

**Guideline zur praktischen Ausbildung
des Sportbootführerscheins
(SBF)**

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeiner Teil.....	1
1.1 Einleitung	1
1.2 Ziele und Erwartungen der Beteiligten	1
1.3 Notwendige Kompetenzen der Ausbilder	1
1.4 Ausbilderbesprechungen	2
1.5 Allgemeine Sicherheitsregeln.....	2
1.6 Kommando-Regeln.....	2
1.7 Verhaltensregeln während der Ausbildung	2
1.8 Hinweise zur sozialen Kommunikation	3
1.9 Bootsübernahmen	3
1.10 Pausen und tägliches Ausbildungsende	3
1.11 Havarie, Kenterung, Medizinische Notfälle.....	3
1.12 Ablauf der Ausbildungswoche	3
1.13 Abweichung von der Guideline	4
2 Segelausbildung	5
2.1 Übernahme / Abgabe Polyvalk.....	5
2.2 Festmachen	5
2.3 Technische Daten Polyvalk	5
2.4 Starkwind	5
2.5 Bedienung AB-Motor	6
2.6 Segel Setzen, Bergen und Reffen.....	7
2.7 Mast legen / stellen.....	8
2.8 Zeitlicher Ablauf der Woche.....	9
2.9 Segelmanöver.....	10
3 Motorbootausbildung	13
3.1 Übernahme / Abgabe.....	13
3.2 Technische Daten Motorboot	13
3.3 Aufgaben des Motorbootes	13
3.4 Kurzanleitung Motorboot	13
3.5 Allgemeines zur Nutzung	14
3.6 Die Motorbootausbildung.....	14
3.7 Motorbootmanöver	16

4 Funk.....	18
4.1 Kurzbeschreibung.....	18
4.2 Verstellung Lautstärke, Kanal oder PL-Ton.....	18
4.3 Senden.....	18
4.4 Abwicklungsregeln	19
4.5 Funksituationen	19

Abkürzungen

AB	Außenbordmotor
AW	Am Wind
BB	Backbord
BL	Bootslängen
BOB	Buoy Over board (Boje über Bord)
FdW	Fahrt durchs Wasser
FüG	Fahrt über Grund
HAW	Hart am Wind
HW	Halbwind
iF	in Fahrt
..K	-kurs (z.B.: AWK = Amwindkurs)
m.G.	mit Gaffel
Mobo	Motorboot
o.G.	ohne Gaffel
POB	Person Over Board (Mann über Bord)
RS	Raumschots
SB	Steuerbord
VW	Vorm Wind

Anlagen

- 01 Checkliste Übernahme Polyvalk
- 02 Checkliste Übernahme Motorboot
- 03 Notfall-Dokument
- 04 Kommandotafel
- 05 Knoten und Schallsignale
- 06 Karte
- 07 Regattaregeln
- 08 Checkliste Praxis

Dieses Dokument und dessen Inhalte dürfen nur für die Ausbildung der Studentischen Segelvereinigung Wuppertal e.V. verwendet werden.

1 Allgemeiner Teil

1.1 Einleitung

- Im Folgenden ist der Inhalt unserer praktischen Ausbildung zusammengefasst. Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Ideen und Anregungen sind gerne willkommen! Dies soll erfahrenen Ausbildern Kleinigkeiten zurück ins Gedächtnis rufen, die vielleicht an der einen oder anderen Stelle vernachlässigt wurden. Für neue Ausbilder ist dies ein ausführliches - aber trotzdem unvollständiges - Fachwerk über unsere Ausbildung!
- Aus gründen der einfachen Lesbarkeit wird in diesem Dokument Personenbezeichnungen lediglich in der männlichen Form verwendet. Diese Bezeichnungen schließen das weibliche Geschlecht mit ein und sollen niemanden diskriminieren.
- Die im Weiteren beschriebenen Posten werden von der Ausbildungskoordination besetzt.

1.2 Ziele und Erwartungen der Beteiligten

Was wollen die Schüler?	Was will der Verein?	Was will die Ausbildungsleitung?	Was erwarten die Prüfer?
<ul style="list-style-type: none">• Leistung für ihr Geld.• Segeln lernen und die Prüfungen bestehen.• Nette Leute kennenlernen.• Ihre Lernweise und -geschwindigkeit berücksichtigen und weiterfinden.• Unterhaltung / Spaß.	<ul style="list-style-type: none">• Keine Schäden.• Spaß, Verantwortung und Technik des Segelns vermitteln.• Gleiche Lernziele, bei unterschiedlichen Lernwegen.• Neue Ausbilder heranzuführen, weiterbilden und integrieren.• Mitglieder gewinnen	<ul style="list-style-type: none">• Die Ausbildung als ein qualitativ hochwertiges Produkt anbieten.• Hinter „den Leuten“ stehen.• Schäden und Unmut vermeiden.	<ul style="list-style-type: none">• Laute und klare Kommandos.• Nähe der Manöver zum Steg (<50m).• Die Kontrolle des Schiffsführers über Boot und Crew.• Saubere Manöver.• Ordnung an Bord.• Sicheres Handling.

1.2.1 Übergeordnete Ziele für die Schüler

- Respekt, aber keine Angst, gesunde Selbsteinschätzung der erlernten Fähigkeiten.
- Sicheres Handling der Boote beim Segeln.
- Spaß an der Sache.
- Zunehmende Eigenverantwortung.

1.3 Notwendige Kompetenzen der Ausbilder

- Sicherheit an Bord.
- Gute Stimmung.
- Sicherung des Lernerfolges / Qualität der Ausbildung.
- Absolute Fachkenntnisse (Boot / Segeln / Revier / Knoten).
- Autorität aber auch Lässigkeit im richtigen Verhältnis.
- Pflichtbewusstsein, „sich selbst drum kümmern“.
- Sich selbst in Frage stellen und weiterbilden.
 - „Das habe ich schon immer so gemacht und deswegen bleibt es so...“ gilt nicht!
 - Gegenseitige Unterstützung, Feedback geben - aber auch einfordern - ist Grundsatz.

