

Dreyer Sportküsten schifferschein + Sportboot führerschein See

Mit amtlichen
Fragenkatalogen

Mit aktualisiertem
Fragenkatalog



Inhalt

Führerscheine in der Sportschifffahrt 5

1 NAVIGATION 9

Klassische Navigationsinstrumente	10
Arbeiten in der Seekarte	14
Kursbeschickung	26
Terrestrische Schiffsortbestimmung	36
Terrestrische Kompasskontrolle	44
Elektronische Navigation	45
Seekarten und Seebücher	57
Gezeitenkunde	64

2 SCHIFFFAHRTSRECHT 81

Seeverkehrsrecht	82
Kollisionsverhütungsregeln	84
Das Internationale Signalbuch	111
Seeschifffahrtsstraßenordnung	112
Sonstige schifffahrtsrechtliche Vorschriften	128

3 WETTERKUNDE 139

Grundlagen, Begriffe	140
Wolken	146
Meteorologische Erscheinungen (Fronten, Trog, Gewitter)	150
Wetterregeln	162
Seewetter: Nordsee, Ostsee, Mittelmeer	164
Seegang	169
Meteorologische Messgeräte	170
Seewetterberichte	172

4 SEEMANNSCHAFT 175

Yachtbau, Ausrüstung	176
Aus der Theorie des Segelns	200
Aus der Praxis des Segelns	206
Unter Maschine	222
Sicherheit an Bord	228
Seemännische Arbeiten	244
Yachtgebräuche	250
Kommandotafel des DSV	252



AMTLICHE FRAGENKATALOGE

Sportbootführerschein See	254
Viele Stunden Lernzeit sparen	323
Fachkundenachweis Seenotsignalmittel	332
Hintergrundwissen Fachkundeprüfung	337
Sportküstenschifferschein	340

SKS-Prüfung 388

Register 390

Beilagen

15 Seekartenausschnitte zu den Kartenaufgaben für den Sportbootführerschein See

NAVIGATION

KLASSISCHE NAVIGATIONSINSTRUMENTE

ARBEITEN IN DER SEEKARTE

KURSBESCHICKUNG

TERRESTRISCHE SCHIFFSORTBESTIMMUNG

TERRESTRISCHE KOMPASSKONTROLLE

ELEKTRONISCHE NAVIGATION

SEEKARTEN UND SEEBÜCHER

GEZEITENKUNDE

Koppelnavigation

Navigation

Die deutsche Norm DIN 13312 definiert Navigation als „Maßnahmen – Beobachtungen, Messungen und Auswertungsmethoden – zur Fahrzeugführung, mit deren Hilfe ermittelt wird, – wo sich das Fahrzeug befindet – wohin das Fahrzeug gelangen würde, wenn keine seine Bewegung verändernden Maßnahmen ergriffen werden und – was zu tun ist, um ein gewünschtes Ziel sicher zu erreichen, gegebenenfalls auf einem vorgegebenen Weg“

Navigationsverfahren

Die **terrestrische Navigation** (terra = Erde) nutzt Landmarken und Seezeichen, um den Schiffsort zu bestimmen und den Kurs festzulegen. Dabei wird nur mit optischen Mitteln gearbeitet. Zur terrestrischen Navigation zählen – Koppel- und Stromnavigation – Kreuzpeilungen – Doppelpeilungen – Versegelungspeilungen – Lotungen sowie – Horizontal- und Höhenwinkelmessungen (heute nicht mehr üblich).

Die **technische Navigation** hieß früher Funknavigation

und wird heute zumeist als **elektronische Navigation** bezeichnet. Sie basiert auf elektromagnetischen Wellen. Solche Funkwellen werden von Satelliten (GPS) und Schiffen (Radar) ausgestrahlt. Ein GPS-Navigator bestimmt vollautomatisch den Kurs und den genauen Schiffsort. Mit einem GPS-Navigator kann besonders einfach navigiert werden, dieses Verfahren heißt **Wegpunktnavigation** (siehe Seite 46 ff.). Zur technischen Navigation zählt auch die **Radarnavigation**. Auch mit Radar lässt sich der Schiffsort bestimmen.

Früher musste auf Ozeanen **astronomisch** navigiert werden. Dazu misst man mit einem Sextanten die Höhenwinkel von Gestirnen. Jede Messung liefert eine Standlinie. Mathematische Berechnungen oder die genaue Kenntnis des Sternenhimmels sind dabei nicht unbedingt erforderlich.

Die Sportbootführerschein-See-Ausbildung beschränkt sich auf die Grundlagen der terrestrischen Navigation. Sportküstenschiffer erlernen die komplette terrestrische Navigation und ein wenig elektronische Navigation. Für den Sportseeschifferschein wird die

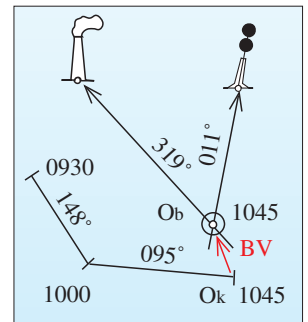
ganze elektronische Navigation benötigt; die astronomische Navigation wird von Sporthochseeschiffem verlangt.

Koppelnavigation

In der Koppelnavigation wird der Schiffsort allein mithilfe von Kompass und Log bestimmt. Die zurückgelegten Strecken werden mit Bleistift in die Seekarte gezeichnet, um jederzeit den Schiffsort zu kennen (**zeichnerisches Koppeln**). Dabei muss auch ein möglicher Einfluss von Wind oder Strom berücksichtigt werden.

Ein Ort, den man von einem bekannten Ort ausgehend durch Koppelnavigation erhält, heißt **Koppelort O_k** , wenn der Strom berücksichtigt wurde. Dagegen spricht man von **Loggeort O_l** , wenn der Strom bei der Ortsermittlung unbeachtet blieb. Wird der Schiffsort durch ein Ortsbestimmungsverfahren wie Peilung oder Winkelmessung ermittelt, so nennt man ihn **beobachteten Ort O_b** oder **Fix**. Der Vektor (Pfeil) vom Koppelort O_k zum beobachteten Ort O_b heißt **Besteckversetzung BV** . Sie wird als Richtung und Entfernung angegeben, z. B.: $BV = (345^\circ; 0,7 \text{ sm})$.

In der Seekarte wird nach DIN 13312 wie folgt gearbeitet: Kurs- und Standlinien werden als Gerade gezeichnet. Standlinien können eine Pfeilspitze erhalten, die zum gepeilten Objekt zeigt. Wer an Kurs- und Standlinien die Gradzahl (KaK bzw. rWP) schreibt (nach DIN nicht erforderlich), kann das Ergebnis schneller überprüfen. Koppelorte O_k werden durch einen kleinen Querstrich auf der Kurslinie gekennzeichnet. Beobachtete Orte O_b werden als kleiner Kreis um den Schnittpunkt der Standlinien kenntlich gemacht. Neben Orte wird die Uhrzeit in vier gleich großen Ziffern (z. B. 1000) oder mit Doppelpunkt (z. B. 10:00) geschrieben. Je näher das Schiff vor einer unbekanntes Küste läuft, desto öfter sollte der beobachtete Ort bestimmt werden.



Schematische Darstellung des Koppelns gemäß DIN 13312 „Navigation“.

Kursdreieck, Anlegedreieck und Zirkel



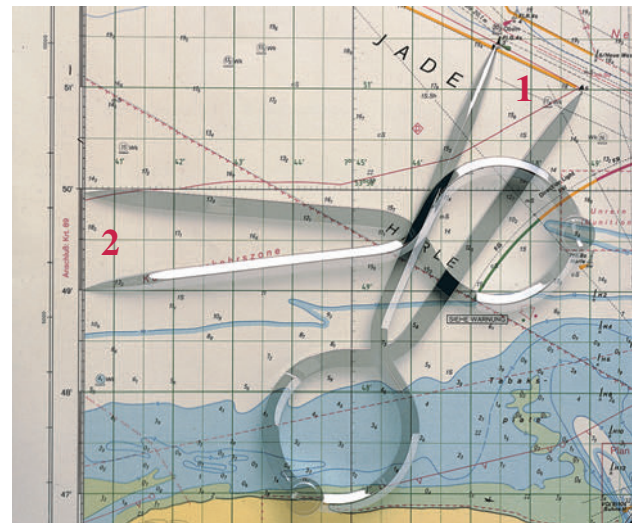
Kursdreieck. Das Zentrum der Gradeinteilung liegt auf einem Meridian; unten wird der Winkel abgelesen.



