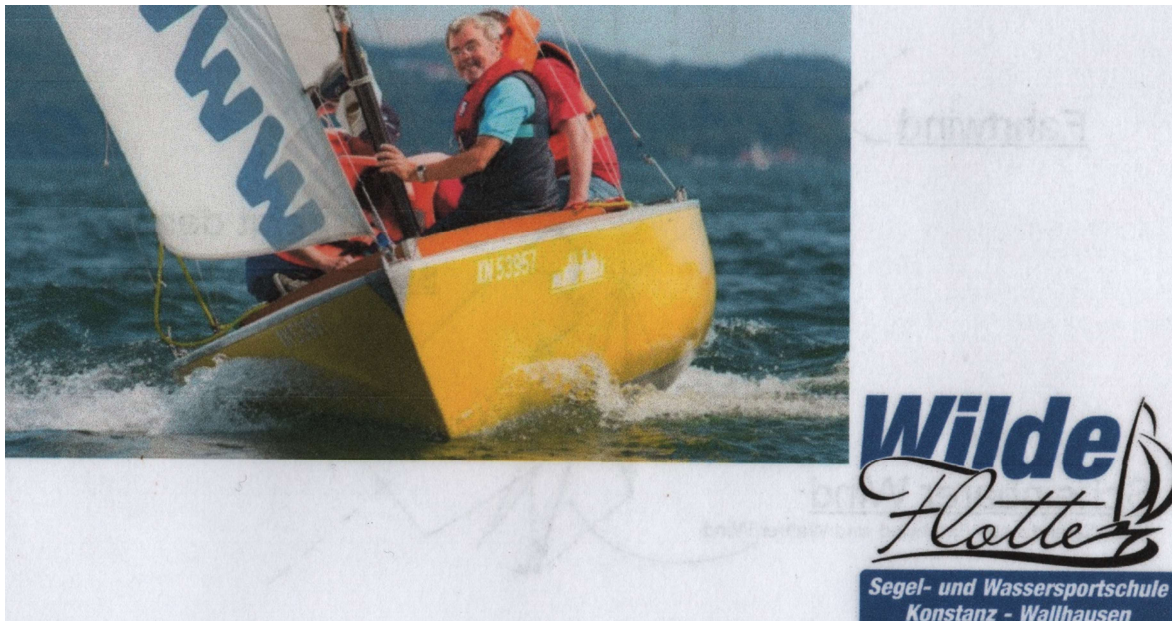


Segelpraxis „Wilde Flotte – Wallhausen“

(Bodenseeschifferpatent D / Sportbootführerschein Binnen/Segeln)



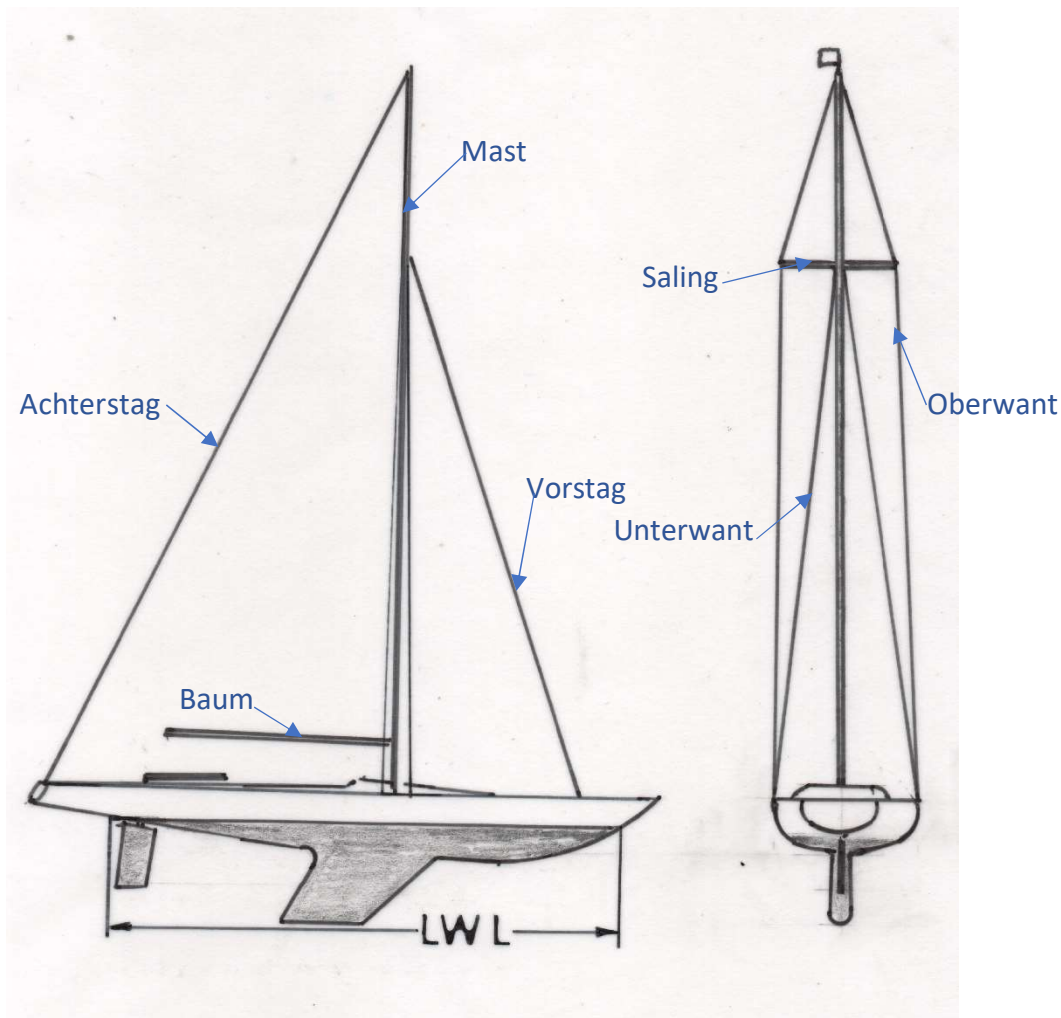
Das Handbuch „Segelpraxis-Wilde Flotte“ begleitet Deine Ausbildung auf der Segelyacht „TRIAS“.

Es dient der Kursvor- und der -nachbereitung und behandelt die Themen, die für den Einstieg in den Segelsport und zur Vorbereitung auf die Praxisprüfung bedeutsam sind.

Unsere Schulungsboot die „Trias“



Die Takelage / das Rigg



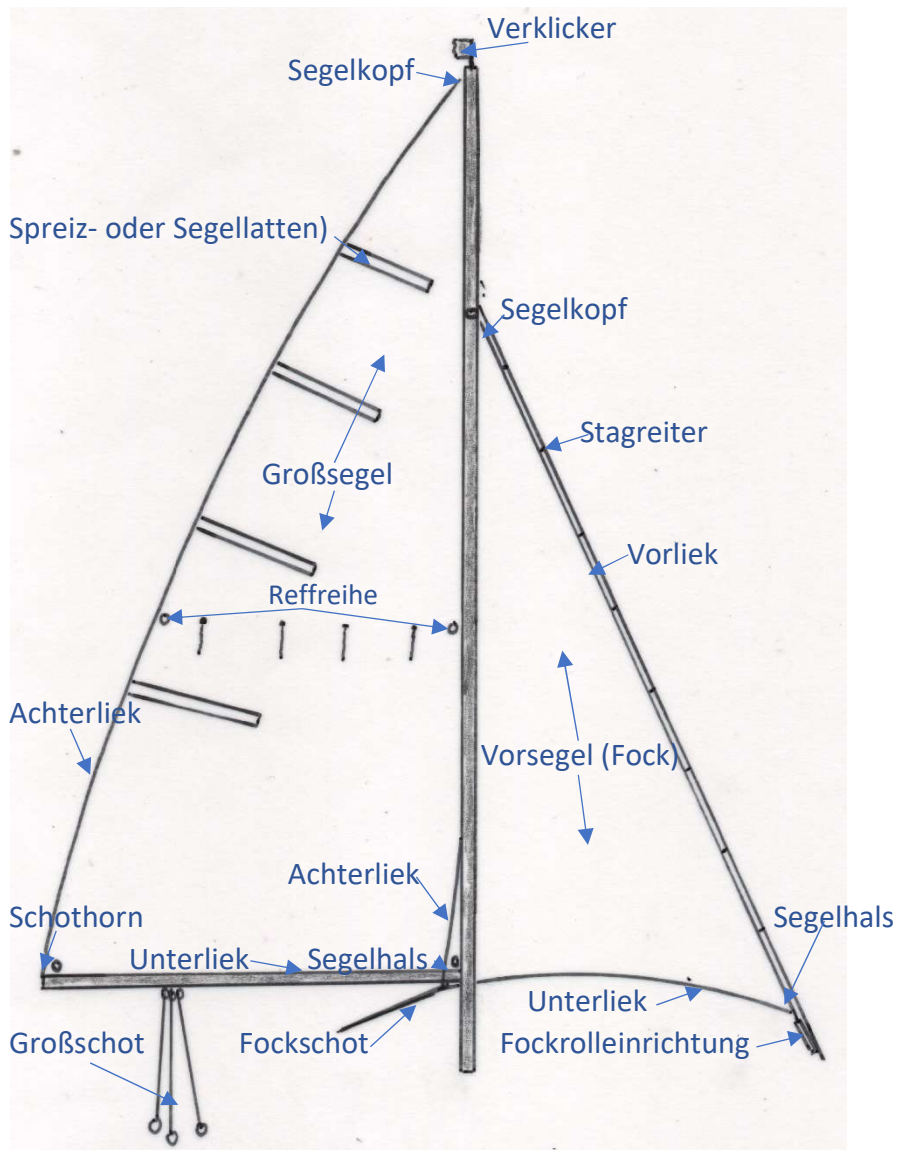
Zur Takelage der Trias zählen wir den Mast, den Baum, die Ober- und Unterwanten, das Vor- und das Achterstag und die Fallen.

Zum Heißen/Setzen und Bergen der Segel benötigen wir das Groß- und das Fockfall, an deren Enden ein Schäkel zur Befestigung am Segelkopf angebracht ist.