1.4 Ausbilderbesprechungen

- Finden täglich statt. (Die erste MO-Abend)
- Die Teilnahme aller Ausbilder ist Pflicht.
 - Fehlen muss mit der Ausbildungsleitung abgestimmt werden.
- Inhalte:
 - Zu erwartendes Wetter. (Windstärke / Richtung / Niederschlag)
 - Ausbilder-Boote-Zuteilung.
 - Weitere Zuständigkeiten.
 - Zeitplan Soll-/ Ist-Ausbildungsstand
 - Besonderheiten und Probleme

1.5 Allgemeine Sicherheitsregeln

- Vorsicht am und auf dem Wasser! An und auf den Stegen, niemals rennen!
- Es treibt sich (insbes. nachts) keiner alleine herum!
- Für größere Aktionen ab- und anmelden. (Insbes. bei zeitliche Überschneidung mit Ausbildung)
- Die Ansprechperson für Medizinische Notfälle (Ersthelfer) benennen und vorstellen.
- Vor Fahrtantritt auf allgemeine Fitness und „Fahrfähigkeit“ der Crews achten.

1.6 Kommando-Regeln

- Anweisungen der Ausbilder sind zu befolgen!
 - Rangfolge an Bord: Ausbilder→Schiffsführer→Vorschoter→Ballast)
- „Achtung!“-Regel = Ausbilder greift unmittelbar in die Bootsführung ein
 - Das Kommando nach „Achtung“ ist sofort auszuführen!
- Es heißt beim Training immer „Boje“ und nicht, niemals „Mann“ über Bord!

1.7 Verhaltensregeln während der Ausbildung

- Rauch- und Feuerverbot in und nahe der Scheune des Campingplatzes und auf den Booten!
- Rosalie, Hetti und Ton nicht unnötig nerven
 - Organisation und Nachfragen möglichst zentral über Ausbildungsleitung bzw. Ausbilder.
- Den Platz schonen:
 - Rasen nicht mit Grills verbrennen.
 - nicht mit PKW befahren.
 - Umwelt- und Geräuschbelastung so gering wie möglich halten.
 - Auch außerhalb des Platzes „anständig“ benehmen.
- Rettungswesten verteilen
 - Auf Tragepflicht an Bord und Rückgabe hinweisen.
- Während der Ausbildung mitnehmen und wasserdicht verpacken:
 - Geeignete Kleidung, Ersatzkleidung, Sonnencreme, benötigte Medikamente, (Sonnen-)brille, Sonnenschutz (Hut/ Kappe), Mütze gegen Kälte.
- Alle Brillen sichern.
- Keine Ringe, Piercings, Schmuck auf den Booten tragen wegen erhöhter Verletzungsgefahr!
- Während der Ausbildung kein Alkohol, keine Drogen.

1.8 Hinweise zur sozialen Kommunikation

- Bei Problemen an die Ausbildungsleitung wenden.
- Hinweis auf die „Pärchen“- und „Grüppchen“-Problematik anbringen.
- Ausbilder kritisieren Ausbilder oder Schüler nicht vor Schülern. Alle Probleme werden untereinander direkt angesprochen (Nie über Dritte).
- Gemeinsame Ausflüge ankündigen.

1.9 Bootsübernahmen

- Bootsübernahme laufen nach Checklisten.
- Bei Mängeln / Beschädigungen Ausbildungsleitung sofort unterrichten.
 - Mängel umgehend beheben oder beheben lassen. Ersatz (z.B. durch „Vereinsvalken“).

1.10 Pausen und tägliches Ausbildungsende

- Sollten nach Wetter und Gegebenheiten bestimmt werden.
- Wenn möglich einheitlich für Alle regeln.
 - Ausnahmen sind nach Absprache möglich.

1.11 Havarie, Kenterung, Medizinische Notfälle

- Erste Leitung übernimmt der erste Ausbilder vor Ort. Im weiteren Verlauf übernimmt die Ausbildungsleitung und verteilt die Aufgaben.
- Bei Personenschäden möglichst an den Personen-Notfallplan halten.
- Bei Havarien ist sofort mit maximalen Möglichkeiten (Personal und Material) einzugreifen.
- Auf saubere Kommunikation und klare Aufgabenverteilung und deren Erledigung achten!
 - Diskutiert wird später!
- Ruhe bewahren, erst alles klären und abarbeiten.
- Nach Möglichkeit Berge- und Rettungsaktionen immer ohne Schüler an Bord durchführen.
- Neben den physischen Auswirkungen (Verletzung, Nässe, Frieren) auch auf das seelische Wohl (Aufregung / Schock) achten!
 - Wenn nötig einen Betreuer zuteilen, der sich bis zum Schluss kümmert.
- Nasse Schüler sofort in den Hafen und unter die Dusche.
- Sofern erforderlich Betreuung auch für alle weiteren Beteiligten sicherstellen.
- Mehrere Aufgaben organisatorisch / personell trennen und in klaren Strukturen abarbeiten.
- Auf die Sicherheit aller Helfer achten.

1.12 Ablauf der Ausbildungswoche

1.12.1 Anreisetag (Mo ab 18 Uhr)

- Kontakt mit „De Poels“, Familie Brundel (Rosalie, Hetti, Ton) aufnehmen.
- Übernahme der Boote nach Checklisten.
- Begrüßung und Einführung der Schüler mit Feststellung der Anwesenheit (Schüler / Ausbilder) und Vorstellung der Ausbilder.

1.12.2 Knotenausbildung

- Knoten werden ständig nebenbei geübt.
- Bis DO-Abend die Knoten mindestens einmal zentral vorführen, üben und abnehmen.
 - Auch lehren, wozu welcher Knoten dient.
- Prüfungsknoten s. Knotentafel

1.12.3 Praxis

- Die einzelnen Inhalte der Segel- und Motorbootausbildung, dabei die Kommandotafeln beachten.

1.12.4 Prüfungstag

- Vor der Prüfung wird nicht mehr gesegelt / trainiert.
 - Was bis hierhin nicht gelernt wurde wird jetzt auch nichts mehr.
- Die Prüfer bestimmen die Regeln für den Prüfungsablauf!
 - Prüfungsbeginn ist ca. 10 Uhr.
 - I.d.R. fahren 2-3 Valken gleichzeitig mit 2 Personen an Bord.
 - Parallel dazu Motorbootprüfung.
- Eine Person die zwischen den Prüfern und dem Verein kommuniziert ist klar zu benennen.
 - Diese stellt sich den Prüfern auch als Ansprechpersonen vor und bleiben in deren Nähe.
- Möglichst wenige Personen halten sich auf dem Steg auf.
- Eine Person regelt den Zufluss zum Motorboot und dient dem dort mitfahrenden Ausbilder als ständiger Ansprechpartner.
 - Die Mobo-Prüfung dauert länger als die Segelprüfungen. Insb. beim Motorboot wird daher auf eine verzögerungsfreie Durchführung geachtet.
- Einen Aufenthaltsraum (z.B. Vereinsyacht) sowie Verpflegung für die Prüfer bereithalten.
- Nach der Prüfung:
 - Verteilung der Führerscheine
 - Verabschiedung der PrüferInnen
 - Einladung / Aufforderung zur Regattateilnahme.