Kurs 167° (schwarze Zahl) verläuft entlang der Zentimeter-skala nach rechts unten, 347° (rote Zahl) nach links oben.



Das Anlegedreieck an die Winkelskala des Kursdreiecks anlegen. Daran das Kursdreieck verschieben, bis die Zentimeterskala durch den gewünschten Ort verläuft.



Entfernungen werden mit einem Zirkel auf den seitlichen Kartenrand übertragen. Hier ist eine Minute (1') gleich einer Seemeile (1 sm = 1 852 m).

SCHIFFFAHRTSRECHT

SEEVERKEHRSRECHT

KVR TEIL A ALLGEMEINES

KVR TEIL B AUSWEICH- UND FAHRREGELN

KVR TEIL C LICHTER UND SIGNALKÖRPER

LICHTER, SIGNALKÖRPER UND SCHALLSIGNALLE (KVR UND SEESCHSTRO)

KVR TEIL D SCHALL- UND LICHTSIGNALLE; TEIL E BEFREIUNGEN

KVR ANLAGE IV NOTZEICHEN

DAS INTERNATIONALE SIGNALBUCH

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN DER SEESCHSTRO

FAHRREGELN DER SEESCHSTRO

SONSTIGE VORSCHRIFTEN DER SEESCHSTRO

SCHIFFFAHRTSZEICHEN DER SEESCHSTRO

SONSTIGE SCHIFFFAHRTSRECHTLICHE BESTIMMUNGEN

Fahrzeuge, die einander in Sicht haben

Abschnitt II Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben

Die KVR kennen keine Vorfahrt! Wer im Zusammenhang mit den KVR von „Vorfahrt“ spricht, bekommt bei SKS-Prüfungsfragen null Punkte.

Abschnitt 2 enthält die Ausweichregeln. Diese beinhalten keine Vorfahrtsrechte, sondern Ausweich- und Kurshaltpflichten. Diese Regeln sind nur anzuwenden, wenn die Fahrzeuge einander in Sicht haben.

Nicht in Sicht haben sich Fahrzeuge im Nebel, die einander nur durch Nebelsignale oder nur mit Radarhilfe wahrnehmen können.

nen. Dann ist allein Regel 19 anzuwenden (Seite 95).

Maßgeblich für die Beurteilung einer Ausweichsituation im freien Seeraum ist die Lage, wie sie beim ersten Inblickkommen bzw. beim Eintritt in den Nahbereich besteht. Eine spätere Änderung der Lage der Fahrzeuge zueinander verändert nicht die Ausweichpflicht.

Regel 11 Anwendung
Die Regeln dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben.

Das heißt nach Regel 3 k),

... wenn jedes (Fahrzeug) vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.

Regel 12 Segelfahrzeuge
Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das eine dem anderen wie folgt ausweichen:

- i) Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen;
- ii) wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen;
- iii) wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sichtet

und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem anderen ausweichen.

Im Sinne dieser Regel ist die Luvseite diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüberliegt...

Viele Segler verwenden die weit verbreitete Kurzform von Regel 12 i) „Backbordbug vor Steuerbordbug“. Auch wenn der Grundgedanke richtig ist – für diese Formulierung gibt es bei SKS-Prüfungsfragen null Punkte.



Szene vor dem Start zu einer Regatta: Beide Fahrzeuge haben den Wind von derselben Seite. Das linke Schiff liegt in Luv und war ausweichpflichtig.



Die italienische „Mandrake“ mit Wind von Backbord kollidiert mit der niederländischen „Promotion“, die den Wind von Steuerbord hat. Beide Schiffe erlitten Totalschaden.

Fahrzeuge, die einander in Sicht haben

Regel 13 Überholen

a) Ungeachtet der Regeln des Teiles B Abschnitte I und II muss jedes Fahrzeug beim Überholen dem anderen ausweichen.

b) Ein Fahrzeug gilt als überholendes Fahrzeug, wenn es sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als $22,5^\circ$ achterlicher als querab nähert und daher gegenüber dem zu überholenden Fahrzeug so steht, dass es bei Nacht nur dessen

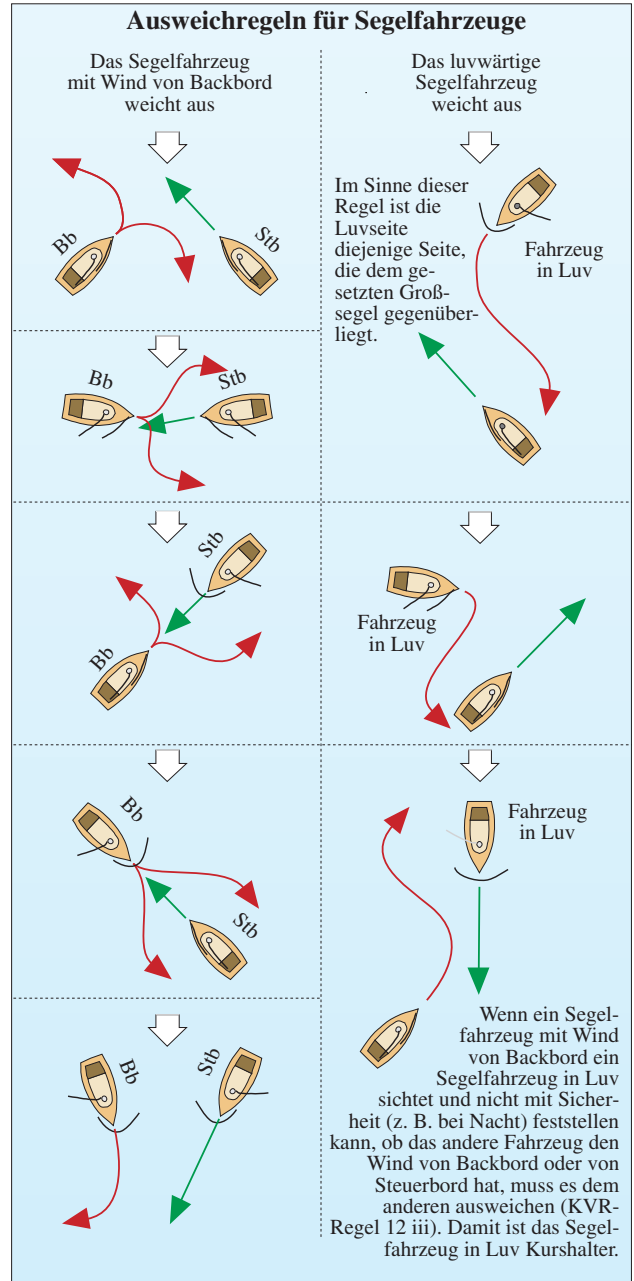
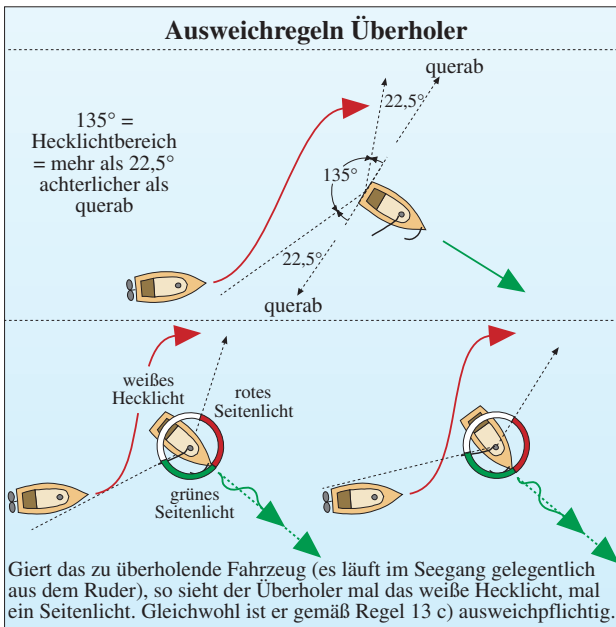
Hecklicht, aber keines der Seitenlichter sehen könnte.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so muss es dies annehmen und entsprechend handeln.

d) Durch eine spätere Änderung der Peilung wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden im Sinne dieser Regeln noch wird es von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug auszuweichen, bis es dieses klar passiert hat.

Ein Überholer ist immer und unter allen Umständen ausweichpflichtig.

Einmal Überholer, immer Überholer.