Das Großfall geht zum Masttopp, wird dort über eine Umlenkrolle im Mastrohr zum Mastfuß weitergeführt. Von dort wird es über eine weitere Umlenkrolle zum Bedienertableau in der Plicht geleitet und in einer Curryklemme und/oder Klampe befestigt.

Das Fockfall wird über eine Umlenkrolle in der Höhe der Saling, im Mastrohr zum Mastfuß geführt. Von dort wird es über eine weitere Umlenkrolle zum Bedienertableau in der Plicht geleitet und in einer Curryklemme und/oder Klampe befestigt.

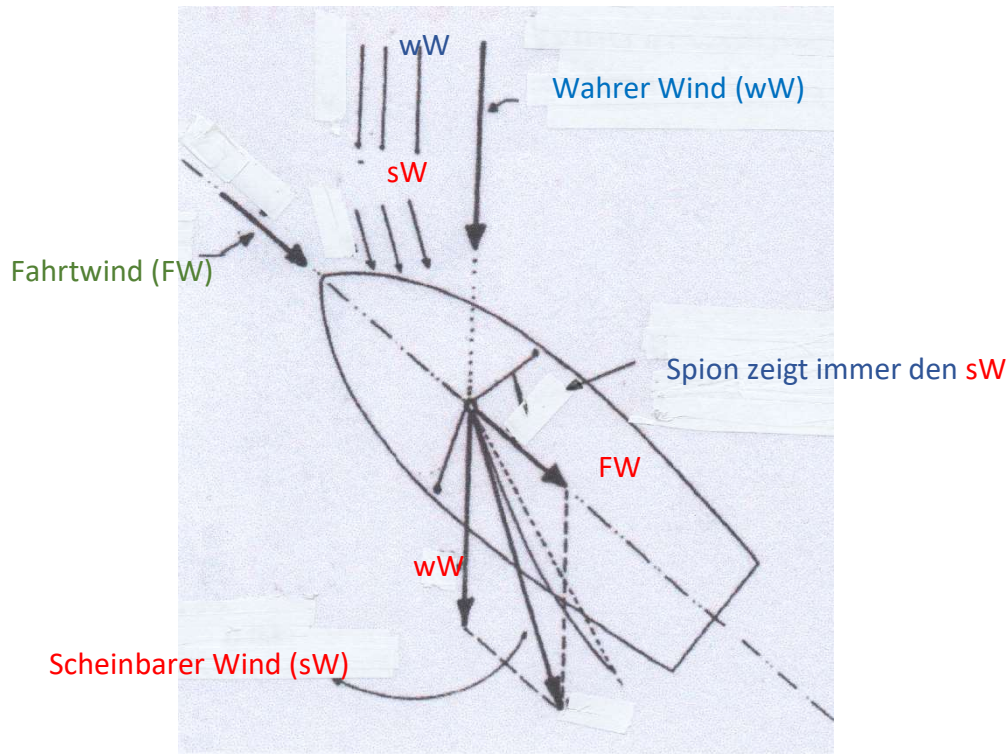
Das Groß- und das Vorsegel (Fock)



Zum Fieren und Anholen der Segel benötigen wir die Schoten (Großschot und Fockschot), um das Vorsegel einzurollen die Rollreffleine.

Der Wind, die Antriebskraft auf einem Segelboot

Jedes segelnde Boot bewegt sich mit der Kraft des Windes.

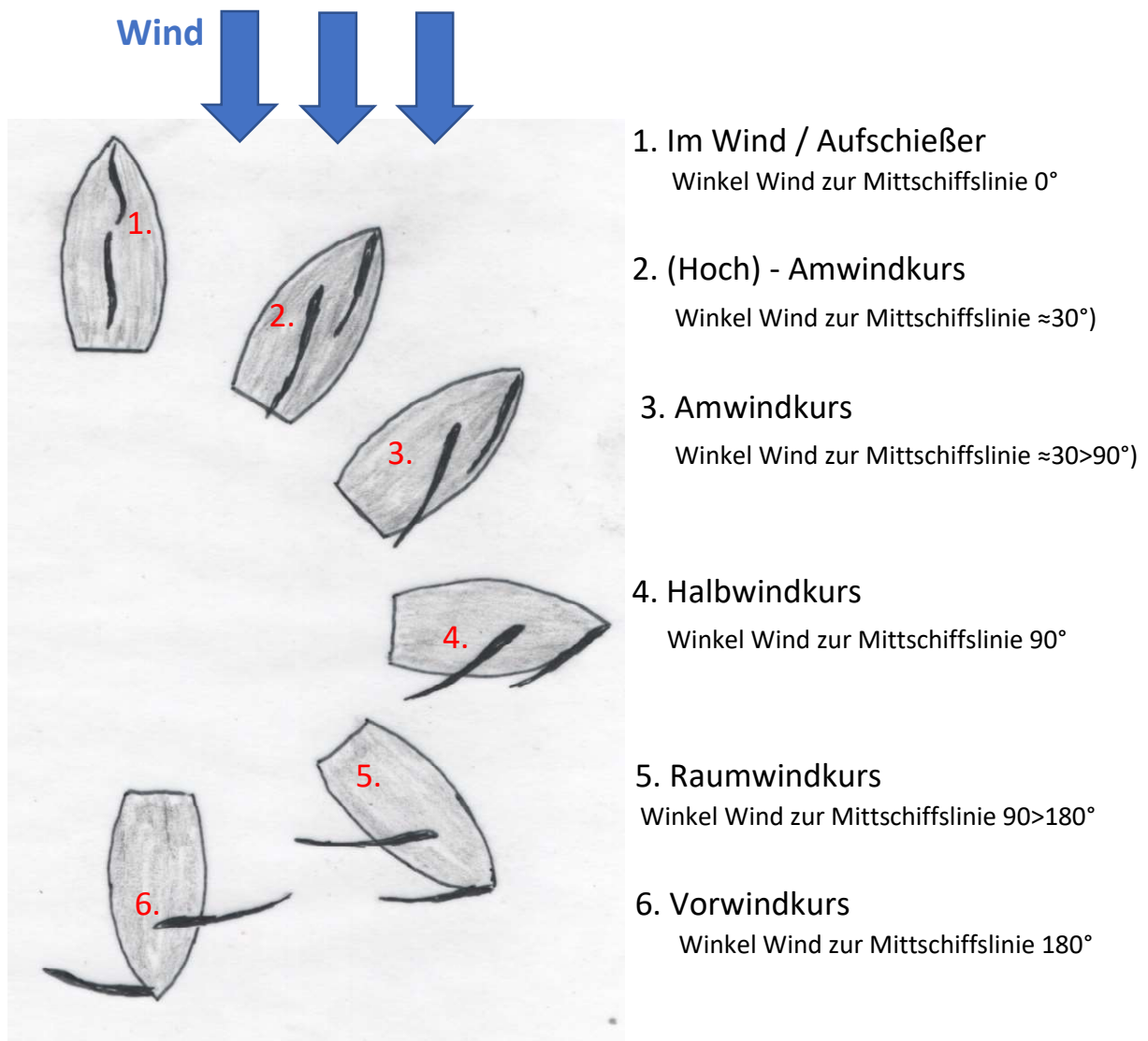


Als Landratten kennen wir den „Wahren Wind (wW)“. Die durch atmosphärische Druckunterschiede hervorgerufene Luftströmung. Darüber hinaus spüren wir z.B. beim Radfahren den Fahrtwind (FW), er kommt direkt von Vorne und ist so „schnell“ wie wir fahren.

Nun begeben wir uns mit einem Segelboot in Fahrt, wir segeln. Jetzt haben wir zum einen den „Wahren-Wind (wW)“, den wir an Land noch in seiner Stärke und seiner Richtung messen konnten und wir haben den Fahrtwind (FW), in Stärke/Geschwindigkeit und Richtung definiert. Aus diesen beiden Vektoren resultiert der „Scheinbare Wind (sW)“, in der Skizze nochmal zeichnerisch verdeutlicht. Den Wind, den wir in seiner Stärke und in seiner Richtung auf dem fahrenden Boot am Spion oder Verklicker feststellen, ist immer der Scheinbare Wind.

Die Kurse und Segelstellungen zum Scheinbaren Wind.

Winkel des Kurses zum Wind (Eine Hälfte gezeichnet)