1.13 Abweichung von der Guideline

- Sollten Abweichungen dringend erforderlich sein, so kann dies kurzfristig durch die Ausbildungsleitung und einem Vertreter des Vorstandes beschlossen werden.
 - Sollte kein Vertreter des Vorstandes in angemessener Zeit erreichbar sein, kann die Ausbildungsleitung bis zum Eintreffen dessen die Änderung vorübergehend in Kraft setzen.
- Abweichungen sind sofort, spätestens aber in der nächsten Ausbilderbesprechung bekannt zu geben.
- Abweichungen sind zeitlich zu begrenzen und verfallen spätestens mit Beendigung der Ausbildung.

2 Segelausbildung

2.1 Übernahme / Abgabe Polyvalk

2.1.1 Übernahme Polyvalk

- Checkliste Polyvalk ausführen und abzeichnen.
- „Rammschutz“ montieren.
- Sitzbank entfernen.
- Ausbildersack einräumen.
- Erneut vertraut machen mit Valk
- Lenzen öffnen.
- Leinen vorsortieren.
- Anker anbinden.

2.1.2 Abgabe Polyvalk

- Gründliche Endreinigung durchführen. (Material dazu liegt am Steg bereit)
- Mitgebrachtes entfernen, Entferntes (Sitzbank) zurück aufs Boot bringen.
- Ausrüstung auf Vollständigkeit prüfen.
- Boot am vereinbarten Platz positionieren.

2.2 Festmachen

- Jeder Valke bekommt eine zusätzliche Leine.
- Die Valken müssen mit dem Bug vom Steg weggehalten werden (Spring benutzen!).
- Das Boot ist ausreichend abzufendern.
- Genug Leine lassen, sodass sich das Boot frei bewegen kann.

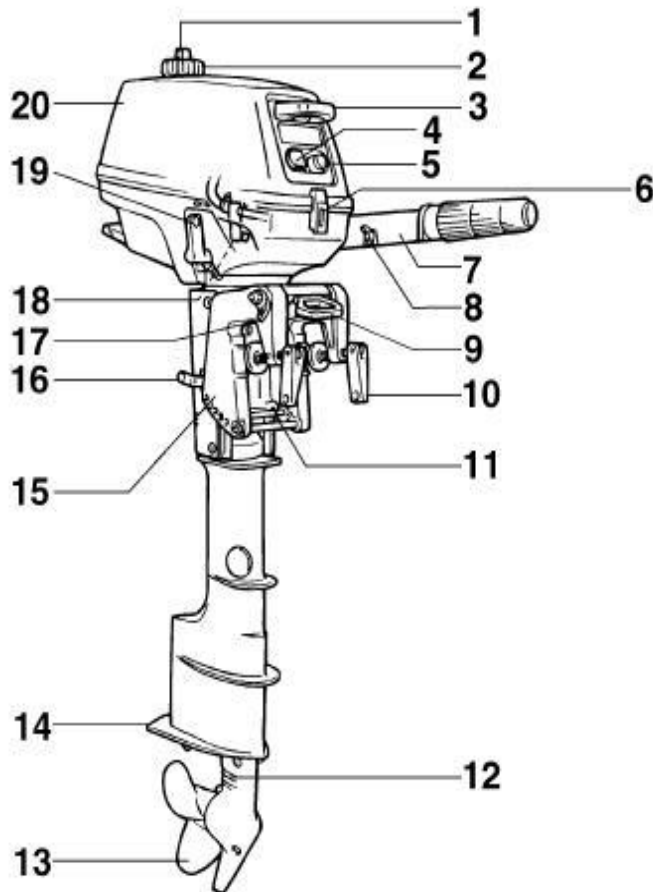
2.3 Technische Daten Polyvalk

Takelung	Gaffelgetakelt (G)
Länge	6,65 m
Breite	2,00 m
Tiefgang	0,85 m
Masthöhe m.G. / o.G. / gelegt	8,00 m / 5,35 m / 1,5 m
Gewicht	650 kg
Kiel-Balast	150 kg
Segelfläche	17,5 m ²

2.4 Starkwind

- Die Ausbildungsleitung muss sich jederzeit über die Wettersituationen informieren und die Informationen weitergeben.
- Es wird nur rausgefahren, wenn dies von der Ausbildungsleitung bestätigt wurde.
- Bei Wind ab 6Bft muss ...
 - mit Rosalie besprochen werden, ob gesegelt werden darf.
 - zusätzliche Ausbilder am Steg und auf dem Motorboot vorgehalten werden.
 - Halsen vermieden werden.

2.5 Bedienung AB-Motor



2.5.1 Bedienelemente

- (1) Belüftungsschraube
- (2) Tankverschlusskappe
- (3) Handstartergriff
- (4) Choke-Knopf
- (5) Motor-Stopptaster
- (6) Motorhaubenverriegelung
- (7) Ruderpinne
- (8) Gashebel-Widerstandseinstellung
- (9) Tragegriff
- (10) Klemmschraube
- (11) Trimmstange
- (12) Kühlwassereinlass
- (13) Propeller
- (14) Anti-Kavitationsplatte
- (15) Klemmhalterung
- (16) Ankippen-Arretierungshebel
- (17) Seilbefestigung
- (18) Kraftstoffhahn
- (19) Schalthebel
- (20) Motorhaube

2.5.2 Kurzbeschreibung Motor

2.5.2.1 Kurzcheck

- Tank voll?
- Motor drehbar?
- keine losen Teile?
- Halterung fest?
- Propeller ok?

2.5.2.2 Motor starten

- Motor in Betriebsstellung (heruntergeklappt).
- Tankbelüftung [1] auf, Kraftstoffhahn [18] auf.
- Schalthebel [19] auf Neutral.
- Choke ziehen, Gasgriff auf wenig bis mittleres Gas, bzw. Markierung „Start“.
 - Bei warmen Motor ohne Choke und Gas!
- Warschau hinter der Person, die jetzt den Motor startet!
- Handstarter [3] langsam bis auf Widerstand ziehen, dann kräftig durchziehen, Handstarter aufrollen lassen. (Wiederholen bis Motor läuft)
- Wenn Motor läuft Choke langsam einschieben und Motor mit passender Gasstellung „am Laufen“ halten.
- Wenn Motor rund läuft Gasgriff auf Standgas.