WETTERKUNDE

GRUNDLAGEN, BEGRIFFE

WOLKEN

METEOROLOGISCHE ERSCHEINUNGEN

WETTERREGELN

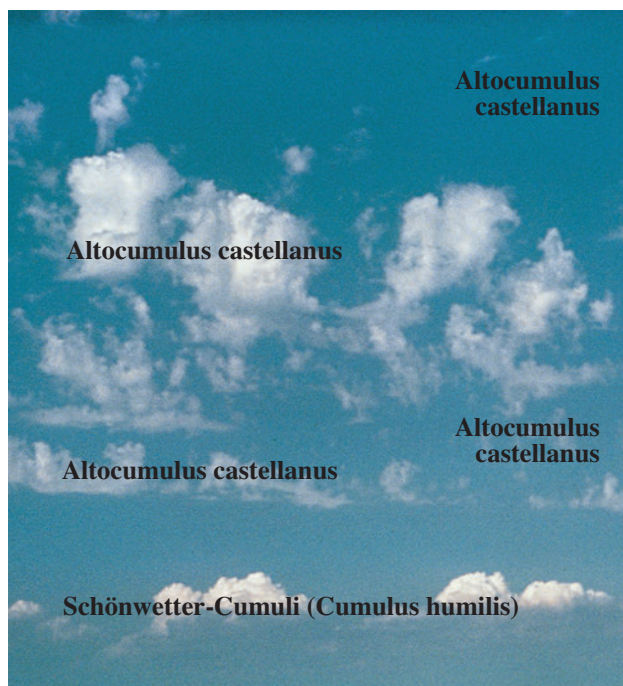
SEEWETTER: NORDSEE, OSTSEE, MITTELMEER

SEEGANG

METEOROLOGISCHE MESSGERÄTE

SEEWETTERBERICHTE

Wind



Alto cumulus castellanus (mittelhohe Cumuli mit türmchenartigen Quellungen) erinnern an Zinnen einer Burgmauer. Sie bilden sich nur über Land oder in Landnähe, vor allem in den frühen Morgenstunden, selten am Vormittag. Alto cumulus castellanus gelten als Vorboten eines Gewitters am Nachmittag.

Warum scheint an der Küste so oft die Sonne?

An der Küste lacht die Sonne schneller. Cuxhaven meldet im Sommerhalbjahr durchschnittlich 115 Sonnenstunden mehr als Bremen. Warum?

Im Sommer erwärmt sich das Land mehr als das Wasser. Auch die Luft ist über Land wärmer als die über Wasser. Erwärmte Luft steigt auf. Dabei kühlt sie ab, wird feucht und schon bilden sich Wolken. Über dem Wasser ist die Luft kühler. Kühle Luft sinkt ab. Dabei erwärmt sie sich und trocknet; die Bewölkung lockert auf. Die Küste und die Inseln profitieren davon.

Unterschiedliche Drücke bleiben nicht lange bestehen. Das zeigt sich auch beim Aufpumpen einer Luftmatratze. Pumpt man in eine Einkammermatratze etwas Luft, so entsteht ein kleiner Luftberg, ein Hoch. Am anderen Ende bleibt die Matratze zunächst platt, hier befindet sich jetzt ein Tief. Die Druckunterschiede halten sich nicht lange, bald ist der Luftberg verschwunden. Die Luft hat sich in der Matratze gleichmäßig verteilt; sie ist vom Hoch zum Tief geströmt – sozusagen ein Matratzenwind.

Wind ist bewegte Luft. Er entsteht, weil Luft aus einem Hoch in ein Tief fließt. Je größer der Druckunterschied, desto stärker der Wind. Große Druckunterschiede sind in Wetterkarten an eng verlaufenden Isobaren erkennbar. Der Druckunterschied wird als **Luftdruckgradient** bezeichnet. Er wird quer zu den Isobaren gemessen und auf eine Strecke von 60 sm bezogen. Wo die Isobaren mit großem Abstand verlaufen, weht der Wind schwach. Im Zentrum eines Hochs und im Kern eines Tiefs herrscht Stille. Da bewegt sich die Luft nur nach oben oder unten.

Meteorologen bestimmen die Windstärke, indem sie

in Wetterkarten den Isobarenabstand messen. Dabei sind jedoch auch die geografische Breite, die örtlichen Verhältnisse und die Krümmung der Isobaren zu berücksichtigen. In höheren Breiten nimmt der Wind – bei gleichem Gradient – ab (siehe unten); Berge können den Wind stauen oder beschleunigen (Fallwind). Nach außen gekrümmte Isobaren (Hoch) beschleunigen, nach innen gekrümmte Isobaren (Tief) bremsen den Wind.

An Bord eines Schiffes ist fallender Luftdruck mit einem Barografen (Luftdruckschreiber) gut erkennbar. Sinkt der Luftdruck auf der Nord- oder Ostsee in drei Stunden um mindestens vier hPa (in Wetterberichten wird dann von „stark vertiefend“ gesprochen), so ist mit Starkwind oder Sturm zu rechnen. Auf das Mittelmeer ist diese Regel nicht immer übertragbar; wo Gebirge dicht an die Küsten reichen, kann sich das Wetter sehr schnell ändern.

Windstärken werden nach der **Beaufortskala** angegeben. Beaufort (sprich: Bohfohr) war Anfang des 19. Jahrhunderts englischer Admiral; auf ihn gehen die **Windstärken 0 – 12** zurück. Beaufort besaß so viel Erfahrung, dass er nur

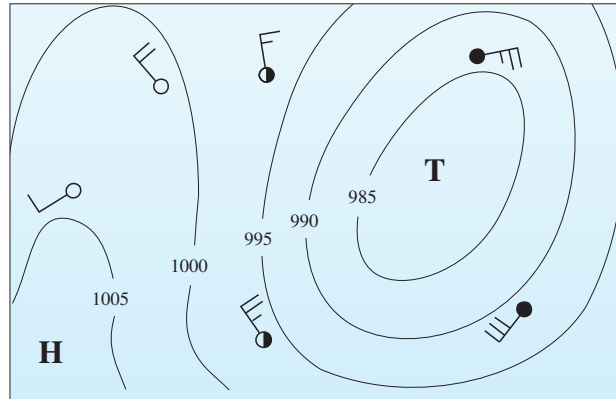
Corioliskraft

	NW, 4 Bft, wolkenlos
	SW, 4 Bft, 8/8 bedeckt
	NE, 6 Bft, 4/8 bedeckt
	W, 3 Bft, 6/8 bedeckt
	E, 1 Bft, 2/8 bedeckt
	NW, 10 Bft, 8/8 bedeckt

Windfiedern werden in die Richtung gezeichnet, aus welcher der Wind weht. Die Fiedern zeigen immer zum Tief (mit dem Rücken zum Wind nach links).

aus dem Fenster gucken musste und schon wusste er, welche Segel gesetzt werden mussten. Daran erkannte Beaufort, dass sich die Windstärke am Aussehen der Wellen ablesen lässt. Damals konnte die Windgeschwindigkeit noch nicht gemessen werden. Heute werden Windstärken in zehn Meter Höhe gemessen und immer noch nach der Beaufortskala angegeben. An Bord misst man in m/s oder Knoten (kn = sm/h). Dabei gilt ungefähr: 1 m/s \approx 2 kn.

Die Windrichtung gibt an, woher der Wind weht. Die Winddrehung lässt sich



Wind weht auf der Nordhalbkugel rechts herum (im Uhrzeigersinn) aus einem Hoch heraus und gegen den Uhrzeigersinn in ein Tief hinein. Er schneidet bei mittlerer Windstärke die Isobaren in einem Winkel von etwa 20°. Bei stärkerem Wind wird dieser Winkel kleiner, bei schwachem Wind größer. Je enger die Isobaren verlaufen, umso stärker ist der Wind. Die Isobaren enthalten Druckangaben in hPa.

Auf einem Karussell, einer Scheibe, die sich wie die Erde links herum dreht, will ein innen stehendes Kind ein anderes, das sich außen befindet, mit einer Wasserpistole bespritzen. Bei hoher Drehgeschwindigkeit wird der Wasserstrahl sein Ziel verfehlen, da sich das Karussell unter dem Wasserstrahl hinwegdreht.

Vom Karussell aus gesehen scheint der Strahl nach rechts abgelenkt zu werden.

So einer Kraft ist auch der Wind auf der nördlichen Erdhälfte ausgesetzt. Aus einem Hoch heraus wird er nach rechts abgelenkt und weht im Uhrzeigersinn. Auch auf dem Weg in ein Tief wird der Wind nach rechts gelenkt, doch hier bedeutet das gegen den Uhrzeigersinn.

Die rechtsgerichtete Kraft wirkt so lange, bis der Wind völlig parallel zu den Isobaren weht. Merke: Lang andauernder Höhenwind („Gradientwind“) weht immer isobarenparallel, er ist dann im Gleichgewicht zwischen Druckgradientkraft und Corioliskraft. Am Boden wird der Anteil der rechtsablenkenden Kraft durch Bodenreibung verringert. Merke: Nur am Boden schneidet der Wind die Isobaren.