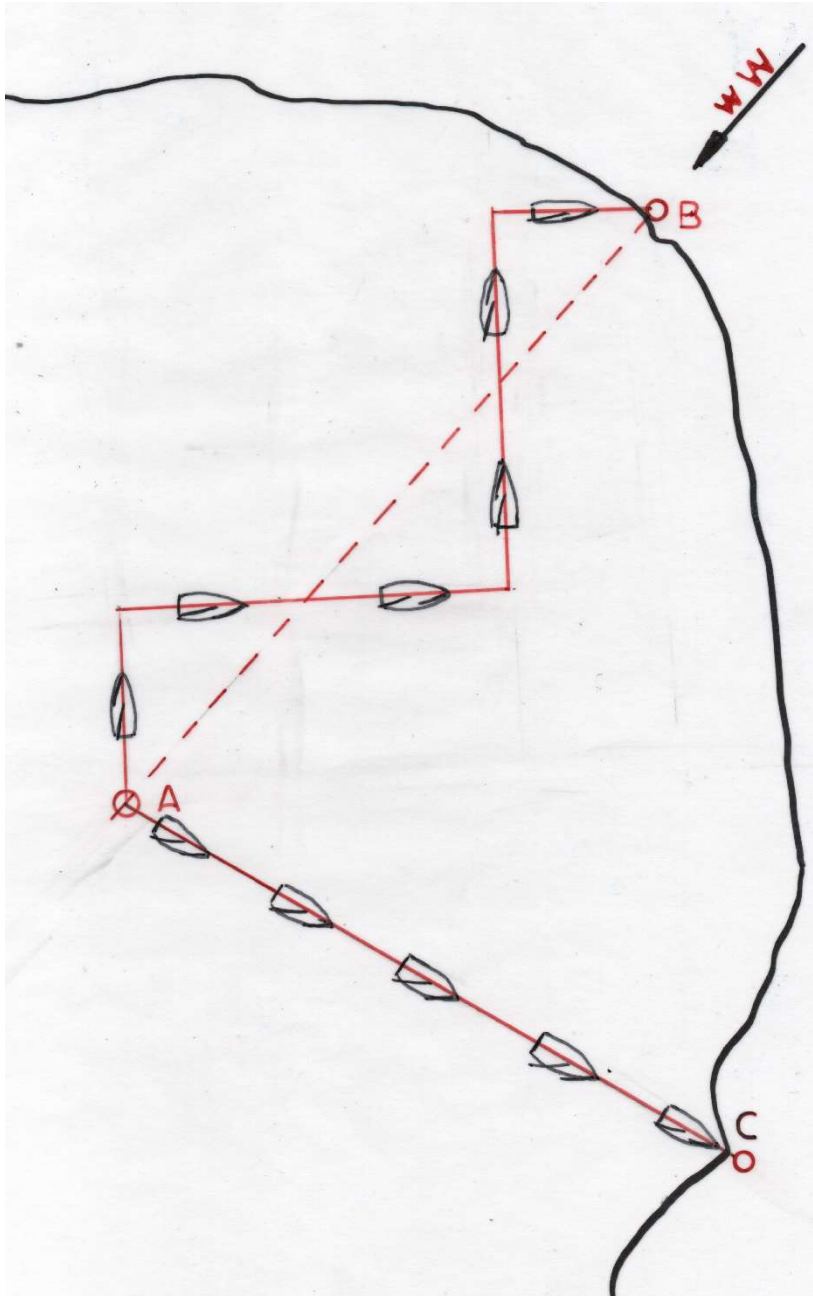
Während der Aufschießer nur zum Abbremsen des Bootes dient, werden alle anderen Segelstellungen, je nach dem anzusteuernenden Ziel, benötigt. Der (Hoch)-Amwindkurs ($\approx 45^\circ$ zum wW) wird immer dann benötigt, wenn mein Ziel in Windrichtung liegt und ich es auf direktem Wege nicht ansteuern kann. In diesem Fall fahren wir es in einem „Zick-Zack-Kurs“ an, der Seemann spricht dann vom „Aufkreuzen“. Wir fahren also einen Kreuzkurs.

Alle anderen Kurse zum Wind ergeben sich aus unserer Zielrichtung. Wir fahren dann einen sogenannten Zielkurs.

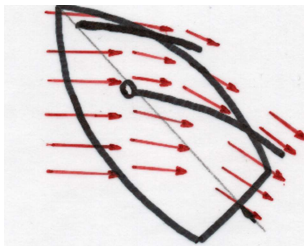
Schematische Darstellung der beiden Kurse:

Kreuzkurs „A“ → „B“

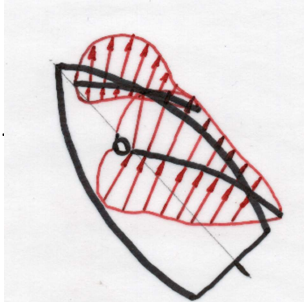
Zielkurs „A“ → „C“



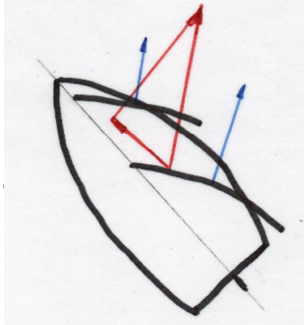
Vortriebs- und Auftriebskraft des Windes am Segel



In der ersten Darstellung sehen wir die Strömungsumlenkung des Scheinbaren Windes (sW) am Vor- und Großsegel auf einem Amwindkurs.



Diese Bild zeigt die aerodynamische Wirkung. Auf der Segelinnenseite (Luv) baut sich ein Überdruck auf, die Vortriebskraft, die das Segel und somit das Boot „schiebt“. Auf der Segelaußenseite (Lee) entsteht ein Unterdruck, die Auftriebskraft, die das Segel und somit das Boot „zieht“.



Wenn wir diese Einzelkräfte am Vor- und Großsegel (blaue Pfeile) zu einer Gesamtkraft addieren und diese Resultierende in die zwei Vektoren nach vorne und im 90° Winkel zur Mittschiffslinie aufteilen, kommen wir dem Geheimnis, das ein Segelboot auch schräg gegen den Wind segeln kann, schon ziemlich nah.

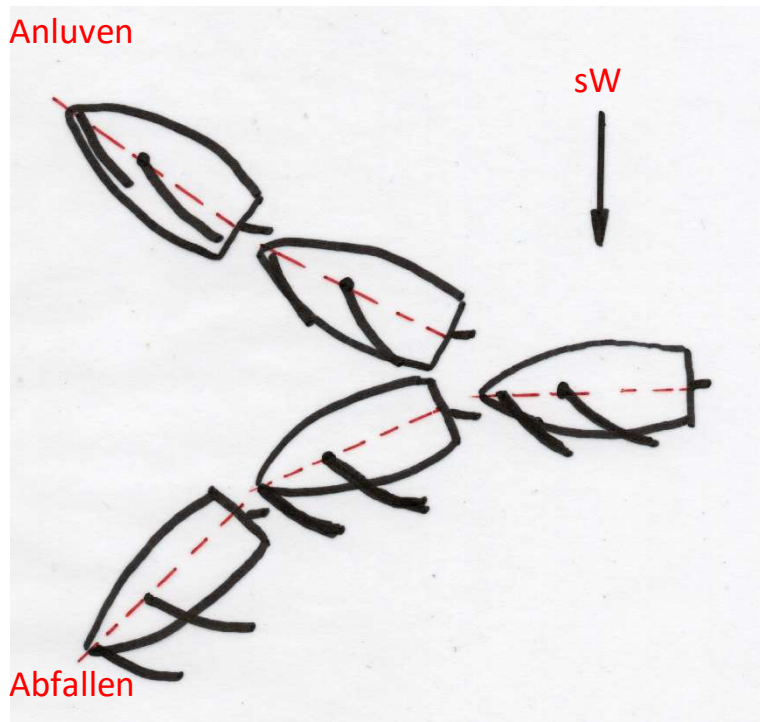
Das Verhältnis der Vortriebskraft und der Querkraft können wir durch Fieren und Anholen der Segel beeinflussen. Hierbei darf es aber nicht zu einem Strömungsabriss kommen. Dieser Strömungsabriss macht sich durch Verwirbelungen (killen) der Segel bemerkbar.

Leitsatz:

Die Segel werden so weit gefiert, wie es ohne Strömungsabriss möglich ist.

Dadurch erreichen wir, dass die vorwärts gerichtete Kraft größer und die Querkraft kleiner wird.

Kursänderungen zum „Scheinbaren Wind“.



Reine Richtungsänderungen gibt es nur in zwei Richtung:
Zum Wind (Luv) = „anluven“-
(Pinne nach Lee)

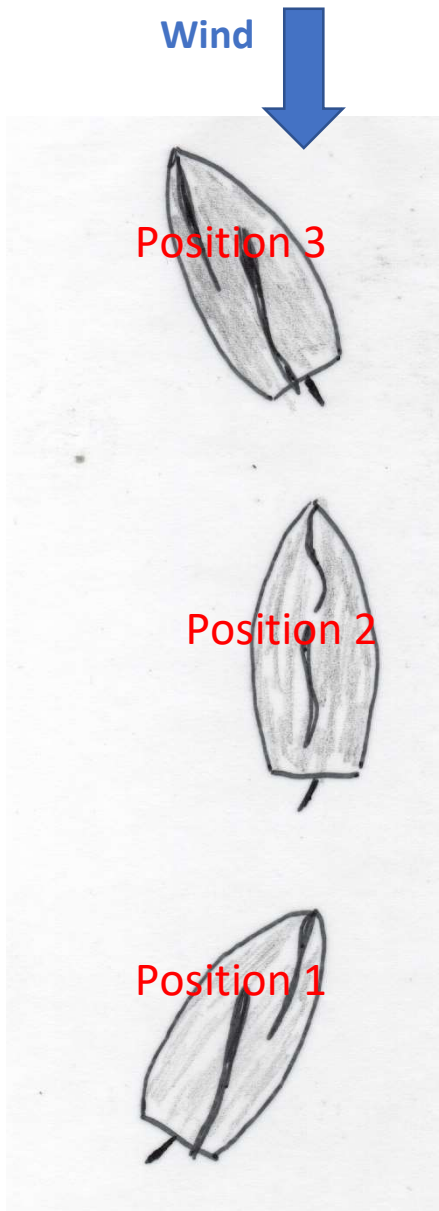
vom Wind weg (Lee) = „abfallen“
(Pinne nach Luv)

Die Kommandos lauten:
„Wir luven an, holt an die Schoten“
„Neuer Kurs liegt an“.
„Wir fallen ab, fiert auf die Schoten“
„Neuer Kurs liegt an“

Zum Anholen der Großschot beim Anluven, muss der Steuermann mit der Steuerhand auch die Großschot fixieren. Mit der anderen Hand kann er die Schot nachfassen und anholen. Das lässt sich sitzend nicht gut bewerkstelligen. In den Knien gebeugt ist eine Stehstellung vorteilhaft.

Die Wende (Mit dem Bug durch den Wind)

Kursänderung mit dem Bug durch den Wind vom z.B. (Hoch)-Amwindkurs auf Steuerbordbug zum (Hoch)-Amwindkurs auf Backbordbug (siehe Skizzen).



Sobald wir den neuen (Hoch)-Amwindkurs auf dem neuen Bug erreicht haben, wird die Fockschot angeholt.