2.5.2.3 Motor abstellen

- Gas auf Standgas (wenn Motor zuvor länger unter Last lief 2-5 Minuten laufen lassen).
- Schalthebel auf Neutral.
- Roten Stopp-Knopf [5] drücken bis Motor aus ist.
- Tankbelüftung [1] schließen, Kraftstoffhahn [18] schließen!
 - Immer sofort bei Nicht-Gebrauch des Motors, auch bei Fahrt unter Segel!
- Beim Segeln kann der Motor hochgeklappt werden. Nach dem Hochklappen den Ankipparretierungshebel [16] einrasten.
 - Am Steg den Motor immer runter klappen (verringert die Gefahr der Beschädigung)!

2.5.2.4 Fahrbetrieb

- Zum Fahren Voraus Schalthebel [19] auf Voraus stellen.
- Rückwärtsfahrt durch 180°-Drehen des Motors.
 - Bei Motoren mit Rückwärtsgang → Den Schalthebel [19] auf Achteraus stellen
- Bei Motorfahrt auf Ruderlage und Motorstellung achten!
- Vollgas ist unnötig!
- Ein Valke sollte maximal ein weiteres Boot schleppen.

2.5.2.5 Fehlersuche Motor

- Motor springt nicht an:
 - Nochmal das Startprocedere durchgehen. Wurde wirklich alles richtiggemacht?
 - Kurzcheck durchgeführt?
 - Wenn alles richtig war nochmal mit / ohne Choke und wechselnder Gasstellung versuchen.
- Motor geht im Betrieb schlagartig aus:
 - Propeller blockiert? Tampen, Tüte im Propeller?
- Motor geht nach wechselnder Drehzahl stotternd aus:
 - Treibstoff im Tank? / Belüftungsschraube auf? / Kraftstoffhahn auf?

2.6 Segel Setzen, Bergen und Reffen

- Beim Valk als Gaffel-getakeltes Schiff gilt besonderes Augenmerk auf die Gaffel, und die damit verbundene Verletzungsgefahr, wenn diese unkontrolliert herniederkommt!
- Beim Durchsetzen des Gaffelfalls immer auf den Trimm des Segels achten. Die Gaffel muss nicht am Mast anliegen.

2.6.1 Segel setzen

- Das Setzen des Groß auf dem Valken hat im Wind zu erfolgen
- Groß- und Gaffelfall gleichmäßig anholen und am Ende durchsetzen.

2.6.2 Segel bergen

- In der Ausbildung sollte das Groß immer im Wind geborgen werden.
- Insbesondere auf die schwingende Gaffel achten!

2.6.3 Reffen

- Das Reffen des Groß sollte vor dem Setzen des Segels erfolgen.
- Zum Reffen das Segel mit der gewünschten Reffkausch in den Haken am Baum einhängen.
- Das Schothorn der genutzten Reffreihe mittels zusätzlicher Leine am Baum befestigen und Unterliek straffen.
 - Das Reff sollte immer noch unten und achtern gespannt werden.
- Die herunterhängenden Segelteile aufrollen und mittels der Gummis am Baum befestigen.
- Immer drauf achten, dass beim stehenden Segel die Kräfte allein auf die dafür vorgesehenen Kauschen am Hals und Schothorn wirken und nicht auf die Reffreihen im Segel!
- Die Fock kann bei starkem Wind auch teilweise eingerollt gefahren werden.
- Der Valk erreicht ein befriedigendes Segelverhalten nur unter Groß und Fock.

2.7 Mast legen / stellen

- Achtung! Der Mast ist schwer und sperrig. Es besteht Verletzungsgefahr, wenn der Mast unkontrolliert nach unten kommt. Wenn der Mast nicht gerade geführt wird kann der Mastfuß beschädigt werden. Vorsichtig, ruhig und geplant vorgehen. Überzählige Personen fernhalten!

2.7.1 Mast legen

- Möglichst einen ruhigen Liegeplatz suchen.
- Segel sind sauber geborgen, Vorsegel ist aufgerollt, Cockpit frei von Ausrüstung.
- Die Stakstange abmontieren.
- Den Baum und die Gaffel auf die untere U-Halterung der Baumstütze ablegen.
- Eine Person ans Vorstag und eine weitere (möglichst Große) steht im Cockpit am Mast. Wenn vorhanden eine weitere Person noch etwas dahinter.
- Die Person am Mast drückt diesen auf Kopfhöhe nach vorne.
- Die Person am Vorstag, löst die Sicherung des Schwanenhalses und führt den Haken aus der Befestigung am Boot.
- Den Mast langsam und vorsichtig nach hinten abklappen. Die Person vorne hält und führt vorne das Stag so, dass Stag und Vorsegel auf Mast zu liegen kommen. Die Personen im Cockpit „wandern“ mit ihren Händen am Mast hoch und legen den Mast auf der oberen Halterung der Baumstütze ab.

2.7.2 Mast stellen

- Gleiche Gefahren und daher Hinweise wie beim Mast legen beachten!
- Alle Wanten, Stag und Leinen klarieren damit nichts hakt.
- Eine Person nimmt das Vorstag am unteren Ende und zieht und führt es so dass später der Haken am Schwanenhals eingehakt werden kann. Gleichzeitig heben / hebt eine / zwei weitere Person(en) den Mast hinten an und wandern mit den Händen unten nach vorn und drücken den Mast hoch.
- Person vorne hakt den Haken ein und sichert diesen mit Überwurf-Ring.
- Stakstange anbringen und Boot weiter klarieren.