Auf der Südhalbkugel (Karussellunterseite) wird der Wind nach links abgelenkt. Er weht dort gegen den Uhrzeigersinn aus einem Hoch und im Uhrzeigersinn in ein Tief.

leicht am Wetterhahn auf einem Kirchturm erklären: Dreht sich der Hahn nach rechts, so hat der Wind **rechtgedreht**, dreht sich der Hahn zurück, spricht man von **rückdrehendem Wind**.

Andauernder Wind weht nicht auf dem direkten Weg aus einem Hoch in ein Tief, er wird vielmehr durch die Erdumdrehung abgelenkt. Die Erde dreht sich nach links und verursacht auf der nördlichen Halbkugel eine rechtsablenkende, auf Südbreite eine linksablenkende Kraft (**Corioliskraft**). Auf Nordbreite strömt daher der Wind im Uhrzeigersinn aus einem Hoch heraus und gegen den Uhrzeigersinn in ein Tief hinein; auf Südbreite umgekehrt – gegen den Uhrzeigersinn aus dem Hoch und im Uhrzeigersinn in das Tief. Die Stärke der Corioliskraft hängt von der geografischen Breite ab – von null am Äquator wächst sie mit der Breite und erreicht an den Polen ihr Maximum. Als ablenkende Kraft bremst sie die Luftbewegung und verringert die Windstärke. Daher verursacht ein Druckunterschied von 5 hPa auf 250 km Breite auf

30°: Windstärke 9 Bft,
55°: Windstärke 7 Bft,
70°: Windstärke 6 Bft.

SEEMANNSCHAFT

YACHTBAU, AUSRÜSTUNG

AUS DER THEORIE DES SEGELNS

AUS DER PRAXIS DES SEGELNS

UNTER MASCHINE

SICHERHEIT AN BORD

SEEMÄNNISCHE ARBEITEN

YACHTGEBRÄUCHE

KOMMANDOTAFEL DES DSV

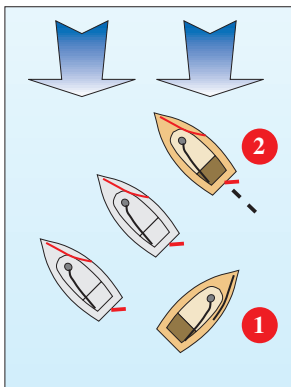
Beidrehen, beiliegen, Mann über Bord

Soll ein Segelboot nur wenig Fahrt machen und in ruhiger Lage gehalten werden, so dreht man bei. Zum **Beidrehen** wird gewendet, ohne dabei die Fock- oder die Großschot loszuwerfen.

Auf dem neuen Bug macht das Boot kaum noch Fahrt. Das Ruder muss nach Luv gelegt werden, damit das Schiff nicht durch die backstehende Fock abfällt und wieder Fahrt aufnimmt.

Beigedreht liegt das Schiff relativ ruhig und es treibt auch nur wenig ab. Beidrehen kann man, um

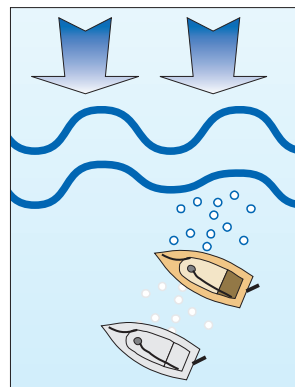
- in schwerer See zu reffen
- etwas zu reparieren
- einen Überbordgefallenen zu bergen
- ein anderes Boot längsseits kommen zu lassen



Zum Beidrehen wende man mit belegter Fockschot und lege das Ruder nach Luv.

Beiliegen nennt man das lange Beidrehen. Beiliegen ist die klassische Art, einen Sturm abzuwettern. Je stärker der Wind, umso kleiner müssen die Segel sein – im Sturm sind Trysegel und Sturmfock am besten. Wenn der Sturm so heftig wird, dass ein Schiff überhaupt keine Segel mehr tragen kann, ist auch ein Beiliegen unmöglich.

Beiliegen war früher die klassische Möglichkeit, um schwere See abzuwettern. Abseits der Schifffahrtsrouten und fernab der Küsten wurde das Boot pottendicht verschlossen und unter Deck auf besseres Wetter gewartet. Es hat sich jedoch gezeigt, dass moderne Yachten nicht so gut beiliegen wie die alten Schiffe.



Beiliegen im Sturm; die Wirbelschleppes in Luv soll Wellen dämpfen.

Mann¹⁾ über Bord!

Wer über Bord fällt, ist in Lebensgefahr! Der Ruf „Mann über Bord!“ alarmiert die gesamte Crew. Damit der Ernstfall sofort erkannt wird, wird im Training „Boje über Bord!“ gerufen. Eine Übung ist mit dem Ernstfall nicht zu vergleichen: kein Stress, kein Chaos und eine Boje ist viel leichter an Bord zu nehmen als ein Mensch. Auch muss das Manöver mit einem Crewmitglied weniger gefahren werden, vielleicht ohne Skipper.

1. die Person im Wasser im Auge behalten
2. das Schiff schnell an die Person manövrieren
3. die Person lebend bergen

Das Quick-Stop-Manöver löst die ersten zwei Probleme am besten – auch bei Starkwind. Doch wie soll der Mensch im Wasser geborgen werden? Nur wenn er schnell gefunden wird und noch nicht unterkühlt ist, darf ein Mensch aufrecht geborgen werden

- über die Badeplattform
- über die Badeleiter
- im Bergegurt am Spi-Fall oder (besser) mit

¹⁾ International Man over Board (MoB) oder auch Person over Board (PoB)

Sofortmaßnahmen

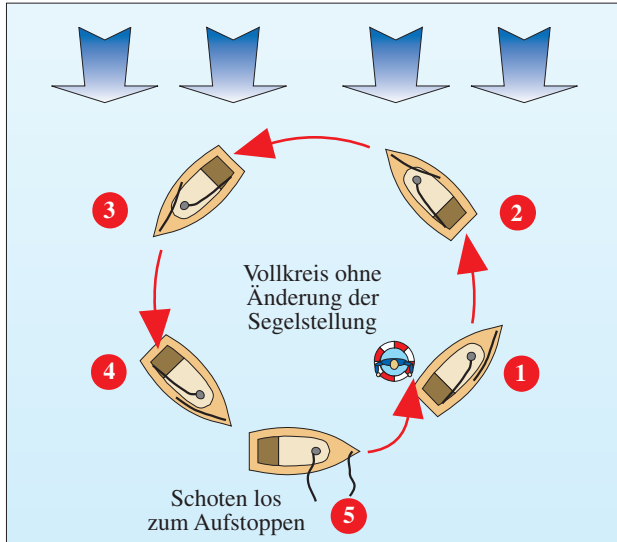
- Rettungsmittel nachwerfen (Schwimmkörper, Boje)
 - MOB-Taste drücken (GPS-Navigator)
 - Mann-über-Bord-Manöver fahren
 - Maschine starten
- Sicherheitshalber eine Notmeldung abgeben.

Rettungstalje am Want
– am ausgefahrenen Großbaum mit der Großschot

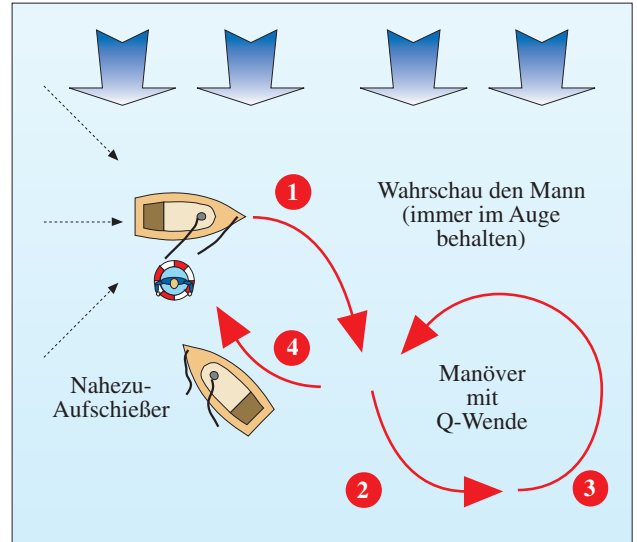
Andernfalls droht der Bergungstod – jeder fünfte Geborgene stirbt nach der Rettung! Um das zu verhindern, sollte eine unterkühlte oder geschwächte Person unbedingt waagrecht geborgen werden. Das geht auf einer Yacht wohl nur mit einem kleinen Vorsegel, dauert aber viel zu lange. An Hals und Schothorn belegt wird es mit dem Fall über Bord gelassen. Die Person im Wasser muss in das Segel gezogen, mit dem Fall an Deck gehievt und sofort medizinisch versorgt werden. Vorher muss die Relling abgebaut werden.

