des zweiten Rudergängers (Mitlenken für Ruderwirkung)

Varianten zur Übung und Steigerung

- Schleppen unterschiedlicher Objekte: Ruderboot, Drachenboot, Sportboot, Segelboot, Surfbrett, Motorschiff unterschiedlicher Rumpflängen
- Fahren der Prüfungsmanöver als Päckchen
- An- und Ablegen/ an den Steiger bringen des geschleppten Bootes
- Schleppen achteraus mit mehreren Booten und Stopperstek in Leine
- Notschleppmanöver
- 2 Boote schleppen ein Boot im Päckchen

Mensch über Bord

Das Manöver dient zum Anbordnehmen im Wasser befindlicher Personen allgemein; es ist besondere Vorsicht angesagt.

Bei Einkuppeln bzw. nicht Auskuppeln wenn sich die Person in Bootsnähe befindet, wird die komplette Einzelprüfung als nicht bestanden gewertet.

Ablauf

- Nach Hören des Ausrufs „Mensch über Bord, Back-/Steuerbord“ wiederholt der Rudergänger diesen
- Auskuppeln
- unter Ansage der Richtung Maschine so drehen, dass sich das Heck von der Person wegdreht
- Ansagen an Bootsgasten: „Rettungsmittel bereitmachen und Ausbringen“, sowie „Mensch beobachten und Anzeigen“/ „Ausguck besetzen“
- Der Rudergänger überprüft vor dem Einkuppeln, ob die Person außerhalb des Gefahrenbereichs ist
- Anfahrt der Person zügig durchführen. Dabei Kommandos geben, um Mannschaft über die Fahrt zu informieren („wende über ...“, „Wahrschau Welle“, etc.)
- Anfahrt gegen Strom bzw. Wind vornehmen
- Letztes Stück der Anfahrt in unmittelbarer Nähe der Person mit ausgekuppelter Maschine
- Ruder unter Ansage „Aufnahme über Stb/Bb“ legen, um leichten Winkel zu bekommen
- Aufnahme durch Gasten gut austrimmen
- Ansage Bootsgast „Mensch an Bord“, wenn Person aufgenommen

Fehlerquellen und Gefahren

- Person zu weit angefahren, so dass Aufnahme nicht möglich wird oder eigene Bootsgasten über Bord zu gehen drohen
- Person überfahren, durch schlagenden Rumpf gefährdet
- In der Nähe der Person eingekuppelt
- Bootsgast geht über Bord
- Rettungsmittel werden nicht ausgebracht bzw. nicht mitgeborgten

Varianten zur Übung und Steigerung

- Mit/Gegen Wind und Welle / Strömung
- Quer zur Strömung, Person zutreiben lassen
- Aufnahme über Bug-/Seitenklappe
- Einfahren über Bugklappe
- helfende Seilkonstruktionen herstellen, ausbringen und einholen

(Not)Ankern

Ankern dient dem Stilliegen in Warteposition, auf Absicherungen, aber auch als Arbeitsplattform bspw. für Taucheinsätze. Beim Notankern ist zu zeigen, dass das Boot im Gewässer auch beherrscht wird, wenn die Maschine aus ist. Es gilt sich mit Stechpaddeln die Strömung zunutze zu machen, um aus dem Gefahrenbereich zu kommen und dabei zu ankern.

Ablauf

Anker ab:

- Klarmachen von Anker, Ankerkette, Ankerleine. Sichern des Endes der Ankerleine
- Ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwand schleifen. Der Anker kann hierzu auch mit der Kette ins Wasser fallen
- Ankerleine spüren, Rucken melden, Rückmeldung ob der Anker gefasst hat oder schleift
- Der Anker darf im Prüfungsmanöver „Schleifen“
- Das Manöver für beendet erklären

Anker auf:

- Einholen des Ankers während das Boot langsam zum Anker fährt
- Halten im Strom, sobald Anker kurzstag ist
- Anker aufholen unter besonderer Berücksichtigung des An-Bord-Nehmens
- Der Einholende kann bei schweren Ankern durch ein oder weitere Besatzungsmitglieder beim An-Bord-Nehmen unterstützt werden
- Aufklaren des Ankergeschirrs und des Decks