2.8 Zeitlicher Ablauf der Woche

2.8.1 Lernziele

Tag 1 (Di)	Tag 2 (Mi)	Tag 3 (Do)	Tag 4 (Fr)
<ul style="list-style-type: none">• Einführung.• Großschot loswerfen• Sichere Bestimmung der Windrichtung• Sitzposition und „Organisation“• Abfallen, Anluven mit Segelführung• RS, AW, HW sauber fahren• Wende• Gewichtstrimm• Orientierung• Vollaufschießer an Boje	<ul style="list-style-type: none">• Wiederholung• Beiliegen aus der Wende• (Nahezu)Aufschießer an Boje• Q-Wende• Halse• VW sauber fahren• (Anlegen / Ablegen)	<ul style="list-style-type: none">• BOB• Anlegen / Ablegen• Ankern vorführen• Feintuning aller Manöver• Abends: Knotenübungsstunde bzw. Abnahme aller Knoten	<ul style="list-style-type: none">• Alle Manöver nah am Steg durchführen (Prüfungssimulation)• Individuelle Nachhilfestunden für die schwierigen Fälle• Jeder kann mit Jedem alle Manöver Prüfungsreif fahren• Letztes Feintuning vor der Prüfung

2.8.2 Infos zu Lernzielen

2.8.2.1 Tag 1 (Di)

- Einführung in das Segelboot und den Motor. (s. Unten)
- An- und Ablegen erfolgt durch Ausbilden.
- Der / Die Ausbilder fährt aus dem Hafen. (Kein raussegeln)
- Ausbilder-Platz ist nahe beim Rudergänger und nahe der Großschot.
- Nachmittags Übungsboje ausbringen.
- Andere Boote immer im Auge behalten.
- Nicht zwingend auf Vorfahrt beharren und bei Manövern Abstand halten.
- Vor dem Manöver gucken ob der „geplante Kurs“ nach dem Manöver frei ist.
- Segelstellung immer korrigieren und Zusammenhänge erklären.
- Kommandos schon von Anfang an mitverfolgen. (Wenn nötig vorsagen / ergänzen)
- Die Zusammenhänge zwischen Fahrt und Ruderwirkung und maximale Ruderanstellwinkel.

2.8.2.1.1 Einführung in das Segelboot und den Motor

- Wer ist Wer an Bord, was kann er / sie, was traut sich wer zu und wie heißt du überhaupt?
- Baumpersenning abnehmen.
- Klampe belegen.
- Namen von Schoten, Fallen, Segel, incl. Groß- und Gaffelbaum.
- Segel setzten (Kopf-Gaffel-Baum-Problematik).
- Leinen aufklariieren / Ordnung an Bord.
- „eine Hand fürs Boot eine Hand fürs Leben“.
- Ein- und Aussteigen auf ein Boot mit „Warschau!“
- Motor anlassen / bedienen.
- Ablegen.

2.8.2.2 Tag 2 (Mi)

- Manöver müssen sitzen.
- Übungsboje ausbringen.
- Eventueller Crewwechsel am Nachmittag.

2.8.2.3 Tag 3 (Do)

- Crews mischen.
- Jeder muss jedes Manöver gefahren sein.
- Notfallmanöver beim Anlegen lehren „Immer einen Plan B im Hinterkopf“.
- Beim Anlegen von Schülern ist jemand an Land bereit um notfalls abzuhalten.
- Kein Springen beim Anlegen.
- Gegen Abend dürfen die guten Schüler selbst fahren.
- Der Steg muss ständig aufgeräumt sein.

2.8.2.4 Tag 4 (Fr)

- Den Prüfungsablauf grob erklären.
- Alle Schüler fahren heute alleine in kleinen, wechselnden Crews. (2-3 Personen)
- Die Starken weiter fördern und Feintuning weiter umsetzen, die Schwächeren mit Feintuning in Ruhe lassen und das vorhandene Verständnis festigen und verbessern.
- Zum Abend hin zur Ruhe kommen lassen, vielleicht gemütlich um die Grasinsel fahren.
- Mut machen und gleichzeitig zur Vorsicht mahnen.
- Nicht mit mehreren Ausbildern auf eine Crew / auf einen Schüler einreden.
- Einen Verantwortlichen Ausbilder am Steg, die Anderen mischen sich nicht ein.
- Der Steg muss ständig aufgeräumt sein.

2.9 Segelmanöver

2.9.1 Kurswechsel durch Anluven / Abfallen

- geschehen nur nach Ansage und Bestätigung und sind klar zu erkennen.

2.9.2 Wende

- Eine Wende ist immer eine Drehung mit dem Bug durch den Wind von AW nach AW.
- Die Wende ist erst KLAR, wenn die Schoten nicht mehr belegt sind.
- Steuermann und Crew setzen sich sobald der Druck aus den Segeln ist auf die andere Seite.
- Die Lenkbewegung soll deutlich und nicht zu zaghaft erfolgen.
- Das Vorsegel wird erst dann übergeholt, wenn das Großsegel von der anderen Seite Wind fängt.
- Sauber AW weiterfahren bevor weitere Kursänderungen durchgeführt werden.

2.9.3 Kurs halten HAW

- Sehr langsam anluven bis die Segel den Druck verlieren.
- Ein paar Grad abfallen und der HAW-Kurs steht an, wenn wieder Druck ins Segel kommt.
- Diese Bewegung wiederholen und immer kleiner werden lassen, bis das Boot sich HAW entlanghangelt.

2.9.4 Halse

- Eine Halse ist immer eine Drehung mit dem Heck durch den Wind von RS nach RS.
- Nachdem die Halse angekündigt wurde, wird die Großschot dicht geholt, dabei weiter den Kurs halten ist wichtig!
 - Die Großschot wird NICHT-NIE-NIMMER belegt!
- Rund Achtern leitet die Drehbewegung ein. Die Lenkbewegung soll erfolgen. Sobald der Winddruck von der anderen Seite einfällt die Schot wieder kontrolliert ausrauschen lassen.
- Das Einfallen der Fock wird mittels Kommando weitergegeben.
- Das Vorsegel wird übergeholt sobald der Großbaum umgelegt worden ist.
- Mit dem Stützruder wird die Drehbewegung gestoppt.
- Sauber RS weiterfahren bevor weitere Kursänderungen durchgeführt werden.

2.9.4.1. Ausbilderinfo

- Bei drohender Patenthalse wenn möglich in die Schot greifen! Den Überschlag des Baums bremsen.

2.9.5 Aufschießer

- Für den Vollaufschießer wird in und für den Nahezuaufschießer etwa 45° zum Wind gefahren.
- Nun die Schoten loswerfen und Boot geradeaus laufen lassen.
- Darauf achten, dass die Großschot wirklich los ist, ggf. dabei nachhelfen.