Keinesfalls darf ein Überbordgefallener an der Bordwand festgebunden und in den nächsten Hafen transportiert werden. Das würde er nicht überleben.

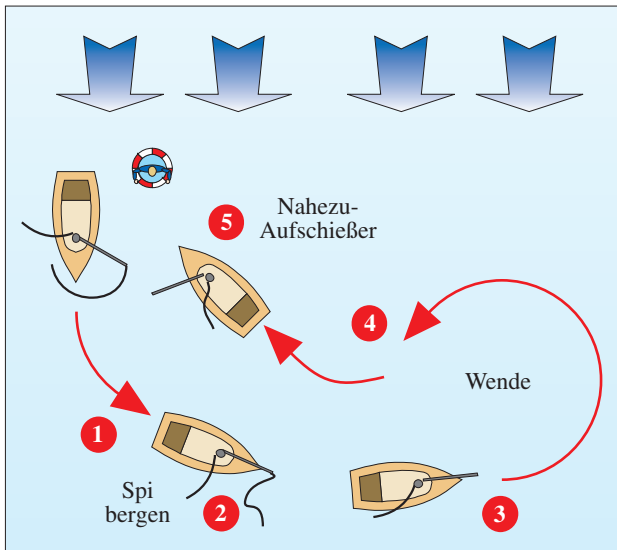
Mann-über-Bord-Manöver



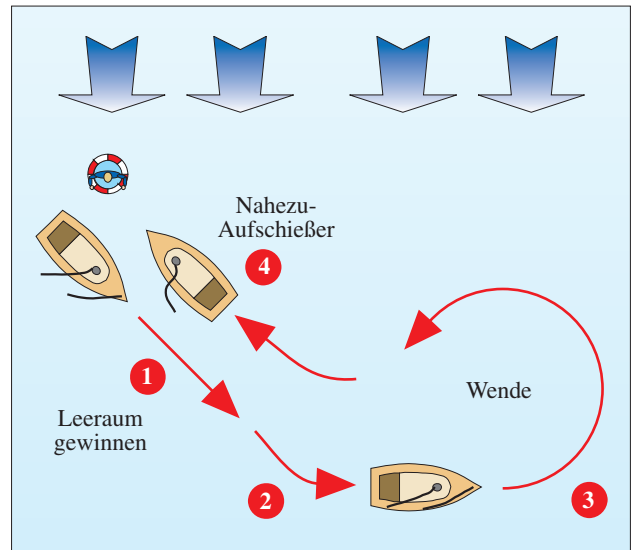
Das Quick-Stopp-Manöver ist für kleine Crews besonders geeignet. Der Mann ist schnell wieder erreicht.



Ein umstrittenes Rettungsmanöver – kompliziert, langwierig, mit Gefahr den Mann aus den Augen zu verlieren



Mann-über-Bord-Manöver unter Spi. Spinnaker bergen; notfalls Spi-Schoten fliegen lassen und mit Maschine zurück



Wird nicht genügend Leerraum gewonnen, so kann kein Aufschießer gefahren und das Boot nicht aufgestoppt werden.

Kommandotafel des DSV

Kommandos sollen den geordneten Ablauf eines Manövers sicherstellen. Die Einzelaktionen sollen damit gesteuert und harmonisiert werden. Diese vom Deutschen Segler-Verband erstellte Kommandotafel soll der klaren und eindeutigen Verständigung zwischen Schiffsführung und Crew dienen. Sie ist als Richtlinie für Schulen und Clubs gedacht. Ihre Anwendung kann auch bei Prüfungen verlangt werden.

Kommando

Rückmeldung

Segelsetzen

Fock/Großsegel/Alle Segel
klar zum Setzen!
Heiß Fock/Großsegel!

Fock/Großsegel/Alle Segel
... ist/sind klar zum Setzen.

Segelbergen

Fock/Großsegel/Alle Segel
klar zum Bergen!
Klar bei Fock-/Großfall!
Hol nieder Fock/Großsegel!

Fock/Großsegel/Alle Segel
... ist/sind klar zum Bergen.
Fock-/Großfall ist klar.

Anluven

Hol an die Schoten/Großschot/Fockschot!
Neuer Kurs: Am Wind/Halber Wind!
Fest die Schoten!

Abfallen

Fier auf die Schoten/Großschot/Fockschot!
Neuer Kurs: Halber Wind/Vor dem Wind!
Fest die Schoten!
Fock an Backbord/Steuerbord!

Aufschießen

Klar zum Aufschießen!
Schoten los!

Schoten sind klar.

Wenden

(Hol an die Schoten!)
Klar zum Wenden!
Rhe!
Über die Fock!
Neuer Kurs: ... !

Fock ist klar.

Halsen

Klar zum Halsen!
(Fier auf die Schoten!)
Hol dich die Großschot!
Rund achtern!
Über vorn!
Fier auf die Großschot!
Neuer Kurs: ... !

Fock ist klar.
Großschot ist klar.

Schiffen

Klar zum Schiffen des ...!
Hol dich ...-Schot!
Über die Segel!
Fier auf ...-Schot!

...-Schot ist klar.

Dirken

Klar bei Dirk!

Dirk ist klar.

Reffen

Klar zum Reffen!
Klar bei Großfall!
Lose auf Großfall!
... Törns reffen!
Dicht Großfall!

Großfall ist klar! Ist klar zum Reffen.

Ist gerefft.

Ruderführung

Backbord-/Steuerbordruder!
Hart Backbord/Steuerbord!

Backbord-/Steuerbordruder.
Hart Backbord/Steuerbord.

Sportbootführerschein See

Hinweise zur Prüfung

In der Prüfung müssen 30 Fragen beantwortet und 9 Aufgaben zur Navigation gelöst werden. Dafür hat man 60 Minuten Zeit. Die Navigationsaufgaben dauern etwa 20 bis 25 Minuten. Wer kann in den verbleibenden 35 bis 40 Minuten 30 Fragen und 120 Antworten lesen und verstehen und bewerten? Dazu reicht die Zeit nicht aus, das zeigt ein Blick auf Fragen wie Nummer 78, 143, 171 oder 279. Wer will solche Antworten auswendig lernen? Aber dennoch gibt es einen Weg, mit dem Sie schnell zum Ziel kommen. Mehr dazu auf Seite 323. Inhaber des Sportbootführerscheins Binnen-Motor müssen die Basisfragen nicht mehr beantworten. (Seescheininhabern werden sie beim Erwerb des Binnenscheins erlassen.) Inhabern des Binnen-Motorscheins werden 23 spezifische Fragen aus dem Teil *See* gestellt, die sie zusammen mit den 9 Aufgaben zur Navigation in 50 Minuten bearbeiten müssen. 80 % der Fragen und 80 % der Navigationsaufgaben müssen richtig beantwortet werden. Es gibt keine mündliche Prüfung.

Basisfragen

1 Seite 230

Was ist zu tun, wenn vor Antritt der Fahrt nicht feststeht, wer *Schiffsführer* ist?

- | | |
|--|--|
| a. Der verantwortliche Schiffsführer muss gewählt werden. | a. Der verantwortliche Schiffsführer muss gewählt werden. |
| b. Ein Inhaber eines Sportbootführerscheins muss die Fahrzeugführung übernehmen. | b. Ein Inhaber eines Sportbootführerscheins muss die Fahrzeugführung übernehmen. |
| c. Der verantwortliche Schiffsführer muss bestimmt werden. | c. Der verantwortliche Schiffsführer muss bestimmt werden. |
| d. Ein Inhaber eines Sportbootführerscheins übernimmt die Verantwortung. | d. Ein Inhaber eines Sportbootführerscheins übernimmt die Verantwortung. |

2 Seite 82, 114

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

- | | |
|--|--|
| a. Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel | a. Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel |
|--|--|

oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr im Körper vorhanden ist.

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

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

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

oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr im Körper vorhanden ist.

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

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

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

3 Seite 85

Wann ist ein Fahrzeug *in Fahrt*?