Der Steuermann bestätigt den Vollzug mit dem Kommando „(Hoch)-Amwindkurs auf Stb-/Bb-Bug liegt an“

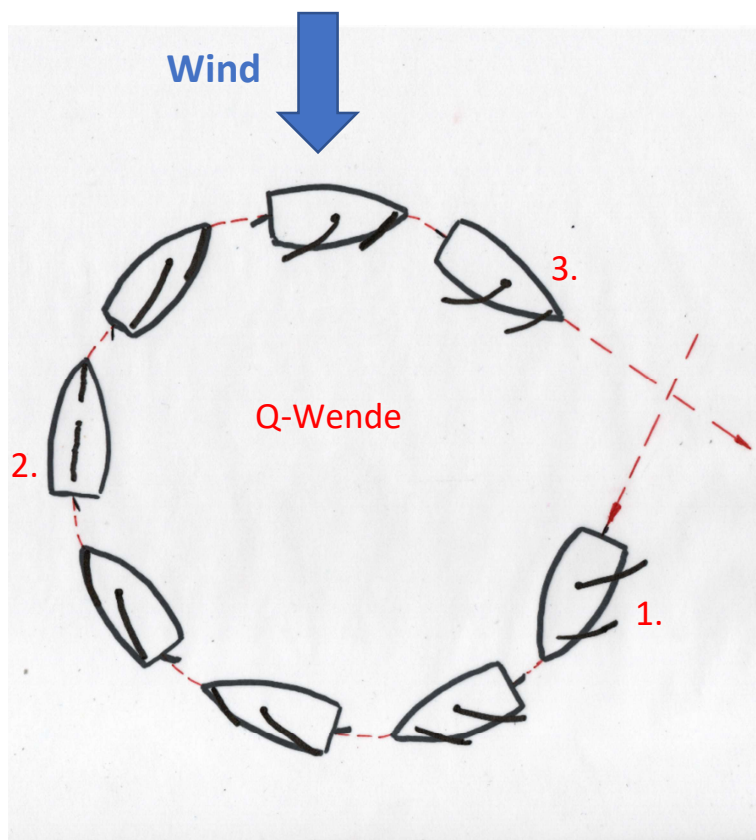
Der Vorschoter fiert die Fockschot, sobald das Vorsegel kilt (kraftlos ist) und begleitet die Fock mit der Schot auf dem Weg zur neuen Leeseite.

Ausgangskurs ist ein (Hoch)-Amwindkurs, das Kommando vom Steuermann „Klar zur Wende“, der Vorschoter richtet seine Schoten und bestätigt „klar“. Steuermann legt die Pinne (ca. 35°) nach Lee und begleitet diese Handlung mit dem Kommando „Ree“, das Großsegel bleibt während des ganzen Manövers fixiert.

Bei der Wende müssen Steuermann und Vorschoter ihre Position auf der neuen Luvseite einnehmen. Der Steuermann muss gleichzeitig die Pinne nach Lee drücken und einen Handwechsel mit der Pinne sowie der Großschot hinter seinem Rücken vornehmen.

Diese Übung lässt sich zu Hause, mit zwei Stühlen, die mit den Sitzflächen gegeneinander stehen, perfektionieren.

Die Q-Wende



Der Ausgangskurs für die Q-Wende ist der Raumwindkurs (1). Das Kommando lautet „Klar zur Q-Wende, Schoten mitführen“.

Der Vorschoter klariert die Schoten und meldet „klar“.

Der Steuermann drückt, mit dem Kommando „Ree“, die Pinne nach Lee und holt gleichzeitig die Großschot an, das gelingt nur unter Zuhilfenahme der Pinnenhand, dazu muss er in den Knien gebeugt in eine Stehstellung übergehen.

Der Vorschoter holt die Fockschot synchron zur Kursänderung an.

Steuermann und Vorschoter wechseln zeitgleich bei dem Bugwechsel (Wende) (2) die Position zur neuen Luvseite.

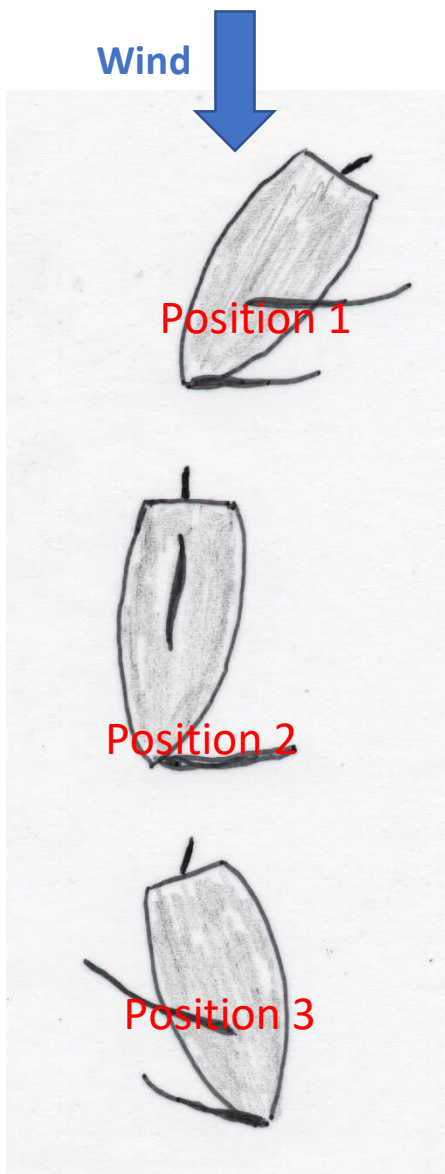
Das Segelboot geht mit dem Bug durch den Wind, der Vorschoter führt die Fock auf die neue Leeseite und fiert wie der Steuermann die Schoten synchron zur Abfallbewegung auf.

Die Pinnen-/Ruderstellung bleibt in diesem Manöverzeitraum gleich.

Erst wenn der Raumwindkurs auf dem neuen Bug erreicht ist, legt der Steuermann das Ruder auf Geradeausfahrt und meldet „Raumwindkurs auf Stb-/Bb-Bug liegt an“.

(3). Dieser Ablauf lässt sich als Steuermann, wie schon bei der Wende beschrieben, zu Hause üben.

Die Halse (Mit dem Heck durch den Wind)



Kursänderung mit dem Heck durch den Wind
Vom z.B. Raumwindkurs auf Backbordbug zum
Raumwindkurs auf Steuerbordbug.
Der Steuermann kündigt das Manöver mit dem
Kommando „Klar zur Halse“ an. Der Vorschoter
klariert die Fockschoten. Der Steuermann fällt auf
einen Kurs ca. 140°-150° sW zur Mittschiffslinie ab.

Die Großschot wird zügig bei stabiler Kurslage dicht
geholt. Das Kommando lautet: „Holt dicht die
Großschot“. Dann legt der Steuermann die Pinne ca.
35° zur Mittschiffslinie nach Luv, begleitet mit dem
Kommando „Rund achtern“.

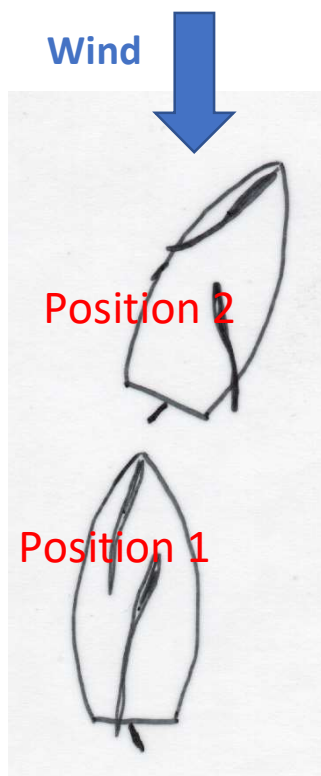
Sobald der Wind auf der anderen Seite einfällt, wird
das Großsegel zügig aufgefiert und die Fock mittels
den Schoten zur neuen Leeseite übergeführt.
Die Luv-Drehung wird vom Steuermann mit dem Ruder
abgefangen, bis wir einen stabilen Raumwindkurs
erreicht haben.

Jetzt folgt das Kommando „Raumwindkurs auf Stb- /
Bb-Bug liegt an“.

Bei der Halse müssen Steuermann und Vorschoter ihre Position auf der neuen
Luvseite einnehmen. Der Steuermann muss gleichzeitig die Pinne nach Luv drücken
und einen Handwechsel mit der Pinne sowie der Großschot hinter seinem Rücken
vornehmen. Diese Übung bitte immer wieder zu Hause (siehe Wende/Q-Wende)
perfektionieren.

Das Beidrehen / Beiliegen

Das Beidrehen/Beiliegen dient dazu, das Segelboot in einer stabilen und gleichzeitig ruhigen Lage zum Wind zu bringen. Jetzt können wir Reparaturen durchführen, Verletzungen versorgen, eine Pause einlegen oder die Segelflächen verkleinern (reffen).



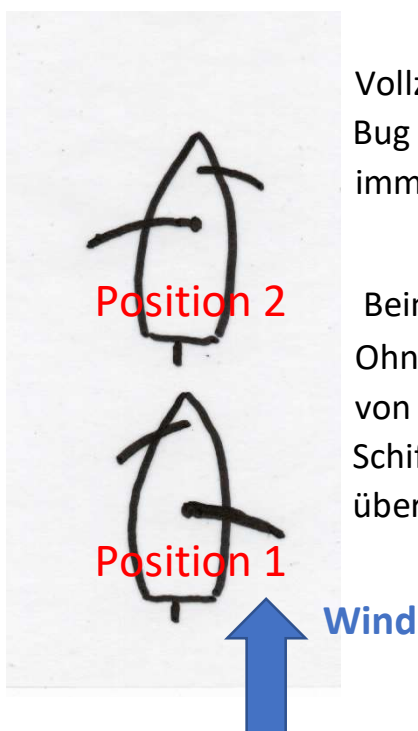
Sobald der Bug durch den Wind ist (Wende), wird das Großsegel weit aufgefiert so dass kein Winddruck mehr vorhanden ist.

Die Pinne wird leicht nach Lee gedrückt, und das Segelboot auf einen Winkel von ca. 50° - 60° zum Wind gehalten.

Der Steuermann bestätigt den Vollzug mit „Wir liegen bei“.

Das Beidrehmanöver wird aus dem (Hoch)-Amwindkurs gefahren. Das Kommando lautet „Klar zum Beidrehen, Fock bleibt back“. Der Vorschoter bestätigt mit „klar“. Der Steuermann legt das Ruder nach Lee mit dem Kommando „Ree“.