2.9.6 Beiliegen

- „Passiv“ aus der Wende heraus. (In der Wende Fock back lassen und die Großschot loswerfen)
- „Aktiv“ aus AW-HW gefahren werden. (Die Fock muss aktiv über und back genommen werden)

2.9.7 Boje über Bord (BOB)

- Abfallen auf RS, Q-Wende, Nahezuaufschießer und Bergen der Boje.
- Als erstes wird der Kurs auf RS korrigiert. Nicht zu weit abfallen, sodass auf dem Rückweg nicht zu hoch am Wind gefahren werden muss. Zu wenig abfallen verringert den Lee-Raum und führt zu einem unbremzbaren RS-Kurs vor dem Aufschießer. 3-5 BL auf RSK reichen aus.
- Die Q-Wende erfolgt als Sicherheitsersatz für die Halse. Die Schoten werden mitgeführt um nicht zu viel Fahrt zu verlieren.
- Entfernung und Kurs für Nahezuaufschießer bestimmen.
- Die Boje wird möglichst in Luv geborgen. Flatternde Segel sind Pflicht.
- Ordentlich Ausguck besetzen! Die bestimmte Person zeigt permanent auf Boje und gibt weitere mündliche Richtungsangaben.

2.9.7.1 Tipps

- Abgetriebene Bojen in den Leegerwall vermeiden. Auf genügend Lee-Raum achten!
- Hohe Wellen erfordern kürzere Aufschießer da die Fahrt schneller verloren geht.
- Paddel oder Bootshaken können zur Hilfe genommen werden.

2.9.8 Anlegen

- Wichtig ist es dieses Manöver mit großer Vorsicht zu lehren.
- Beim Anlegen ist unbedingt der Nahezuaufschießer dem Vollaufschießer vorzuziehen. So kann man eine (zu...) langsame Anfahrt wagen und die Geschwindigkeit ständig regulieren.
- Immer Plan B bereit haben und auch immer auf genügend Platz für Plan A und B vorhalten!
- Die Fock wird vor dem Anleger weggerollt
- Sollte der Wind aufländig stehen empfiehlt sich ein Anlegemanöver nur mit Vorsegel (bei viel Wind direkt nur unter Top und Takel). Das Großsegel wird dann auf See geborgen.
- Den letzten Rest Schwung des Aufschießers parallel zum Steg auslaufen lassen. Dabei immer zur Luv-Seite abdrehen! In schief gelaufenen Fällen immer abbrechen und neu ansetzen.

2.9.9 Ablegen

- Vor dem LEINEN LOS immer den Bootsverkehr beachten, gleichzeitig anlegenden Booten den Vorrang lassen, ebenso idealerweise allen ablegenden Booten in Ablegerichtung.
- Ablegen immer mit Fock back (halten!) an der richtigen Seite und bei Rückwärtsfahrt entsprechender Ruderlage. Die richtige Ablege-Seite wird entweder durch den Wind oder durch andere Boote am Steg bedingt.
- Beim Auf- und Zusteigen unbedingt auf den sicheren Tritt achten.

2.9.9.1 Ausbilderinfo Anlegen und Ablegen

- Boote bei Gefahr anweisen abbrechen und durchzustarten
 - z.B. „ACHTUNG Hermann! ABBRECHEN!“ und die Richtung zum Abdrehen deutlich anzeigen!
- Möglichst immer nur ein Boot am Steg im Manöver. Kollisionsgefahr!
- Die bei der Ausbilderbesprechung festgelegte Variante ist, solange Wind und Wetter es zulassen, zu lehren.

2.9.10 Ankern

- Zum Ankern in den Wind fahren und SCHOTEN LOSWERFEN, Fock einrollen und Anker klarieren.
- Wenn das Boot anfängt zurück zu treiben ANKER FALLEN lassen, genügend Leine (5-7 x Wassertiefe) geben und auf Klampe belegen.
- Durch Seitenpeilung feststellen ob der Anker hält.

2.9.11 Anker auf

- Anker einholen, säubern und verstauen.
- Fock rausholen und mit FOCK BACK auf gewünschten Bug drehen.

3 Motorbootausbildung

3.1 Übernahme / Abgabe

3.1.1 Übernahme

- Checkliste Motorboot ausfüllen und abzeichnen.
- Rammschutz montieren.
- Bilgenpumpe doppelt überprüfen.
- Motorraum und Bilge begutachten.
- See-Stativ befestigen (Kompass).

3.1.2 Abgabe

- Gründliche Endreinigung.
- Mitgebrachtes entfernen.
- Ausrüstung auf Vollständigkeit prüfen.

3.2 Technische Daten Motorboot

Länge	6,25 m
Breite	2,44 m
Tiefgang	0,55 m
Durchfahrtshöhe	1,00m
Gewicht	1.050 kg
Leistung	16 PS Diesel
Tank	50 l
Propeller	3 Blatt / Rechtsdrehend
zul. Personenzahl	7 Pers.
CE Kategorie	6 Bft / 2 m Wellen

3.3 Aufgaben des Motorbootes

- Gewichteter Reihenfolge:
 - Nothilfe, Rettung und Absicherung der Ausbildung (inkl. Prüfung und Regatta).
 - Durchführung der Motorbootausbildung und -prüfung.
 - Schlepphilfe, Taxidienste, Kurierdienste.
 - Weitere Kontroll- oder Trainingsfahrten.

3.4 Kurzanleitung Motorboot

- Abdeckung entfernen und stauen.
- Hauptschalter „ein“.
- Schalthebel auf neutral.
- Schlüssel einstecken und nach rechts drehen.
- Startknopf drücken.
- Maschine aus mit Schlüsseldrehung zurück.
- Ein Warnton oder Warnanzeigen sind (außer während des Startvorganges) ein Anzeichen auf Fehler / Probleme.

3.5 Allgemeines zur Nutzung

- Verantwortlich für das Boot ist die Motorbootkoordination.
- Die ständige Erreichbarkeit der Mobo-FührerInnen per Funk und Telefon ist sicherzustellen!
- Während der Segelausbildung sollte das Mobo möglichst in Reichweite der Ausbildungsflotte sein und auch visuellen Kontakt halten.
- Das Mobo verlässt morgens vor dem ersten Ausbildungsvalken den Hafen und läuft abends hinter dem letzten Ausbildungsvalken wieder ein.
- Bei der Regatta begleitet das Mobo die Flotte und hält sich stets zur Hilfeleistung bereit, dazu ist es ausreichend (2 Personen) zu besetzen.
- Das Boot ist immer sauber und einsatzbereit (insbes. Tankinhalt > ½) zu halten.
 - 10l Diesel sind immer im Kanister als Reserve vorzuhalten.
- Am Abend und bei Regen sind die Polster immer unter das Verdeck zu räumen bzw. die zusätzliche Abdeckung aufzuziehen.
- Täglicher Check des Motorbootes nach Checkliste führen und abzeichnen.
- Reinigung nach Bedarf.
- Vor der Prüfung nochmals Check, Vollarbeiten und Reinigung durchführen!
- Beim Liegen am Steg wird der Schlüssel abgezogen und unter der Steg-abgewandten Sitzabdeckung „versteckt“, damit ein schnelles Auslaufen jederzeit möglich ist.