- | | |
|--|--|
| a. Wenn es weder auf Grund sitzt noch vor Anker liegt noch manövrierbehindert oder manövrierunfähig ist. | a. Wenn es weder auf Grund sitzt noch vor Anker liegt noch manövrierbehindert oder manövrierunfähig ist. |
|--|--|

Sportbootführerschein See

- b. Wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch Fahrt über Grund macht.
- c. Wenn es weder an Land festgemacht ist noch vor Anker liegt noch Fahrt durchs Wasser macht.
- d. Wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt.
- b. Wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch Fahrt über Grund macht.
- c. Wenn es weder an Land festgemacht ist noch vor Anker liegt noch Fahrt durchs Wasser macht.
- d. Wenn es **weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund** sitzt.

4 Seiten 107, 108

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

- a. Weniger als 1 Sekunde.
- b. Etwa 1 Sekunde.
- c. Etwa 2 Sekunden.
- d. Weniger als 4 Sekunden.
- a. Weniger als 1 Sekunde.
- b. Etwa **1 Sekunde**.
- c. Etwa 2 Sekunden.
- d. Weniger als 4 Sekunden.

5 Seiten 107, 108

Wie lang ist die Dauer eines langen Tons (■)?

- a. Etwa 1 – 2 Sekunden.
- b. Etwa 2 – 6 Sekunden.
- c. Etwa 4 – 6 Sekunden.
- d. Etwa 6 – 8 Sekunden.
- a. Etwa 1 – 2 Sekunden.
- b. Etwa 2 – 6 Sekunden.
- c. Etwa **4 – 6 Sekunden**.
- d. Etwa 6 – 8 Sekunden.

6 Seiten 85, 106

Wann gilt ein Fahrzeug *unter Segel* als *Maschinenfahrzeug*?

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

7 Seiten 85, 106

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

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

8 Seiten 90, 91

Welche Seite wird als *Luvseite* bezeichnet?

- a. Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
- b. Die Seite in Fahrtrichtung links.
- c. Die dem Wind zugekehrte Seite.
- d. Die dem Wind abgewandte Seite.
- a. Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
- b. Die Seite in Fahrtrichtung links.
- c. Die **dem Wind zugekehrte** Seite.
- d. Die dem Wind abgewandte Seite.

9 Seiten 90, 91

Welche Seite wird als *Leeseite* bezeichnet?

- a. Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
- b. Die dem Wind zugekehrte Seite.
- c. Die Seite in Fahrtrichtung links.
- d. Die dem Wind abgewandte Seite.
- a. Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
- b. Die dem Wind zugekehrte Seite.
- c. Die Seite in Fahrtrichtung links.
- d. Die **dem Wind abgewandte** Seite.

10 Seiten 96, 100

Wann müssen die *Lichter* von Fahrzeugen *geführt* oder *gezeigt* werden?

- a. Bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und verminderter Sicht.
- a. Bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und verminderter Sicht.

Sportbootführerschein See

- b. Von *Sonnenaufgang* bis *Sonnenuntergang* und bei verminderter Sicht.
- c. Von abends 18 Uhr bis morgens 06 Uhr und bei verminderter Sicht.
- d. Von *Sonnenuntergang* bis *Sonnenaufgang* und bei verminderter Sicht.
- b. Von *Sonnenaufgang* bis *Sonnenuntergang* und bei verminderter Sicht.
- c. Von abends 18 Uhr bis morgens 06 Uhr und bei verminderter Sicht.
- d. Von **Sonnenuntergang** bis **Sonnenaufgang** und bei verminderter Sicht.

11 Seite 101

Wozu dient die *Lichterführung*?

- a. Sie zeigt Fahrtrichtung und Lage eines Fahrzeugs an.
- b. Sie zeigt Fahrtrichtung und Position eines Fahrzeugs an.
- c. Sie zeigt Fahrtrichtung und Kurs eines Fahrzeugs an.
- d. Sie zeigt Kurs und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs an.
- a. Sie zeigt **Fahrtrichtung und Lage** eines Fahrzeugs an.
- b. Sie zeigt Fahrtrichtung und Position eines Fahrzeugs an.
- c. Sie zeigt Fahrtrichtung und Kurs eines Fahrzeugs an.
- d. Sie zeigt Kurs und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs an.

12 Seiten 97, 100

Was für eine Laterne kann ein *Segelfahrzeug* von weniger als 20 m Länge *anstelle* der *Seitenlichter* und des *Hecklichtes* führen?

- a. Eine Dreifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze.
- b. Eine Zweifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle.
- c. Eine Dreifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle.
- d. Eine Zweifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze.
- a. Eine **Dreifarbenlaterne** an oder nahe **der Mastspitze**.
- b. Eine Zweifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle.
- c. Eine Dreifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle.
- d. Eine Zweifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze.

13 Seiten 97, 100

Welche *Lichter* muss ein *Fahrzeug unter Segel*, das gleichzeitig mit *Maschinenkraft* fährt, führen?

- a. Die für ein Segelfahrzeug vorgeschriebenen Lichter.
- b. Die für ein *Maschinenfahrzeug* vorgeschriebenen Lichter.
- c. Zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander.
- d. Seitenlichter rot und grün und ein rotes Rundumlicht.
- a. Die für ein Segelfahrzeug vorgeschriebenen Lichter.
- b. **Die für ein Maschinenfahrzeug** vorgeschriebenen Lichter.
- c. Zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander.
- d. Seitenlichter rot und grün und ein rotes Rundumlicht.

14 Seite 92

Wie weichen zwei *Motorboote* aus, die sich auf *entgegengesetzten Kursen* nähern?

- a. Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen.
- b. Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Backbord ändern.
- c. Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Steuerbord ändern.
- d. Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
- a. Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen.
- b. Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Backbord ändern.
- c. Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs **nach Steuerbord** ändern.
- d. Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.

15 Seite 92

Zwei *Motorboote* nähern sich auf *kreuzenden Kursen*. Es besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes. Wer ist ausweichpflichtig?

- a. Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
- b. Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen.
- c. Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Backbordseite hat.
- d. Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Steuerbordseite hat.
- a. Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
- b. Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen.
- c. Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Backbordseite hat.
- d. Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, **welches das Andere an seiner Steuerbordseite** hat.

Vereinfachte Lernantworten

Richtige Prüfungsvorbereitung

Die folgenden neun Seiten enthalten den ganzen Prüfungsstoff (ohne Navigation). Mit diesen Begriffspaaren können Sie alle Prüfungsfragen beantworten. Wenn Sie viele Stunden Lernzeit sparen wollen, gehen Sie so vor:

Arbeiten Sie sich zunächst in den Stoff ein. Sie müssen die Materie kennen. Nur dann verstehen Sie, was Sie lernen. Daran führt kein Weg vorbei. Sie wollen doch später nicht der Depp an Bord sein und sich und andere Menschen in Gefahr bringen.

Prägen Sie sich dann die folgenden Begriffspaare ein. Diese Begriffspaare müssen Sie kennen. Die linke Hälfte enthält den entscheidenden Begriff aus der Frage, die rechte die vereinfachte Lernantwort.

In der Prüfung lesen Sie nur die Frage. Dabei stoßen Sie auf den ersten Begriff eines Begriffspaars. Überlegen Sie kurz, wie dazu die Lernantwort lautet und kreuzen Sie die Antwort an, in der diese Lernantwort vorkommt. Also, Sie lesen *Schiffsführer* und kreuzen die Antwort mit den Worten *muss bestimmt werden* an. Sie lesen *darf weder ein Sportboot geführt* und kreuzen die Antwort mit *0,5 %* an.

Das können Sie mit dem Fragenkatalog auf Seite 254 ff. leicht einüben. Sie werden überrascht sein, wie gut es funktioniert und wie schnell Sie Fortschritte machen. Abschließend testen Sie Ihr Wissen mithilfe der Prüfungsfragebogen aus dem Delius Klasing Verlag, bis Sie jeden Fragebogen in der vorgegebenen Zeit sicher beantworten können.

So sollten Sie vorgehen. So sparen Sie viele Stunden Lernzeit und werden perfekt vorbereitet zur Prüfung antreten.

Verlag und Autor wünschen Ihnen Freude und viel Erfolg!

