Praxistipps SBF-See

1. Alle erforderlichen **Knoten** (s. *Knotenkunde* unter https://www.thor-sailing.de/downloadsundlinks/) müssen beherrscht und vorgeführt werden. Das jeweilige Einsatzgebiet/Anwendung des Knotens muss genannt werden (z.B. Palstek = Rettungsschlaufe, die sich nicht zuzieht = zum Festmachen an einem Poller). Hinweis: Das Beherrschen aller gezeigten Knoten ist unbedingte Voraussetzung bei der praktischen Prüfung.

2. Bei der **Handpeilung** auf ausreichenden Abstand (> 1 m, je mehr desto besser) zu Eisen, Metall und stromführenden Kabeln halten (auf evtl. vorhandenes Brillengestell achten).



Die Peilung sollte mindestens 5°, besser 2°, genau sein. Handpeilkompass ruhig halten, kurz auspendeln lassen. Die kleinste Gradeinteilung auf dem Handpeilkompass beträgt 5°, zwischen den längeren Strichen sind jeweils 10° Unter-schied. Die Skala wächst von rechts nach links!
Zur Peilung sind die beiden Peilmarken im Glas auf eine Linie zu bringen. Das zu peilende Objekt (Landmarke) befindet sich in der Verlängerung der Peilmarken über (!), also außerhalb des Glases.
Es ist nur sinnvoll, in Seekarten vorhandene/eingezeichnete Objekte zu peilen (Kirchen, Türme, Tonnen, Land- und Bergspitzen etc.). Selbst auffallende und herausragende Bäume oder Kräne sind daher für Peilungen ungeeignet).
Eine Handpeilung muss *nicht* um eine *Ablenkung* berichtigt werden (unbekannt und hoffentlich klein und vernachlässigbar), um die Missweisung hingegen schon (in Regensburg ca. 4°). Die Missweisung ist der Seekarte zu entnehmen und muss auf das aktuelle Jahr berichtigt werden.
Die zweimalige Handpeilung (Kreuzpeilung zweier Objekte, bestenfalls um die 90° zueinander bzw. zw. 30° und 150°) dient der Positionsbestimmung (NICHT Kursbestimmung!).



3. **Anlegen von Rettungsweste und Sicherheitsgurt**
Der Bewerber soll nachweisen, dass er mit der Handhabung der Rettungsweste und des Sicherheitsgurtes vertraut ist. Alle Schließer, egal ob Feststoffweste oder Automatikweste müssen geschlossen werden, um ein Herausrutschen von der Weste im Notfall zu vermeiden. Hierbei wird gerne mal vergessen, den oder die Schrittgurte einzuklipsen.

4. **<u>Das Bootfahren:</u>**
Wir sind in der Regel zu viert an Bord: Der Prüfungskandidat sitzt am Steuer, neben ihm/ihr der Prüfer, zudem der Ausbilder/Bootsführer, sowie ein weiterer Prüfling.

- Manöverschallsignale: Der Bewerber soll zeigen, dass er situationsbezogen die Manöverschallsignale beherrscht



(Kursänderung nach Steuerbord (ein kurzer Ton *),
Kursänderung nach Backbord (zwei kurze Töne **),
Maschine läuft rückwärts (drei kurze Töne ***)).
Ein kurzer Ton hat die Dauer von etwa einer Sekunde.
Nach mindestens einem der Signale wird während der Prüfungsfahrt zwischendurch gefragt. In Natura werden diese Schallsignale nur bei Bedarf situationsbedingt gegeben.