3.6 Die Motorbootausbildung

- Die Schüler sollen sich die beste Arbeitsposition suchen und freie Sicht verschaffen.
- Es werden nach Möglichkeit 4 Schüler nach Zeitplan an Bord genommen.
- Eine „Motorbootrunde“ für 4 Schüler sollte 2 h dauern, sodass der Zeitplan eingehalten werden kann.

3.6.1 Zeitplan Ausbildung

Di		Mi		Do		Fr	
Uhr	Ziel	Uhr	Ziel	Uhr	Ziel	Uhr	Ziel
10:00	Gruppe 1	10:00	Gruppe 4	10:00	Gruppe 3	10:30	Probe Prüfungsfahrten
12:30	Mittagsinsel	12:30	Mittagsinsel	12:30	Mittagsinsel	12:30	Mittagsinsel
13:00	Gruppe 2	13:00	Gruppe 1	13:00	Gruppe 4		
15:30	Gruppe 3	15:30	Gruppe 2	15:30	Motorboot-erklärung		
18:00	Ende	18:00	Ende	18:00	Ende	17:00	Ende

3.6.2 Lernziele

- Die Schüler sollen nach der Woche in der Lage sein ein Motorboot schadenfrei von A nach B zu bewegen.
- Folgende Manöver werden gelehrt:

1. Durchgang	2. Durchgang
<ul style="list-style-type: none">• Geradeausfahren• Kursstabiles Aufstoppen• Wenden auf engstem Raum• Kursänderung in die richtige Richtung• Nach Kompass fahren• Peilen• Boje über Bord	<ul style="list-style-type: none">• Anlegen mit „Schokoladenseite“• Anlegen Windbedingt• Ablegen mit Eindampfen in die Vorsprung

- Die Schüler werden nach 2-3 Durchgängen eins Manövers durchgewechselt, sodass keine weiten Fahrwege entstehen.

3.6.3 Weitere erforderliche Kenntnisse

- Die Technik / Ausrüstung des Motorbootes und die „Sicherheitsregeln“ für Maschinenfahrzeuge.
- Gefahr durch Propeller.
- Umgang mit Betriebsstoffen, Umwelt und Brandproblematik.
- Umgang mit Feuerlöscher. (Firehole!)
- weitere Ausrüstung, Anker, Elektrik, Lenzpumpe.
- Verhalten bei Maschinenausfall.
- Schallsignale.
- Einfluss des Radeffektes auf Manövrierverhalten.

3.6.4 Bedienung der Leinen / Festmacher, Fender und Rettungsmittel

- Aus Zeitgründen sollte nicht immer wirklich „FEST AM POLLER“ gemacht werden, sondern einfach Leine über und einmal um Poller.
- Ebenso wird das Einholen der Fender und der Wurf von Rettungsmitteln während der Ausbildung / in der Prüfung nur simuliert.

3.6.5 Kleine Einweisung Motorboot

- Boot nicht mit Körper abhalten oder versuchen abzubremesen.
- Beim Ablegen fahren wir als ob es sich um ein mehrere Tonnen schwereres Boot handelt.
- Niemals Springen, oder hektisch bewegen.
- Nur fahren, wenn alle sicheren Sitz / Stand haben.
- Niemand verlässt oder besteigt das Boot ohne Ansage.
- Disziplin an Bord, immer auf Kommandos hören, Kommandos geben.
- Erläuterung der „Achtung-Regel“.
- Einweisung: Maschine Start / Aus, Maschine Stopp, Gangschaltung / Gas, Ruder.
- Hafenmanöver werden, wenn möglich, im Standgas gefahren.
- Manöver außerhalb des Hafens werden max. mit ½ Gas gefahren.

3.6.6 Ausbilderinfo

- Der Ausbilder sitzt immer nahe der Schaltung / Ruder um jederzeit eingreifen zu können.
- Grundsätzlich von Anfang an klare Kommando- und Manöversprache.
- Das Thema Radeffekt durchsprechen.
 - Bei der Maril 570 / 625 haben wir eine rechtsdrehende Schraube, also Anlegen bevorzugt mit BB, WENDEN AUF ENGSTEM RAUM immer über SB!
- Wenn ein Manöver gut war dies so mitteilen und ebenfalls wechseln.
- Die Schüler auffordern auch durch „Zusehen“ zu lernen.
- Misslungene Manöver dürfen wiederholt werden.
 - Klare Ansage “ich breche ab und fahre erneut an“, weiter konzentriert und mit allen Kommandos weiterfahren.

3.7 Motorbootmanöver

3.7.1 Kurse halten und wechseln

- Ansage mit Kommandos gemäß Kommandotafel.

3.7.2 An- und Ablegen

- Auf die Windrichtung oder auf Radeffekt achten und den An- / Ablegeplan entsprechend festlegen.

3.7.2.1 Einfaches Ablegen bei wenig oder ablandigem Wind

- Vor- und Achterleine lösen.
- Vorsichtig Voraus vom Steg weggefahren werden.
- Nicht zu viel Ruder legen damit das Heck vom Steg frei bleibt!

3.7.2.2 Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring

- Vorspring ausbringen Crewmitglied mit Fender zum Abfendern des Bugs bereithalten. (Wird nur simuliert)
- Vor- und Achterleine lösen.
- Mit Hart Ruder hart zum Steg und Maschine leicht Voraus Heck ausschwenken lassen.
- Maschine Stopp, Vorspring einholen.
- Rückwärts mit zum Steg eingeschlagenem Ruder.
- Maschine Stopp, Ruder umlegen.
- Vorsichtig Voraus vom Steg weggefahren.
- Nicht zu viel Ruder legen damit das Heck vom Steg frei bleibt!

3.7.3 Anlegen

- Boot und Crew vorbereiten Leinen, Fender, Bootshaken.
- Im spitzen Winkel (<45°) langsam auf den Steg zu fahren.
- Unmittelbar davor Ruder hart vom Steg drehen.
- Aufstoppen, ggf. nochmals Voraus und Zurück parallel zum Steg zum Stillstand kommen.
- LEINEN ÜBER.