Fragebegriff *HanjWjpsknp*

Schiffsführer **muss bestimmt werden**

darf weder ein Sportboot geführt **0,5 %**

in Fahrt **weder vor Anker, noch an Land festgemacht, noch auf Grund**

kurzer Ton **1 Sekunde**

langer Ton **4 – 6 Sekunden**

Wann ist Fahrzeug unter Segel ein Maschinenfahrzeug **mit Maschine fährt**

unter Segel + Maschine am Tage **schwarzer Kegel, Spitze unten**

Luvseite **dem Wind zugekehrte Seite**

Leeseite **dem Wind abgewandte Seite**

Wann Lichter geführt **Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang**

Wozu dient die Lichterführung **zeigt Fahrtrichtung und Lage**

Segelfahrzeug anstelle Seitenlichter + Hecklicht **Dreifarbenlaterne an der Mastspitze**

Lichter Fahrzeug unter Segel mit Maschine **die für ein Maschinenfahrzeug**

Motorboote entgegengesetzte Kurse ausweichen **nach Steuerbord**

Motorboote kreuzende Kurse ausweichen muss **welches das Andere an Steuerbord hat**

●■ ●■ ●■ ●■ ●■ **Bleib-weg-Signal**

Merkblatt seltene Tiere **10 goldene Regeln**

Pflanzen- und Tierwelt **10 goldene Regeln**

Schilf und Röhricht **Rast- und Brutplätze**

kleines Fahrzeug nicht dicht an großes Fahrzeug heranfahren **kann mit dem Fahrzeug kollidieren**

gegen Strom und Wind anlegen **sicherer manövrieren**

Begegnen enges Fahrwasser **Geschwindigkeit herabsetzen**

Gefahren, wenn von größeren Fahrzeug überholt wird **kleines Fahrzeug kann auf Grund laufen**

Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel

- 1**
Was versteht man unter pyrotechnischen Seenotsignalen?
- 2**
Was sind explosionsgefährliche Stoffe?
- 3**
Wann dürfen pyrotechnische Notsignale verwendet werden?
- 4**
Was darf zur pyrotechnischen Notsignalgebung verwendet werden?
- 5**
Wer benötigt in der Regel einen Kleinen Waffenschein?
- 6**
Was ist sicherheitstechnisch bei der Verwendung einer Seenot-Handfackel zu beachten?
- 7**
Was ist bei der Verwendung von Seenot-Rauchsignalen zu beachten?
- 8**
Welche pyrotechnischen Seenotsignale werden an Bord verwendet?
- 9**
Wann werden Notsignale verwendet?
- 10**
Wann sind Rauchsignale zu verwenden?
- 11**
Welche Farbe ist bei Signalaraketen international als Notsignal zu verwenden?
- 12**
Wann dürfen Notsignale verwendet werden?
- Notsignale**, die mithilfe **explosionsgefährlicher** Stoffe ausgelöst werden.
- Feste oder flüssige** Stoffe, die durch eine **nicht außergewöhnliche Beanspruchung** (thermisch, mechanisch oder andere) zur **Explosion** gebracht werden können.
- Nur im **Notfall**, d. h. unter anderem, wenn angezeigt werden soll, dass **Gefahr für Leib und Leben** besteht und **Hilfe erforderlich** ist.
- Die **Signalpistole Kaliber 4** (26,5 mm) und die von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) **zugelassenen Signalwaffen** einschließlich **Munition** bzw. die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (**BAM**) **zugelassenen** sonstigen **Notsignale**.
- Wer **außerhalb** seiner **Wohnung, Geschäftsräume** oder seines **befriedeten Besitztums** eine **Schusswaffe** mit dem Bauartzulassungszeichen „**PTB im Kreis**“ **führen** möchte (PTB = Physikalisch-Technische Bundesanstalt).
- Gebrauchsanweisung beachten**. In jedem Fall die **brennende Fackel nach Lee** so halten, dass versprühter **Abbrand keine Verletzungen** (Hand, Augen) verursacht oder die **Yacht beschädigt**.
- Rauchsignale **nur am Tage** und bei **geringen Windstärken** verwenden. Die **Anzündung** erfolgt durch eine **Reißschnur**, die **unter** einer abschraubbaren **Schutzkappe** liegt. Nach der Zündung ist das Rauchsignal zur **Lee-seite** **außenbords** zu **werfen**.
- Signalraketen, Fallschirmraketen, Handfackeln und Rauchsignale.**
- Im **Notfall**, wenn **Hilfe erforderlich** ist.
- Nur **am Tag** und wenn **Hilfe gesichtet** worden ist.
- a) **Rot.** a) **Rot.**
 b) **Weiß.** b) **Weiß.**
 c) **Grün.** c) **Grün.**
- a) In **Notfällen**, wenn unter anderem **Leib und Leben** von Personen in Gefahr sind und **dringend Hilfe** benötigt wird. a) In **Notfällen**, wenn unter anderem **Leib und Leben** von Personen in Gefahr sind und **dringend fremde Hilfe** benötigt wird.

Sportküstenschifferschein

Navigation

- 1** Seiten 57, 133
Worauf müssen Sie als Schiffsführer vor Reiseantritt hinsichtlich der Seekarten und Seebücher achten?
- 2** Seiten 45, 58
Warum muss in der GPS-Navigation das jeweilige Kartendatum unbedingt berücksichtigt werden?
- 3** Seite 45
Welche Differenzen können zwischen WGS 84 und anderen Bezugssystemen auftreten?
- 4** Seite 45
Wo finden Sie in der Seekarte Angaben über das benutzte Bezugssystem und ggf. entsprechende Korrekturhinweise?
- 5** Seite 45
Wie lautet ggf. der Korrekturhinweis bezüglich GPS in der Seekarte, wenn das benutzte Kartendatum (z.B. ED 50) und WGS 84 nicht übereinstimmen?
- 6** Seite 15
Woran erkennen Sie, bis wann eine deutsche Seekarte „amtlich“ berichtet ist?
- 7** Seite 62
Woran erkennen Sie, bis wann eine britische Seekarte „amtlich“ berichtet ist?
- 8** Seite 62
Was bedeutet der Stempel auf der britischen Seekarte: Corrected up to N.T.M. 3595 1998?
- 9** Seite 62
Welche Angaben enthalten die Nachrichten für Seefahrer (NfS)?
- 10** Seite 62
In welcher Sprache werden die Nachrichten für Seefahrer (NfS) verfasst?
- 11** Seite 60
Welche Angaben enthalten deutsche und britische Leuchtfeuerverzeichnisse?
- 12** Seite 60
Welche schwimmenden Schifffahrtszeichen werden in den britischen List of Lights und in deutschen Leuchtfeuerverzeichnissen nicht angegeben?
- 13** Seiten 21, 60, 125
Wo finden Sie Angaben über die Merkmale der Schifffahrtszeichen?
- 14** Seite 23
Worauf beziehen sich die Höhenangaben der Leucht-
- Auf **Vollständigkeit** der Unterlagen und deren **Berichtigung** auf den **neuesten Stand**.
- Weil sich** das von GPS verwendete Bezugssystem **WGS 84** (World Geodetic System 1984) **von anderen** verwendeten **Bezugssystemen** (Kartendatum) **unterscheiden kann**.
- Die Differenzen von φ und λ liegen **im Allgemeinen** in der Größenordnung von 0,1 kbl bis 1 kbl, also etwa von **20 bis 200 m**. Es **können größere Unterschiede** auftreten.
- Am Kartenrand **unter dem Titel**.
- Durch Satellitennavigation** (z.B. GPS) **erhaltene Positionen** im WGS 84 sind 0,... **Minuten nordwärts/südwärts** und 0,... **Minuten westwärts/ostwärts zu verlegen**, um mit dieser Karte übereinzustimmen.
- Am **Berichtungsstempel** des BSH oder einer amtlichen Seekartenberichtigungsstelle.
- Am **Berichtungsstempel** auf der **Rückseite** der Seekarte.
- Seekarte ist **berichtigt bis zur Mitteilung Nr. 3595** der Admiralty Notices to Mariners (N.T.M.) in 1998.
- In den NfS werden für die sichere Schiffsführung **wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen** auf den **Seeschiffahrtsstraßen**, auf der **hohen See** sowie in den **Hoheitsgewässern anderer Staaten** im europäischen und angrenzenden Bereich bekannt gegeben.
- Die Angaben erfolgen in **deutscher und in englischer Sprache**.
- Beschreibung** der **Leuchtfeuer, Feuerschiffe und Großtonnen** sowie deren **geografische Lage**.
- Tonnen kleiner als 8 m Höhe**.
1. In den **Leuchtfeuerverzeichnissen** bzw. in der **List of Lights** sowie auszugsweise in den **Seekarten**.
2. In der **Karte I/INT1** des BSH.
3. Schwimmende Schifffahrtszeichen zusätzlich in der **Anlage I zur SeeSchStrO** (z.B. Tonnen des Lateral- bzw. Kardinalsystems).
- In Gewässern mit **Gezeiten** (z.B. Nordsee) auf **mittleres Hochwasser**, in gezeitenlosen

Sportküstenschifferschein

feuer in Leuchtfeerverzeichnissen in der Nord- und Ostsee?