Das Schiften



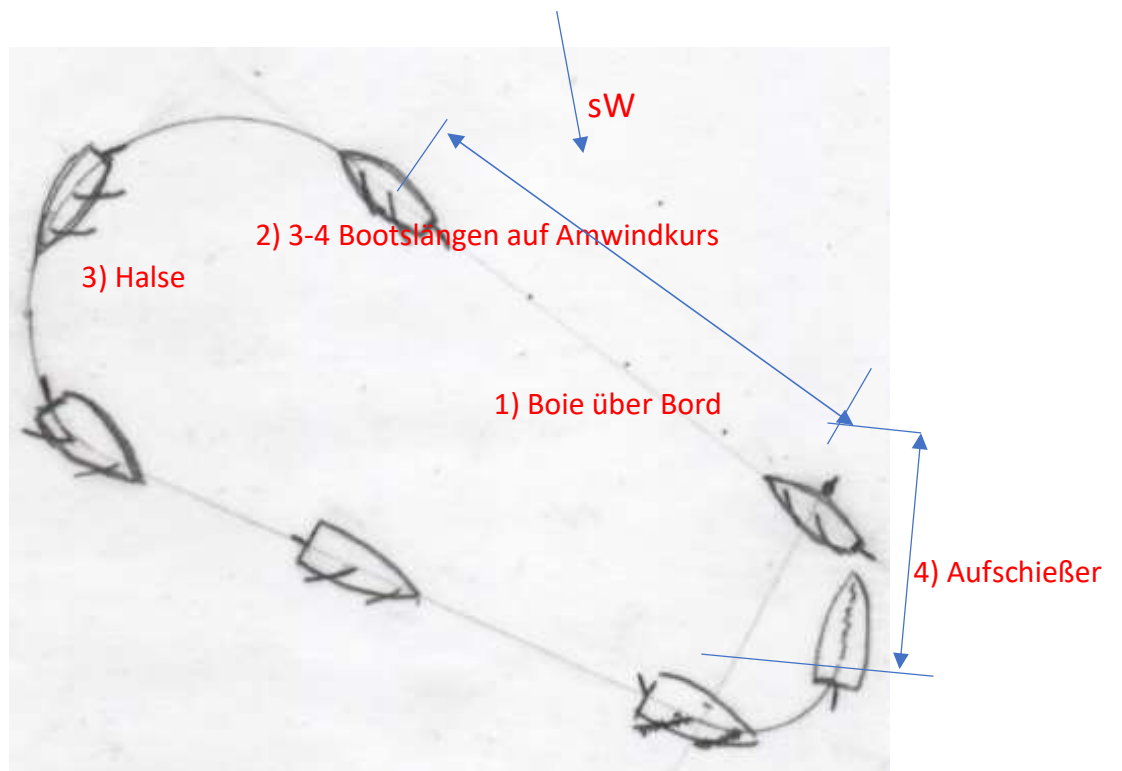
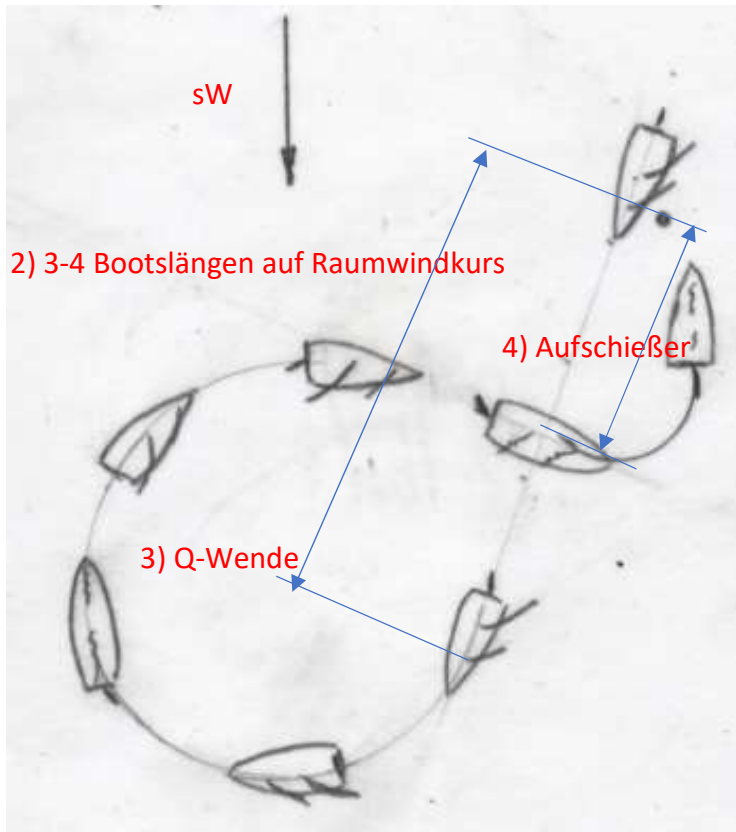
Vollzugsmeldung „Neuer Vorwindkurs auf Bb-/Stb-Bug liegt an. Beim Vorwindkurs sollte der Großbaum immer mit einem Bullenstander gesichert werden.

Beim Schiften befinden wir uns auf dem Vorwindkurs. Ohne den Kurs zu ändern, schiften wir ein oder beide Segel von der einen zur anderen Seite. Kommando: „Klar zum Schiften der Fock /des Großsegels“, Vorschoter „klar“, „holt über die Fock / das Großsegel“.

Die Rettungsmanöver mittels der Q-Wende und Halse

Die Rettungsmanöver laufen in vier Phasen ab.

1. Phase: Wir gehen sofort in den Ausgangskurs, **Raumwindkurs** bei der Rettungs-Q-Wende,
(**Amwindkurs** bei der Rettungshalse)
Auf diesem Kurs bleiben wir 3-4 Bootslängen.
2. Phase: Das Manöver Q-Wende bzw. Halse, beide Manöver werden kleinflächig gefahren, d.h. zügig und enden mit dem Halbwindkurs.
3. Phase: Auf dem anliegenden Kurs schätzen wir die zur Kurslinie in 90° liegende Entfernung zur Boje (MOB), hier können wir nur durch Übung das richtige Maß finden.
Der Zeitpunkt zum Aufschießer (einlenken) erfolgt immer, wenn wir mit unserer Blickrichtung aus unserer Position parallel zum Windspion auf die Boje schauen.
Ist der Abstand zu kurz, fallen wir ein wenig ab und vergrößern die Distanz, dadurch ändert sich auch der Zeitpunkt zum Aufschießen.
Unser Blick zur Boje ist jetzt parallel zum Wind leicht nach hinten gerichtet.
Ist der Abstand zu weit, dann luvten wir ein wenig an und verkürzen die Distanz zur Boje (MOB), dadurch ändert sich auch der Zeitpunkt zum Aufschießen. Unser Blick zur Boje ist jetzt parallel zum Wind leicht nach vorne gerichtet.
Während des Aufschießens entscheiden wir uns für die Aufnahmeseite.
Weht die Fock in Bootsmitte aus, dann wählen wir die Seite, an der wir sitzen.
Weht die Fock zur Stb- bzw. zur Bb-Seite, dann wählen wir auch diese Seite zur Aufnahme der Boje.
4. Phase: Die Seite, auf der wir die Boje aufgenommen haben, werden wir auch zum Weitersegeln beibehalten
Wir lassen die Fock auf der anderen Seite back nehmen, holen die Großschot an und legen die Pinne nach Luv.
Steuermann, Vorsegel und Pinne sind jetzt auf der gleichen Seite.
Sobald der Winkel zum Wind ein Weitersegeln möglich macht, wird die Fock übergeholt.



Das Reffen

Um das Großsegel zu reffen, drehen wir bei (Manöver wurde beschrieben).

- Nun wird das Großfall bis zur Reffkausch gefiert, der Baum dabei abgestützt und auf dem Heck abgelegt. Die Reffkausch im Segel (neuer Segelhals) wird mit einer Reffleine um den Baum und Mast so fixiert, dass der Zug nach oben und zum Schothorn aufgefangen wird.
- Nun wird das Großfall wieder stramm durchgesetzt.
- Für die parallele Kauch am Achterliek (neues Schothorn) wird auch mit einer Reffleine zur Baumnock nach hinten und um den Baum nach unten gezogen bis ein neues strammes Unterliek entsteht, das Ganze wird mit dem Webleinsteg mit einem halben Schlag um den Großbaum verknotet.
- Das übrige Tuch, wird eingerollt und mit den im Segel eingebundenen Reffbändsel (Zeisige) durch einen Kreuzknoten gesichert.

Jetzt lösen wir das Beiliegen wieder auf und segeln weiter.

Das Ausreffen wird genau in der entgegengesetzten Reihenfolge, auch während des Beiliegens vorgenommen.

Wegerechtsbestimmungen

Die Bodenseeschifffahrtsordnung regelt die Wegerechte wie folgt:
Segelboote haben vor Muskelkraft-bewegten und vor motorbetriebenen Wasserfahrzeugen das Wegerecht.