Fehlerquellen und Gefahren

- Manöver dauert zu lange
- Hektische, planlose Ausführung, Unklare Kommandos
- In eigener Ankerkette oder -Leine stehen
- Anker werfen statt fallen lassen / einlegen ins Wasser
- Leine ist nicht klar / verheddert
- Anker ist nicht am Boot fest
- Anker klappt unkontrolliert auf / zu
- Anker schlägt gegen Boot
- Boot gerät in Ungleichgewicht

Varianten zur Übung und Steigerung

- Ohne Gefahren zu erzeugen Anker ins Wasser und wieder raus
- Mannschaft sinnvoll in Aktion aufteilen und einbeziehen
- Schwójkreis beachten
- Zwei Anker, um schwojen zu vermeiden
- Anker mit Boje oder Fender versehen, ablegen und Anfahren üben. (Hierbei immer Verlust und Schwojen verhindern, deutlich markieren, Gefährdung anderer ausschließen)

Einfahren in die Box

Das Einfahren in Boxen bzw. enge Räume ist nicht nur zum Anlegen elementar, sondern zeigt auch das Handling des Bootes. Aufgaben wie Anlegen sind durch minimale Lenkbewegung und sinnvolles Kuppeln, ohne starke Gasstöße, und im Team durch Ausfendern und Leinenführung zu bewältigen.

Ablauf

Vorwärts in die Box einfahren:

- Fender sind klar zu halten, damit sie — falls notwendig — kurzfristig ausgebracht werden können
- Nach Möglichkeit im 45°-Winkel an Box langsam und vorsichtig heranhelfen
- Bei Abstand von ca. 1 Schiffslänge eindrehen (Ruder Richtung Box), je nach Strömung/Wind auskuppeln
- Boot parallel zum Anleger durch Einlegen des Rückwärtsgangs aufstoppen
- Leinen sind auf Anweisung des Rudergängers bereit zu machen und auszubringen

Rückwärts in die Box einfahren:

- Fender sind klar zu halten, damit sie — falls notwendig — kurzfristig ausgebracht werden können
- Nach Möglichkeit im 45°-Winkel an Box langsam und vorsichtig heranhelfen (Motor/Heck zeigt auf Ende des Anlegers)
- Bei Abstand von ca. 1 Schiffslänge eindrehen (Ruder Richtung Box), je nach Strömung/Wind auskuppeln
- Boot parallel zum Anleger durch Einlegen des Vorwärtsgangs aufstoppen
- Leinen sind auf Anweisung des Rudergängers bereit zu machen und auszubringen

Fehlerquellen und Gefahren

- Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht
- Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten des Bootes eingesetzt
- Einsetzen des Bootshakens, um sich an den Platz zu hangeln
- Boot berührt seitliche Umgrenzung bzw. andere Boote
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise, Steuerung nicht beherrscht
- Einfluss von Wind/Böen sowie Strömung/Wellenschlag

Varianten zur Übung und Steigerung

- Manöver vorwärts und rückwärts durchführen, Radeffekt bewusst einsetzen
- Übung bei unterschiedlichen Wind-/Strömungsverhältnissen
- Raum zum Manövrieren vor der Box einschränken (Bojen, andere Boote, etc.)
- Mit geschlepptem Boot als Päckchen in die Box einfahren

Fahren nach Kompass

Bei Fahrten auf Hoher See oder bei verminderter Sicht kann es notwendig sein den zu fahrenden Kurs anhand eines Kompasses einzustellen. Der Kurs ist dabei anhand der Gradzahlen von 0-360° einzustellen/abzulesen und immer dreistellig anzusagen. Kursänderungen müssen immer auf kürzestem Wege durchgeführt werden!