15 Seite 59
Wo finden Sie Angaben über Brückensignale?

16 Seiten 59, 60
Welche Themen (Grobgliederung) enthalten die See- handbücher des BSH?

17 Seiten 22, 26
Wie werden Richtungsangaben in nautischen Veröffentlichungen gemacht?

18 Seite 22
In welchem Quadranten liegt der rote Warnsektor eines Leitfeuers mit der Angabe rot 030° - 042°?

19 Seite 22
Was sind Leitfeuer (direction lights)?

20 Seite 22
1. Was sind Richtfeuer (leading lights)?
2. Wann befindet man sich in einer Richtlinie eines Richtfeuers?

Gewässern (z.B. Ostsee) auf **mittleren Wasserstand**.

In den **See- und Hafenhandbüchern** und in den **Seekarten**.

1. **Schiffahrtsangelegenheiten**,
2. **Naturverhältnisse**,
3. **Küstenkunde** und Segelanweisungen.

1. **rechtweisend in Grad**,
2. im Uhrzeigersinn (**rechtsherum**) **zählend**.

Im **Südwest-Quadranten**. Angegeben sind die **Peilungen zum Leuchtfeuer**.

Leitfeuer sind Einzelfeuer, die durch **Sektoren verschiedener Farbe oder Kennung (Leit- oder Warnsektoren)** im Allgemeinen ein Fahrwasser, eine **Hafeneinfahrt** oder einen **freien Seeraum** zwischen Untiefen **bezeichnen**.

1. Richtfeuer sind Feuer, die als **Unter- und Oberfeuer** in Deckpeilung als Richtlinie beispielsweise einen **Kurs im Fahrwasser**, durch eine **Hafeneinfahrt** oder im freien Seeraum zwischen Untiefen bezeichnen.
2. Ein Schiff befindet sich in der Richtlinie, wenn **Unter- und Oberfeuer senkrecht unter-/übereinander** erscheinen.

21 Seite 22
Was ist ein Torfeuer?

22 Seite 23
Was ist die "Tragweite" eines Feuers?

23 Seite 23
Was ist die "Nenntagweite" eines Feuers?

24 Seite 23
Wovon hängt die "Tragweite" eines Feuers ab?

25 Seite 23
In der Seekarte finden Sie bei einem Leuchtfeuer die Eintragung: 18M. Was bedeutet diese Angabe?

26 Seiten 23, 38
Was ist die Sichtweite eines Feuers? Wovon hängt sie ab?

Ein Torfeuer besteht aus **zwei Feuern gleicher Höhe**, gleicher **Lichtstärke** und gleicher **Kennung**, die zu **beiden Seiten** der Fahrwasserachse einander **genau gegenüber** (rechtwinklig zur Fahrwasserachse) und von der Fahrwasserachse **gleichweit entfernt** angeordnet sind.

Unter Tragweite versteht man denjenigen **Abstand**, in dem ein **Feuer** einen **eben noch deutlichen Lichteindruck im Auge** des Beobachters hervorruft.

Nenntagweite ist die **Tragweite** eines Feuers für einen definierten Wert **bei einer meteorologischen Sichtweite am Tage von 10 sm**.

Sie hängt u.a. ab von
1. der **Lichtstärke (Helligkeit)** des Feuers und
2. **Sichtwert (Lichtdurchlässigkeit der Atmosphäre)**.

Es ist die **Nenntagweite**, hier **18 Seemeilen**.

Sichtweite ist die **Entfernung**, auf die ein **Leuchtfeuer** über die Erdkrümmung (Kimm) hinweg vom Beobachter **gesehen werden kann**.
Sie hängt ab
1. von der **Feuerhöhe** und
2. von der **Augeshöhe** des Beobachters.

Sportküstenschifferschein

- 27** **Seiten 23, 38**
Wie müssen sich Tragweite und Sichtweite zueinander verhalten, damit das Verfahren zur Ortsbestimmung „Feuer in der Kimm“ angewandt werden kann?
- Die **Tragweite** muss **mindestens gleich** der **Sichtweite** sein.
- 28** **Seite 38**
Wo findet man Tabellen zur Ermittlung des Abstandes eines Feuers in der Kimm?
- In deutschen und britischen **Leuchtf Feuerverzeichnissen**.
- 29** **Seiten 20, 21**
Wo sind die in Seekarten verwendeten Symbole und Abkürzungen erklärt?
- In der **Karte I/INT1** des BSH.
- 30** **Seite 63**
Wer veröffentlicht die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) und was umfassen diese Veröffentlichungen?
1. Die BfS werden von den jeweils zuständigen Behörden der **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** des Bundes bzw. der Länder veröffentlicht.
2. Sie enthalten alle **wichtigen Maßnahmen** und **Ereignisse** auf den Seeschifffahrtsstraßen und der ausschließlichen Wirtschaftszone **Deutschlands**.
- 31** **Seite 63**
Wie werden die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der Sportschifffahrt zur Kenntnis gebracht?
- Die BfS werden an den **amtlichen Aushangstellen** (z.B. bei Wasser- und Schifffahrtsämtern, Hafenverwaltungen, WSP-Dienststellen, **Schleusen**, **Yachthäfen**) für das betreffende Seegebiet, in dem die Aushangstelle liegt, und für die angrenzenden Reviere und Gebiete sowie im **Internet** unter www.elwis.de zur Kenntnis gebracht.
- 32** **Seite 63**
Zählen Sie die am häufigsten vorkommenden Ereignisse und Maßnahmen auf, über die die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) unterrichten.
1. **Änderungen** an Befeuerung, **Betonnung** und Landmarken,
2. veränderte **Wassertiefen**,
3. Wracke, **Schifffahrtshindernisse**, Rohrleitungen usw.,
4. Bauarbeiten, Baggerarbeiten, **militärische** Übungen und damit zusammenhängende **Sperrungen** oder Behinderungen.
- 33** **Seite 197**
Wer gibt die nautischen Warnnachrichten (NWN) heraus und von wem werden sie verbreitet?
- Nautische Warnnachrichten (NWN) werden von den **Verkehrszentralen** für deren Zuständigkeitsbereich und von dem ständig besetzten **Seewarndienst Emden** für das gesamte deutsche Warnggebiet zur Verbreitung über **Funk** herausgegeben. Der Rundfunksender **Deutschlandfunk** verbreitet alle über Funk abgegebenen NWN.
- 34** **Seite 197**
Was bedeutet der Zusatz „vital“ bei einer nautischen Warnnachricht (NWN)?
- Die NWN erhält den Zusatz „vital“, wenn die Warnung auf eine **lebensbedrohende Gefahr** hinweist.
- 35** **Seiten 172, 197**
Welche Besonderheit bezüglich des Zusatzes „vital“ bei einer nautischen Warnnachricht (NWN) gibt es für die Sportschifffahrt?
- Vitale nautische Warnnachrichten für die Sportschifffahrt werden während der Zeit **vom 1. April bis zum 31. Oktober** zur Verbreitung **über** ausgewählte private und öffentlich-rechtliche **Rundfunkanstalten** weitergeleitet.
- 36** **Seite 62**
Wer gibt die Nachrichten für Seefahrer (NfS) heraus und wie und wie oft erfolgt die Herausgabe?
- Die NfS werden vom **BSH** in **Hefiform** und im **Internet** herausgegeben und erscheinen **einmal wöchentlich**.

Sportküstenschifferschein + Sportbootführerschein See

Der Sportbootführerschein See ist die amtlich vorgeschriebene Fahrerlaubnis für Sportboote in der 3-sm-Zone. Der Führerschein kann ohne besondere Vorkenntnisse von jedem, der mindestens 16 Jahre alt ist, erworben werden. Der Prüfungstoff beinhaltet das Grundwissen zum Befahren der Seeschiffahrtsstraßen.

Der Sportküstenschifferschein deckt die 12-sm-Zone ab. Er baut auf dem Sportbootführerschein See auf. Angehende Seesegler und Motorbootfahrer erhalten hier eine vertiefte Ausbildung in Navigation, Gezeitenkunde, Seemannschaft, Wetterkunde und Schifffahrtsrecht, die das notwendige Rüstzeug zur Durchführung größerer Törns vermittelt.

Dieses Buch enthält alles, was Sie wissen müssen, um die Prüfungen sicher zu bestehen. Leicht verständlich und doch mit höchster Kompetenz bereitet der Autor seine Leser aber nicht nur auf die Prüfung, sondern auch auf die Praxis vor. Das didaktisch hervorragend aufbereitete Werk wird daher auch in vielen Bordbibliotheken seinen Stamplatz haben.

**Mit vereinfachten
Lernantworten
viele Stunden
Lernzeit sparen!**



www.delius-klasing.de