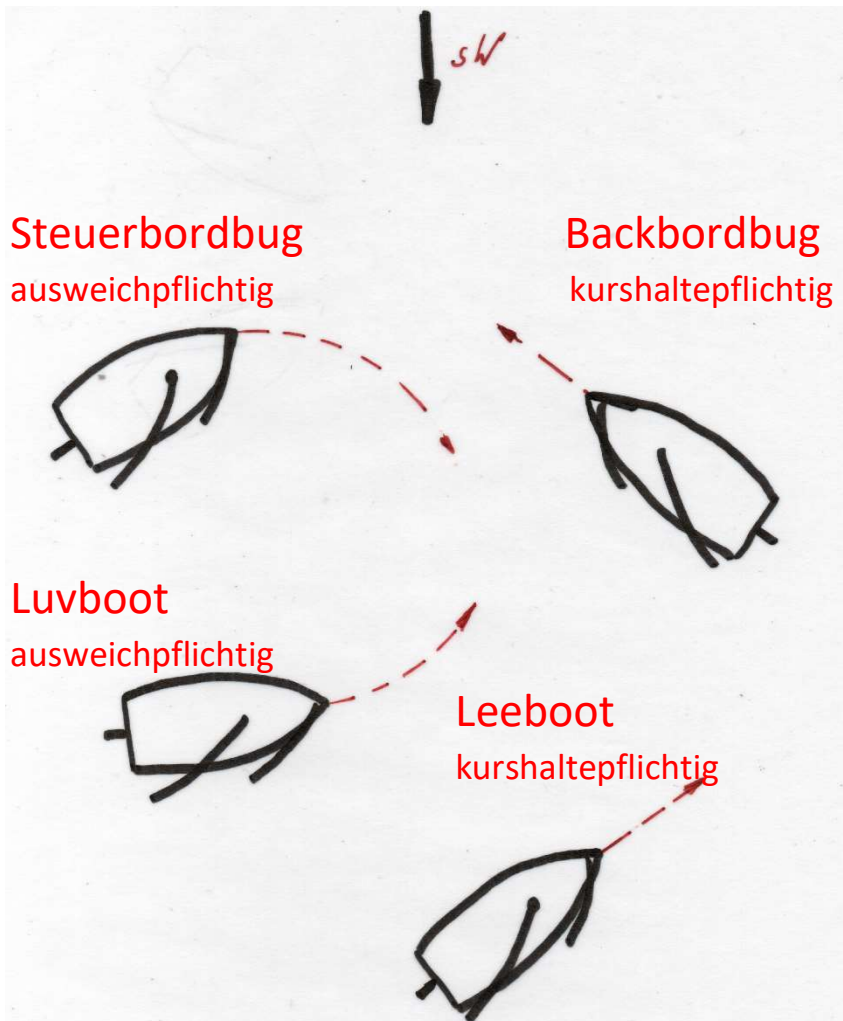
Fischer, die in Ausübung ihres Berufes auf ihrem Boot einen weißen Ball führen, Kursschiffe, die einen grünen Ball führen und Einsatzfahrzeuge, die Blaulicht anzeigen haben gegenüber uns Seglern das Wegerecht.

Ein Segelboot, das den Wind von Steuerbord hat, also auf **Backbordbug** segelt, hat **vor** einem Segelboot auf **Steuerbordbug** das Wegerecht.

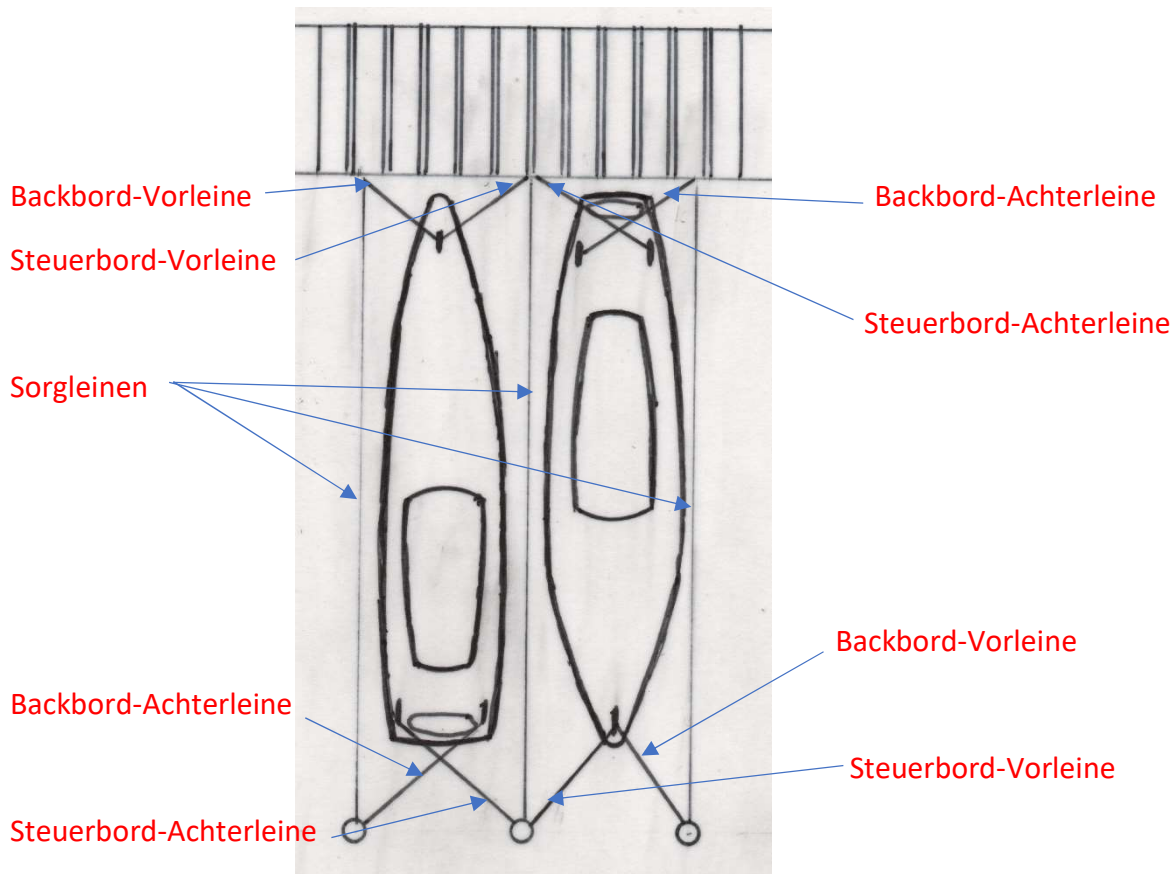
Haben zwei Segelboote den Wind von der gleichen Seite, beide segeln auf dem gleichen Bug, dann hat das Segelboot, welches in **Lee** von dem anderen Boot sich befindet, das **Wegerecht**.

Das Wegerecht bestimmt, wer kurshaltepflichtig und wer ausweichpflichtig ist.

Wegerecht für Segelboote untereinander, wenn sich die Kurse an einem Punkt kreuzen würden.



Hafenmanöver (Ab- und Anlegen aus/in der Box)



Das Ablegen aus der Hafobox

Beim Ablegen aus der Hafobox ist zu unterscheiden, ob wir mit dem Heck oder mit dem Bug zum Steg liegen.

Wenn also alle Vorbereitungen getroffen sind, wird als erstes geklärt, welche Windrichtung wir zum festliegenden Boot und zur Hafenausfahrtrichtung haben. Hierfür stellt man sich auf dem Boot mit Blickrichtung zur Hafenausfahrt und breitet die Arme aus, weht der Wind auf den Rücken, dann werden wir mit der Fock aus dem Hafen segeln. Weht er auf die Brust zu oder ist er sehr schwach, dann verholen wir uns mit Handkraft oder paddeln.

Das Lösen der Festmacher beginnt immer an der Stegseite. Es ist unabhängig davon ob wir mit dem Bug oder dem Heck zum Steg liegen.

Als erstes wird die Lееleine und dann die Luvleine gelöst und an die Sorgleine geknotet, gleichzeitig hält der Steuermann das Boot mit der Sorgleine in Luv fest.

Liegt das Boot mit dem Bug zum Hafenfahrwasser wird an dem Dalben zuerst die Leeleine und dann die Luvleine gelöst und am jeweiligen Haken eingehängt.

Jetzt können wir das Boot mittels der Sorgleine aus der Box ziehen.

Liegen wir mit dem Heck zum Hafenfahrwasser lösen wir zuerst die Leeleine und dann die Luvleine, behalten sie aber in der Hand.

Beide Leinen benötigen wir, nach dem wir das Boot an den Sorgleinen aus der Box geschoben haben, um es in Fahrtrichtung längst an den Dalben legen zu können.

Zum Schluss hängen wir die Achterleinen an den Haken.

Bei der entsprechenden Windrichtung kann nun die Fock ausgerollt werden.

Bei dem Verholen mit Handkraft werden wir uns im ersten Fall mit viel Schwung zur gegenüberliegenden Hafenspundwand und von dort zur Hafenausfahrt verholen. Einer hält sich am Vorstag, der Zweite an den Wanten und der Dritte am Achterstag fest. Der Steuermann hält einen gleichbleibenden Abstand zur Spundwand, so dass wir uns rhythmisch mit Handzug Richtung Hafenausfahrt bewegen.

Beim Verholen an den Dalben gehen wir genauso vor.

Sobald wir dann eine neue Fahrtrichtung einschlagen können, die uns einen Winkel von 45° zum wahren Wind ermöglicht, rollen wir das Vorsegel aus.

Wir nehmen Fahrt auf und gehen hoch am Wind, die Vorschot wird fixiert und der Steuermann hält den Großbaum auf ca. 30° in waagerechter Stellung nach Lee. Mit dem Kommando „heißt Großsegel“ wird unter Beibehaltung des (Hoch)-Amwindkurses das Groß hochgezogen und das Fall belegt. Alternativ kann das Großsegel auch im Aufschießer geheißt werden.

Mit dem Dichtholen der Großschot nimmt der Steuermann mit einem Amwindkurs Fahrt auf, die Vorschot wird ab jetzt vom Vorschoter übernommen.

Merke: Die Schoten werden generell aus der Hand gefahren, die Curryklemme wird nicht mehr benutzt, die Winschen nur dann, wenn die Kräfte größer werden.

Das Anlegen in der Hafenbox

Beim Anlegen im Hafen ist der Manöverplan davon abhängig ob der Wahre Wind zu unserem Anlegekurs noch einen Winkel von mindestens ca. 45° hat.

In diesem Fall bergen wir das Großsegel bereits vor der Hafeneinfahrt mittels einem Hochamwindkurs und loser Großschot oder fahren einen Aufschießer.

Wenn wir Bug voraus anlegen, segeln wir mit dem Vorsegel in den Hafen, auf der linken Seite des Hafenfahrwasser (wenn kein Gegenverkehr herrscht), um dann in einem großen Bogen direkt in die Box zu fahren. Das Vorsegel wird erst dann eingerollt, wenn die Fahrt für die Reststrecke ausreicht.