3.7.4 Kursstabiles Aufstoppen

- Ruder leicht nach BB, sofort Maschine Stop.
- Maschine leicht bis $\frac{3}{4}$ -zurück.
- Mit Seitenpeilung zum Ufer sicherstellen, dass das Boot steht.
- Maschine Stopp.

3.7.5 Wenden auf Engstem Raum

- Wenden mit Ruder Hart SB aus langsamer Vorwärtsfahrt.
- Ruder bleibt die ganze Zeit HART-SB.
- Maschine zurück bis aufgestoppt.
- Kurzer Gasstoß voraus.
- Wieder zurück usw.
- Umschaltpause beim Getriebe / Motordrehzahl beachten.
- Das Boot sollte weitestgehend auf der Stelle drehen.
- Nach 180° das Manöver beenden.
- RUDER MITTSCHIFFS.

3.7.6 Nach Kompass fahren

- Der Aktuelle Kurs wird gehalten.
- Neuer Kompasskurs wird durch Ausbilder genannt (Die Null nicht vergessen → 020°).
- Übersteuern und Steuern in die falsche Richtung muss unbedingt vermieden werden.
- Es muss der Kürzeste Weg für den neuen Kurs gewählt werden.
- Der neue Kurs muss gehalten werden.

3.7.7 Peilen



- Mit Peilkompass ein Seezeichen, Boje etc. anpeilen.
- Kurs ablesen und angeben.
 - Für Kreuzpeilung wie bei Peilung verfahren nur auf zwei unterschiedliche Orte Peilen.
 - Orte sollten möglichst im 90° Winkel, zumindest aber 90 ±45°, auseinanderliegen.

3.7.8 Boje über Bord



- Das Wichtigste bei BOB ist sofort MASCHINE STOPP und RUDER HART zur Seite des BOB hin.
- Gleichzeitiges „Runter brüllen“ aller Kommandos.
- Erst einkuppeln, wenn „Boje frei“ gemeldet wurde.
 - Wenn dies nicht gemeldet wurde, muss nachgefragt oder dies selbst festgestellt werden.
- Mit mäßigem Tempo (in gleicher Drehrichtung) im großen Bogen und im Wind auf die Boje zu fahren, so dass am Ende gegen den Wind noch etwa 3 Bootslängen gerader Anlauf bleiben.
- Gas erst weg, wenn Boje Recht Voraus liegt. (Bessere Ruderwirkung)
- Rechtzeitig für die Aufnahme Seite SB / BB entscheiden und ansagen.
- Rechtzeitig Maschine Stopp.
- Heck zur Boje hindrehen.
- Ein Crewmitglied mit Bootshaken zum Bergen bereithalten.
- Als wichtigste Regel gilt: Maschine ist immer gestoppt“ wenn in der Nähe der Boje!

4 Funk




4.1 Kurzbeschreibung

- Die Funkgeräte werden durch drücken des  Knopfes eingeschaltet.
- Das Funkgerät sollte auf den im Vorhinein besprochenen Kanal eingestellt sein.
 - Der Kanal liegt im Bereich: 1⁰⁰ - 8⁰⁰.
 - Es werden keine Unterkanäle eingestellt.
- Die Lock-Funktion gegen Verstellen der Parameter sollte aktiviert sein ( im Display).
- Wenn die Funke zweimal piept oder beim Sender oder danach zweimal piept sollten die Batterien gewechselt werden!





4.2 Verstellung Lautstärke, Kanal oder PL-Ton

- Bei gesperrter Tastatur lange auf Enter  drücken.
- Am Ende wieder mit langem Druck auf Enter  verriegeln.





4.2.1 Lautstärke

- Taste UP  oder Down  betätigen bis gewünschte Lautstärke eingestellt.
- Kurz warten oder mit Enter  bestätigen.

4.2.2 Kanal verstellen

- Menü-Taste  einmal drücken, Kanalanzeige blinkt.
- Mit UP  oder Down  gewünschten Kanal einstellen.
- Mit Enter  bestätigen oder noch...

4.2.3 PL-Ton einstellen

- Menü-Taste  nochmals drücken bis PL Ton (die kleine Zahl) im Display blinkt.
- Mit UP  oder Down  einstellen.
- Mit Enter  bestätigen.

4.3 Senden

- Die Sendetaste (PTT) deutlich drücken.
- Kurz (2s) warten.
- Mit normaler Lautstärke dicht ins Mikrofon sprechen.
 - Bei Wind das Mikrofon gegen den Wind abschirmen.
- Sendetaste wieder loslassen.

4.3.1 Überbrückung der Rauschsperr

- Monitortaste M kurz drücken

4.3.2 Ruf ton aussenden

- Ruf-Taste C drücken

4.4 Abwicklungsregeln

- Zuordnung WER ruft WEN muss klar erkennbar sein.
 - „ADRESSAT (wen rufe ich) von ABSENDER (wer bin ich)“
- Als Rufnamen können Namen, Funktionen, Orte oder Schiffsnamen verwendet werden.
- Beim ersten Anruf oder bei schlechter Verständigung mit Wiederholungen arbeiten.
- Am Ende des Spruches wird „(bitte) kommen“ oder „over“ angehängt.
- Inhalte werden immer mit „Verstanden“ bestätigt und Gespräche werden immer sauber beendet! („Ende“ oder „Out“)
- Bei einwandfreier Verständigung kann der Verkehr - soweit möglich - abgekürzt werden.
- „Mayday“ kündigt Gefahr für Leib und Leben, bzw. echte (Verlust-) Gefahr für ein Boot an und fordert von allen, sofortige volle Unterstützung an. (z.B. Kenterung eines Valken)

4.4.1 Beispiel normaler Funkspruch

- „Motorboot, Motorboot, Motorboot von Hans bitte kommen.“
 - „Motorboot hört. Kommen.“
- „[Text]. Kommen.“
 - „Verstanden. [TEXT]. Kommen.“
- „Verstanden. Ende.“

4.4.2 Beispiel Notfall-Funkspruch

- „Mayday, Mayday, Mayday, hier ist Hans, Hans, Hans, [Position], [Art des Notfalls], [Art der gewünschten Hilfe], [evtl. weiterer Text], Over.“
 - Bei Weiterleitung statt „Mayday“ mit „Mayday Relay“.

4.5 Funksituationen

- In folgenden Situationen muss das Handeln über Funk abgesprochen werden:
 - Notfall
 - An- / Abmelden zur Ausbildung
 - Mittagspause
- Ein Funkcheck sollte nach jeder Veränderung am Funkgerät und jeden Morgen durchgeführt werden.