Ablauf

Kompasskurs ablesen:

- Kurs beibehalten und die durch den Steuerkurs angezeigte Gradzahl auf der Kompassrose ablesen
- Kompasskurs dreistellig ansagen (z.B. „Kurs Null-Fünf-Null liegt an“)

Kompasskurs ändern:

- Neuer Kurs wird angesagt (z.B. „Kursänderung nach Eins-Vier-Fünf Grad“)
- Rudergänger wiederholt die angesagte Kursänderung (z.B. „Ändere Kurs nach Eins-Vier-Fünf Grad“)
- Weist der neue Kurs eine größere Gradzahl auf als der aktuelle Kurs, muss der Kurs nach Steuerbord geändert werden, andernfalls nach Backbord
Ausnahme: Kursänderung über Nulldurchgang (0°/360°) ist kürzer, dann in entsprechende Richtung ändern
- Sobald Kurs anliegt Kommando geben (z.B. „Kurs Eins-Vier-Fünf Grad liegt an“)

Gegenkurs berechnen/anlegen:

- Gegenkurs = entgegengesetzt verlaufender Kurs
- Berechnung durch Addition/Subtraktion von 180° zum aktuellen Kurs
- Beliebige Kursänderung über Steuerbord/Backbord möglich
- Sobald Gegenkurs anliegt Kommando geben (z.B. „Kurs Drei-Zwei-Fünf Grad liegt an“)

Fehlerquellen und Gefahren

- Kompass falsch positioniert (Steuerstrich nicht parallel zur Kiellinie)
- Kompass falsch abgelesen (z.B. Kurs und Gegenkurs vertauscht, schräger Blickwinkel, etc.)
- Kein Geradeauskurs beim Ablesen (Kurvenfahrt, Wellenschlag, etc.)
- Versatz durch Strömung und Wind nicht ausgeglichen
- Kursänderung nicht auf kürzestem Weg durchgeführt
- Nur auf den Kompass schauen und Umgebung nicht beachten

Varianten zur Übung und Steigerung

- Kursangaben verfeinern (Gerundet auf 10°, 5°, 2°)
- Regelmäßig Gegenkurs oder Stb/Bb querab im Kopf berechnen
- Kurs auf Landmarken setzen und Steuerkurs ablesen
- Kompass abdecken und Kurs bzw. Kursänderung abschätzen

Durchführen einer Kreuzpeilung

Zur Standortbestimmung eines Bootes ist es notwendig den Schnittpunkt zweier Standlinien zu ermitteln. Dies geschieht durch peilen von geeigneten Landmarken (in der Seekarte eingetragen) mit dem Handpeilkompass oder der Ermittlung einer Deckpeilung.

Es müssen nur die Magnetkompasspeilungen zu geeigneten Peilobjekten genannt werden, Kursbeschreibung und Eintragung in die Seekarte sind nicht Bestandteil der Praxisprüfung.

Im Binnenbereich können mangels Eintragung in Seekarten auch andere markante und geeignete Landmarken genutzt werden.

Ablauf

- Position des Bootes durch Strömung halten, Aufstoppen, gegen Wind fahren möglichst genau halten
- Zwei geeignete Landmarken (nicht zu weit weg, markante Gebäude oder Bauwerke) suchen, deren Peilungen bestenfalls ca. 90° auseinander liegen
- Mit Handpeilkompass am ausgestreckten Arm Landmarken kurz hintereinander anpeilen und Peilung ansagen (z.B. „Kirchturm mit Peilung Null-Neun-Null Grad“)
- Alternativ dazu kann eine Standlinie auch per Deckpeilung ermittelt werden, indem zwei geeignete Landmarken in Deckung gebracht werden

Fehlerquellen und Gefahren

- Umgebung/Verkehr nicht beobachtet
- Handpeilkompass falsch abgelesen (schräg gehalten, falscher Blickwinkel, etc.)
- Ungeeignete Landmarken gewählt (z.B. Bäume, Tiere, Fahrzeuge)
- Winkel zwischen Landmarken zu groß/klein (schleifender Schnitt)
- Position des Bootes ändert sich zu schnell
- Ermittlung beider Peilungen dauert zu lange

Varianten zur Übung und Steigerung

- Abschätzen der Peilungen zu verschiedenen Landmarken (anschließend Kontrolle mit Handpeilkompass)
- Boot positionieren, dass eine Deckpeilung möglich ist und Position halten
- Steuerkurs des Bootes auf eine Landmarke setzen und eine weitere Landmarke mit Handpeilkompass anpeilen
- Weitere Landmarken anpeilen, um Schnittpunkt zu präzisieren
- Peilungen bei langsamer Vorfahrt zügig ermitteln