Wenn wir mit dem Heck zum Steg liegen, segeln wir am rechten Fahrwasser ca. 1,5-2,0 m von den Dalben entfernen und lenken erst dann stark nach BB (Pinne nach StB) ein, wenn der Mast auf gleicher Höhe mit dem StB-Dalben der Liegebox ist (auch hier muss das Fahrwasser frei sein). Das Augenmerk des Steuermanns liegt auf dem Schwenkradius des Hecks. Am Achterstag muss ein Mitsegler nun die Leine am Dalben greifen und das Heck in die Box ziehen. Das Vorsegel wird bei diesem Manöver dann eingerollt, wenn die Reststrecke ohne Windkraft gelingt.

Wenn der Wind in einem kleineren Winkel als 45° zum Anlegekurs weht, dann müssen wir mit einem Aufschießer in den Hafen fahren und je nach Besatzungsstärke das Vorsegel und das Großsegel in der Aufschießerstrecke bergen, auf jeden Fall aber das Vorsegel einrollen.

Wenn die Fahrtgeschwindigkeit reicht, fahren wir bis zum ersten Dalben unserer Box und ergreifen dort die Festmacherleine. Wenn die Geschwindigkeit nicht reicht, wählen wir den ersten Dalben, den wir erreichen, wenn wir zu schnell sind, fahren wir über unser Ziel hinaus.

Die Reststrecke zur Box verholen wir uns per Handkraft.

Die wichtigsten und prüfungsrelevanten Kommandos

Kursänderung:

Steuermann:	Vorschoter:
Wir luv an, holt an die Schoten, ... -Windkurs liegt an Wir fallen ab, fiert auf die Schoten, ... -Windkurs liegt an	<i>Bedient die Fock</i>

Wende:

Steuermann:	Vorschoter:
Klar zur Wende	Klar <i>(wenn der Manövrierraum frei und er parat an den Schoten ist)</i>
Ree (Pinne in Lee)	<i>Bedient die Fock</i>

Q-Wende:

Steuermann:	Vorschoter:
Klar zur Q-Wende	Klar <i>(wenn der Manövrierraum frei und er parat an den Schoten ist)</i>
Ree, Schoten mitführen (Pinne in Lee)	<i>Bedient die Fock synchron zur Kursänderung</i>

Halse:

Steuermann:	Vorschoter:
Klar zur Halse	Klar <i>(wenn der Manövrierraum frei und er parat an den Schoten ist)</i>
<i>(Holt die Großschot dicht)</i>	
Rund achtern <i>(Pinne nach Luv und fiert die Großschot auf)</i>	<i>Bedient die Fock</i>

Beidrehen/Beiliegen:

Steuermann:	Vorschoter:
Klar zum Beidrehen	Klar <i>(wenn der Manövrierraum frei und er parat an den Schoten ist)</i>
Ree, Fock bleibt back (Pinne in Lee, aufführen der Großschot, Pinne leichte Luvstellung)	<i>Hält die Fock back und fixiert sie</i>

Aufschiesser:

Steuermann:	Vorschoter:
Klar zum Aufschiesser	Klar <i>(wenn der Manövrierraum frei und er parat an den Schoten ist)</i>
Schoten los <i>(Pinne nach Luv und fiert die Großschot auf)</i>	<i>Fiert die Fock</i>

MOB → mittels Q-Wende:

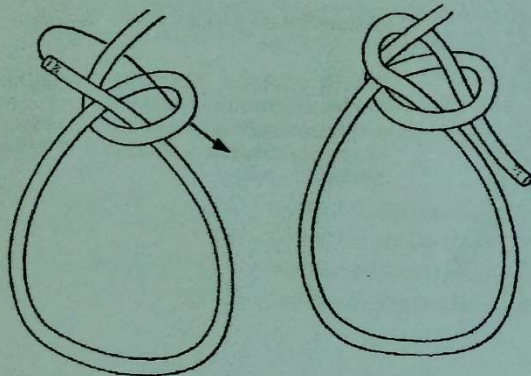
Steuermann:	Vorschoter:
Boje über Bord, Rettungsring aus- werfen, Ausguck stellen, Entfernung durchgeben.	<i>(ruft die Boots- längen, Entfernung zur Boje, bis 3-4 durch.)</i>
Wir fallen ab auf Raum- windkurs, fiert auf die Schoten. <i>(Geht sofort auf Raum- windkurs, fährt 3-4 Bootslängen)</i>	<i>(bedient die Fock) entsprechend der Kursänderung)</i>
Klar zur Q-Wende	Klar
Ree, Schoten mitführen <i>(Pinne in Lee, fährt dann zügig die Q-Wende bis auf Halbwindkurs)</i>	<i>(klariert die Schoten) Bedient die Fock synchron zur Kursänderung</i>
<i>(entscheidet sich für die richtige Aufschießer- strecke und -zeitpunkt)</i> Klar zum Aufschießer Schoten los <i>(steuert auf die Boje zu und fiert das Groß)</i> Aufnahme der Boje an ...-Bord	Klar <i>(fiert die Fock)</i> <i>(nimmt die Boje an ... Bord auf)</i>
Wir segeln weiter auf -Bord, Fock back an -Bord	<i>Bedient die Fock nach Anweisung</i>

MOB → mittels Halse

Steuermann:	Vorschoter:
Boje über Bord, Rettungsring aus- werfen, Ausguck stellen, Entfernung durchgeben.	<i>(ruft die Boots- längen, Entfernung zur Boje, bis 3-4 durch.)</i>
Wir luv an auf Amwindkurs, holt an die Schoten. <i>(Geht sofort auf Amwind- kurs, fährt 3-4 Bootslängen)</i>	<i>(bedient die Fock) entsprechend der Kursänderung)</i>
Klar zur Halse	Klar <i>(klariert die Schoten)</i>
Holt dicht die Großschot <i>(Holt die Großschot dicht)</i>	
Rund achtern, <i>(Pinne in Luv, fährt dann zügig die Halse und fiert die Großschot auf bis auf Halbwindkurs)</i>	<i>(klariert die Schoten) Bedient die Fock synchron zur Kursänderung</i>
<i>(entscheidet sich für die richtige Aufschießer- strecke und -zeitpunkt)</i> Klar zum Aufschießer Schoten los <i>(steuert auf die Boje zu und fiert das Groß)</i> Aufnahme der Boje an ...-Bord	Klar <i>(fiert die Fock)</i> <i>(nimmt die Boje an ... Bord auf)</i>
Wir segeln weiter auf -Bord, Fock back an -Bord	<i>Bedient die Fock nach Anweisung</i>

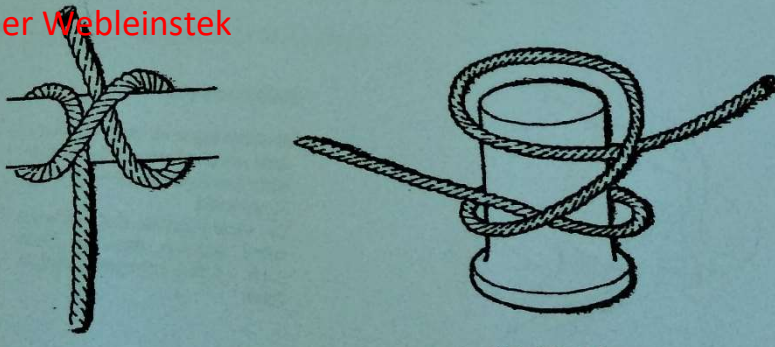
Die prüfungsrelevanten Seemannsknoten

Der Palstek



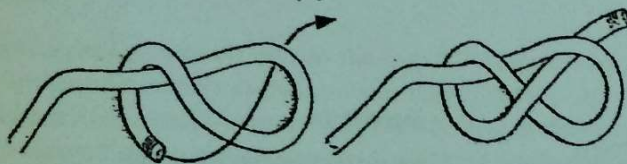
Er zieht sich bei Belastung nicht zu und dient deshalb zum Überwerfen über Poller oder Pfähle/Dalben.

Der Wableinstek



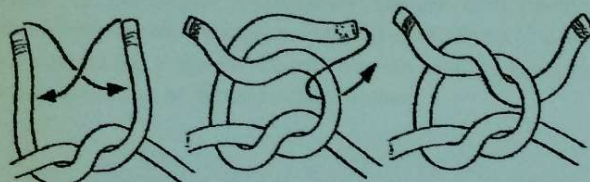
Der klassische Festmacher-Knoten an Pfählen/Dalben. Aber auch um Fender an der Reling zu befestigen.

Der Achterknoten



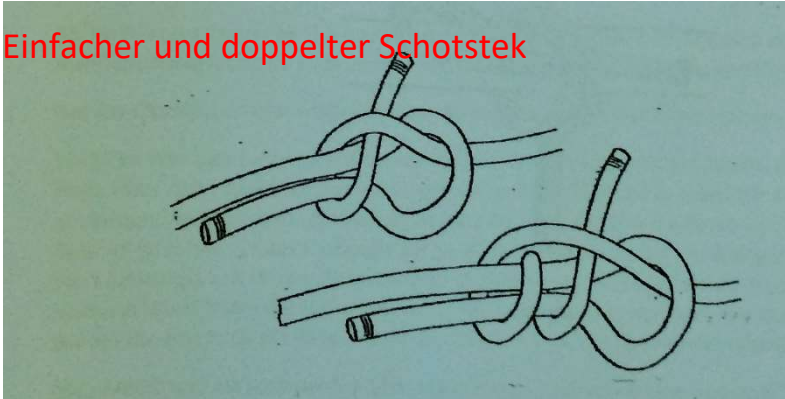
Er verhindert das Herausrauschen eines Endes durch einen Block oder Auge.

Der Kreuzknoten



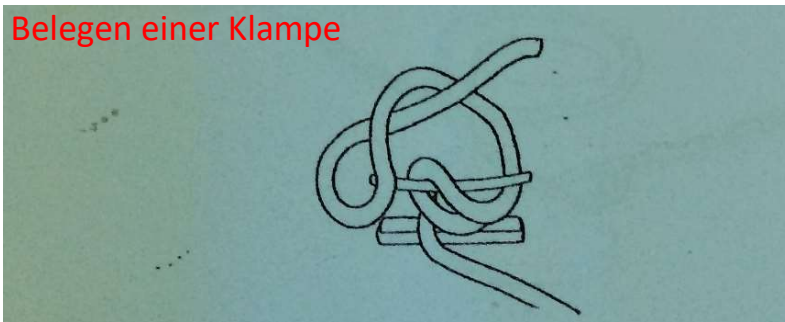
Zum Verbinden zweier gleichstarker Enden.