- **Ablegemanöver:** Sofern der Prüfer keine Vorgabe macht (z. B. "Eindampfen in die Vorspring, rückwärts ablegen"), hat der Bewerber selbstständig unter Berücksichtigung von Verkehrs-, Platz-, Strömungs- und Windverhältnissen abzulegen. Wir legen außer bei Starkwind grundsätzlich gegen die Strömung ab und an.
Kommando beim Ablegen:
„Klar zum Ablegen“ (Antwort: „Ist klar“) – „Leinen los“ (Antwort: „Ist/sind los“).
Beim Ablegen mit wenig Gas, evtl. gar nur mit Standgas. Bei schwacher Strömung im Vorwärtsgang zum Steg einlenken. Nach sanfter Berührung des Stegs mit dem Bug (rechtzeitig Leerlauf), mit Rückwärtsgang und Gegeneinschlag des Steuers (also weg vom Steg) ablegen.
Hierbei, sowie bei anderen Manövern (insbesondere beim Wenden), *deutlich sichtbar umschauen* nicht vergessen (Schulterblick), so wie man das auch beim Ausparken mit dem Auto macht.
Man kann auch mit einer ausgebrachten Festmacherleine zum Steg und wenig Motorvortrieb ausparken (Eindampfen in die Vorspringleine). Bei wenig Strömung machen wir genau das, nur ohne Leine.
- **Anlegemanöver:** Der Bewerber soll das Boot an einer vorher vom Prüfer bestimmten Stelle anlegen. Der Prüfer hat darauf zu achten, dass das Anlegemanöver nur mit Ruder- oder Maschinenmanövern durchgeführt wird, das Boot am Anleger zum Stehen kommt und die Maschine ausgekuppelt ist. Das "Heranziehen" mit den Händen oder dem Bootshaken sowie das Herantreiben ist nicht zugelassen – jedoch das Festhalten in der Strömung gleich *nach* dem Anlegen.
Beim Anlegemanöver sind viele zu hektisch und legen zu schnell an, weshalb wir gerade hier dringend Ruhe empfehlen. Grundsätzlich legt man gegen den Wind und/oder gegen die Strömung an, je nachdem, was stärker ist.
Kommando:
„Klar zum Anlegen“. Weitere Kommandos wie „Fender ausbringen“ oder „Leinen bereit“ sind zu nennen, aber meist nicht zu tätigen (da Fender noch aushängend und wir die Leinen am Steg oder nur unseren Arm benutzen).
Wir legen in der Strömung *parallel* zum Steg an (längsseits), halten das Boot mit wenig Gas (nur Standgas) auf Geschwindigkeit und steuern im spitzen Winkel auf den Steg zu. Bitte ganz weich anlegen, d.h. langsame Annährung an den Steg. Ca. einen halben bis einen Meter vor dem Steg wieder gerade lenken, Steg folglich nicht oder bestenfalls ganz leicht touchieren.
Bei wenig oder keiner Strömung das Boot mit dem Rückwärtsgang und *zum Steg*

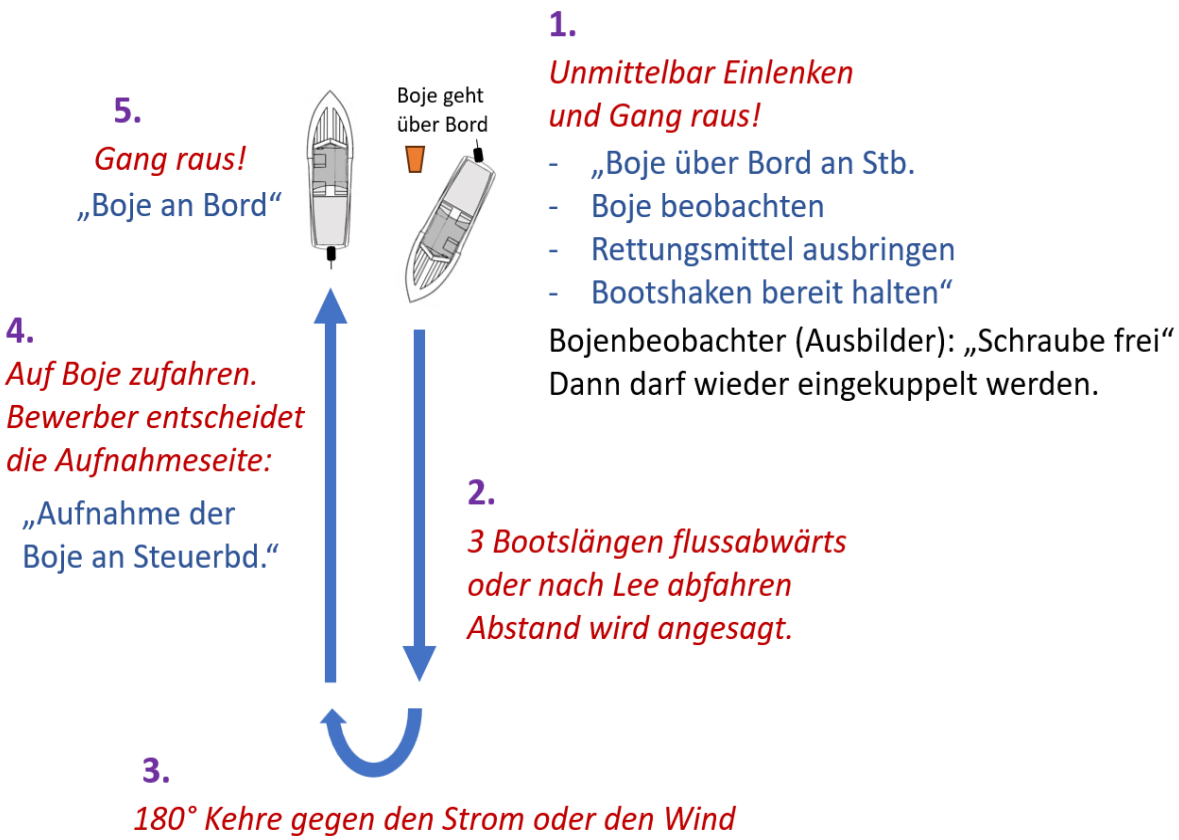
eingelenkt aufstoppen.
Ab- und anlegen als Youtube-Video: **Ab- und Anlegen mit dem Motorboot**