Einfacher und doppelter Schotstek



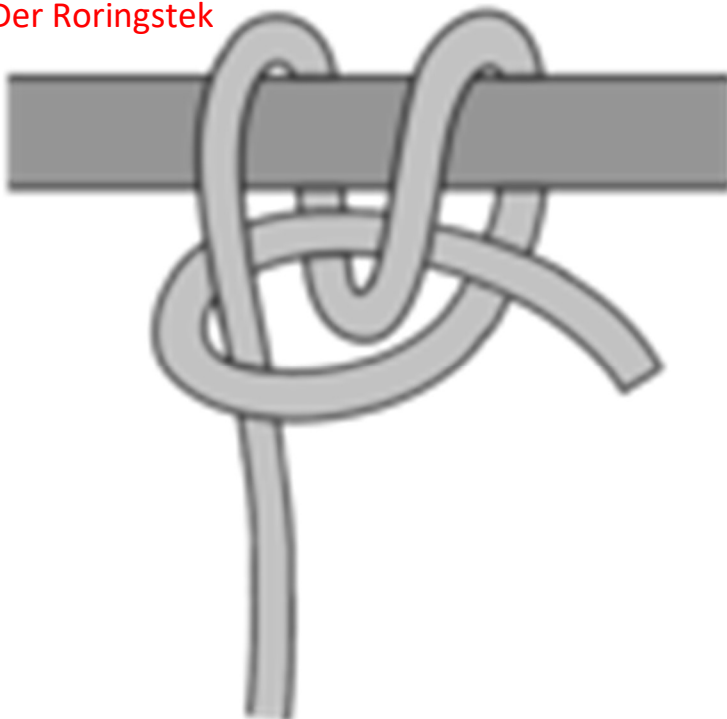
Zum Verbinden zwei ungleichstarker Enden.

Belegen einer Klampe



Zunächst legen wir einen Rundtörn, dann ein oder zwei Kreuzschläge und zuletzt einen Kopfschlag.

Der Roringstek



Zum Belegen an einem Ring.

Segelkursplan

Segeltag 1

- Das Schulungsboot wird vorgestellt
- Windrichtung feststellen
- Unterschied Wahrer Wind, Fahrtwind, Scheinbarer Wind
- Luv und Lee
- Backbordbug und Steuerbordbug
- Großsegel setzen, Rollfock bedienen
- Ablege- und Anlegemanöver werden vom Trainer durchgeführt
- Amwindkurs segeln und Kurshalten (Blick auf den Horizont), Windrichtung und Änderungen erkennen (Blick auf Spion), Windanströmung (Blick auf Vorsegel-Vorliek), Strömungsabriss (Segel killt) erkennen. Die Aufgaben des Vorschoters auf Amwindkurs.
- Raumwindkurs segeln und Kurshalten (Blick auf den Horizont), Windrichtung und Änderung erkennen (Blick auf den Spion oder Verklicker), Abdeckung des Vorsegels durch das Großsegel (Fock fällt) erkennen. Die Aufgaben des Vorschoters auf Raumwindkurs.
- Abfallen und Anluven, die notwendige Veränderung der Segelstellung und den dazugehörigen handlungsorientierten Kommandos üben.
- Einführung der Wende mit den Kommandos und dem zeitgleichen Wechsel zur neuen Luvseite mit dem gleichzeitigen Handwechsel Schot/Pinne hinter dem Rücken.
- Die Wirkung des Windes am Segel erklären (Strömungstechnik, Vortrieb und Auftrieb).

Merke: Die Wende geht vom (Hoch-) Amwindkurs der einen Seite zum (Hoch-) Amwindkurs der anderen Seite.

Das Lernziel des Tages ist ein Gefühl für das Boot im Wechselspiel des Windes (Richtung und Stärke) zu entwickeln.

Segeltag 2

- Wiederholung Erklärung Boot.
- Ablege- und Anlegemanöver unter Anleitung fahren.
- Wiederholung der Übung vom Vortag, Halbwindkurs einschließen.
- Einführung der Q-Wende mit den Kommandos und dem permanenten Kurswechsel und Schotenführung, d.h. aus dem Raumwindkurs anluven bei gleichbleibender Ruderstellung,

die eigentliche Wende mit dem zeitgleichen Wechsel zur neuen Luvseite und mit dem gleichzeitigen Handwechsel Schot/Pinne hinter dem Rücken.

Merke: Die Q-Wende geht vom Raumwindkurs der einen Seite zum Raumwindkurs der anderen Seite.

Achtung: Die Schotenführung beim Anluven und beim Abfallen verläuft synchron zum Kurswechsel. Die Bedienung des Vorsegels üben, wird bei der Q-Wende meistens zu schnell durchgeführt.

Das Lernziel des Tages ist es schrittweise aus dem Lernen nach Vorgaben zum Erkenntnislernen zu kommen. Die Perfektion der einzelnen Kursinhalte steht dabei noch nicht im Vordergrund, sondern das eigene Erkennen von Fehlern.

Segeltag 3

- Wiederholung vom Vortag mit Schwerpunkt An- und Ablegen, Wende und Q-Wende
- Einführung der Halse mit den Kommandos und dem zeitgleichen Wechsel zur neuen Luvseite mit dem gleichzeitigen Handwechsel Schot/Pinne hinter dem Rücken.
- Der Schwerpunkt liegt hier auf einem stabilen Raumwindkurs während die Großschot dichtgeholt wird.

Merke: Die Halse geht vom Raumwindkurs der einen Seite zum Raumwindkurs der anderen Seite.

Das Lernziel des Tages ist die Kurse zum Wind selbstsicher zu fahren, die Wende, Q-Wende und Halse aus dem richtigen Bootsstellung zum Wind starten und in der Richtigen Stellung zum Wind beenden. Die Kommandosprache sollte jetzt schon routinierter sein.

Segeltag 4

- Wiederholung vom Vortag mit Schwerpunkt Halse aber auch die Q-Wende.
- Aufschießer (direkt in den Wind) vorführen und üben lassen.
- Den Zeitpunkt des Kurswechsels zur Boje üben, es lässt sich am leichtesten vermitteln in dem wir die Richtung des Spions vom Steuermann mit dem ausgestreckten Arm anzeigen lassen und wenn sein Arm auf die Boje zeigt, luvt er zur Boje an.
- Das Gefühl für die Auslaufstrecke entwickeln, Boje zum Zeitpunkt der Einlenkung gegen den Wind über Bord werfen und die Entfernung der Auslaufstrecke einschätzen lernen. Danach die Boje aus dem Lee anfahren und dann aufschießen zur Boje.

Das Lernziel des Tages ist die Wende, Q-Wende sicher zu fahren, Sicherheit beim Ablegen und Anlegen zu gewinnen, ein Gefühl für die Streckenlänge des Aufschießers und den Zeitpunkt des Einlenkens zur Boje zu entwickeln.

Segeltag 5

- Selbständig ab- und anlegen
- Einführung MOB-Rettungsmanöver, der Schwerpunkt liegt auf die **Vier-Phasen der Rettung:**

1. Phase: Neben den Kommandos

- Boje über Bord,
- Rettungsmittel nachwerfen,
- Ausguck stellen,
- Entfernung angeben,

Muss der Ausgangskurs schnellstens anliegen,

- leichter Raumwindkurs (ca. 135°) bei der Q-Wende
- leichter Amwindkurs (ca. 40°) bei der Halse

2. Phase: Nach 3-4 Bootslängen erfolgt die routiniert und kleinflächig gefahrene **Q-Wende bzw. die Halse**, beide Manöver enden auf dem anderen Bug mit Halbwind.

Die entsprechenden Kommandos gehören dazu.

3. Phase: Mit einem Abstand, im **rechten Winkel zur Kurslinie gemessen, von ca. 2-3 Bootslängen und wenn der Steuermann in der verlängerten Linie des Spions auf die Boje schaut, erfolgt der Aufschießer.**

Die Möglichkeit der minimalen Richtungskorrektur durch die Aufnahme der Boje auf Stb oder Bb sowie Verringerung der Fahrgeschwindigkeit durch früheres auffieren der Segel vor dem Aufschießer und/oder sehr hartes Ruderlegen bei der Aufschießer-Kursänderung muss erkannt werden.

4. Phase: Die Aufnahme der Boje erfolgt, wenn die Segel zu einer Seite auswehen, an dieser Seite, wenn die Segel mittig auswehen auf der Steueranseite.

Nach Rettung der Boje, entscheiden wir uns für die Weiterfahrt auf dem Bug zu dem die Segel auswehten, bei mittigem Stand der Segel auf der gegenüberliegende Seite des Steuermanns.

Wir planen die Weiterfahrt schon in der Endphase des Aufschießers, wenn wenig Restfahrt im Boot ist, können wir durch abfallen und Fockbackstellen und Großsegel anholen eine zügige Weiterfahrt sicherstellen.

Das Lernziel des Tages ist das Verinnerlichen der 4 – Phasen - Methode bei den Rettungsmanövern.

6. Segeltag

- Wiederholen und üben aller Lerninhalte,
- Prüfungssituation angstfrei üben.

Die weiteren Fertigkeiten und Kenntnisse, sind:

- Knoten, die in der Prüfung verlangt werden können,
- Reffen,
- Beidrehen,
- Schmetterlingsegeln vor dem Wind mit der Erklärung Bullenstander,
- Schiften,
- Anlegen und Ablegen wenn möglich auch am Steg oder in der Box,
- Wegerechtsbestimmungen

Das Lernziel des Tages: Du hast das Gefühl, dass Du gut geschult wurdest und Dich sicher fühlst, den Prüfungsanforderungen gerecht zu werden.

Konstanz, den 31. Mai 2021 Ulrich Lutze