- **Wenden auf engem Raum (auch Drehen auf dem Teller)**: Der Bewerber soll bei diesem Manöver zeigen, dass er das Zusammenwirken des Ruders und der Schraube im Rahmen eines möglichst engen Wendemanövers beherrscht.
Anmerkung: Bei Booten mit Radeffekt ist es ratsam, die richtige Drehrichtung zu wählen. Evtl. ist ein Umlenken in die Gegenrichtung bei Änderungen der Fahrtrichtung nicht nötig. Bei Außenbordern trifft der Radeffekt ohnehin vergleichsweise weniger zu, weshalb die Richtung des Wendens über Steuer- oder Backbord in diesem Fall nahezu irrelevant ist. Ansonsten verfährt man wie beim Auto beim Wenden in 3 Zügen: volle Lenkeinschläge bei nur Standgas.

- Kursgerechtes Aufstoppen: Unter Aufstoppen versteht man das Einlegen des Ganges entgegen der momentanen Fahrtrichtung des Bootes, also Rückwärtsgang bei Vorwärtsfahrt und Vorwärtsgang bei Rückwärtsfahrt. Über die Gasstärke und die Einlegedauer des „Gegen-Ganges“ ist das Boot zum Stehen zu bringen. Legt der Kandidat die entgegengesetzte Fahrtrichtung zu lange oder zu stark ein, beginnt das Boot sich in die Gegenrichtung zu bewegen. Dies sollte vermieden werden, denn es ist der Stillstand anzustreben (Stoppen). Also rechtzeitig (bei Stillstand gegenüber Ufer) wieder in den Leerlauf gehen. Dann ist das Aufstoppen beendet.
Der Bewerber soll mit dem Aufstoppen nachweisen, dass er über Kenntnisse der indirekten Steuerwirkung der Schraube bei Rückwärtsfahrt verfügt. Wegen des nicht sehr großen Radeffekts bei Außenbordern ist hier vor allem darauf zu achten, nur leicht (ca. eine halbe Umdrehung) nach Steuerbord einzulenken, denn unser Ausbildungsboot hat eine rechtsdrehende Schraube. Dieses Einlenken zum Beibehalten des Kurses beim Aufstoppen beginnt erst mit dem Einlegen des Rückwärtsgangs.
Es bietet sich an, gegen die Strömung aufzustoppen, sofern vorhanden.
Es ist normal, dass das Boot nach wenigen Sekunden ohne Anker oder Leinen (besonders in der Strömung und bei Wind) unkontrolliert abdriftet, weshalb die Stoppzeit dann kurz zu wählen ist.
Achtung: Beim Umsteuern vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang ca. 2 Sekunden im Leerlauf verbleiben, denn Bootsgetriebe sind in der Regel nicht synchronisiert.

- **Fahren nach Landmarke bzw. Kompasszahl:**
Der Prüfer gibt ein Objekt an Land (Turm, Kran, Hochhaus, Baum o.ä.) vor, das sauber anzusteuern ist. Sofern der Prüfling den genauen Kurs gewählt hat, quittiert er das mit der Aussage: „Kurs liegt an“.
Alternativ, im Falle der Prüfung zum SBF-See, gibt der Prüfer einen Kompasskurs vor (z.B. 285°), worauf der Prüfling auf diese Gradzahl einlenkt. Auch hier wird anschließend mit „Kurs liegt an“ bestätigt.
Bitte beachte: Eine höhere Gradzahl, als der aktuelle Kurs, entspricht einer Kursänderung nach Steuerbord, wohingegen eine Kursänderung nach Backbord die Gradzahl verkleinert (ggf. den Nulldurchlauf/360° des Kompasses beachten). Bereits der falsche Lenkeinschlag berechtigt zum Abbruch des ersten Versuches!
Die Bewerber sollen die Richtungsangabe verstehen und umsetzen können! Also erst überlegen, dann lenken.
Es ist die kürzere Kursänderung vorzuziehen, d.h. bei einem aktuellen Kurs von beispielsweise 340° auf 015° ist eine Kursänderung nach Steuerbord vorzuziehen.
Hinweis: Bei uns am Steg entspricht ein Kurs gegen die Strömung in etwa der Himmelsrichtung West, entsprechend Ost mit der Strömung.

- Rettungsmanöver (Mensch/Boje über Bord):
Ein Mensch-über-Bord-Manöver wird dadurch simuliert, dass ein Rettungsring oder ein anderer Schwimmkörper (Boje) über Bord geworfen wird. Hierbei wird dem Rudergänger von einem anderen Crew-Mitglied laut zugerufen: "Boje über Bord an Backbord" oder "Boje über Bord an Steuerbord".
Der Prüfling antwortet mit:
- der Wiederholung des Ausrufs, also „Boje über Bord an …“!
- „Rettungsmittel ausbringen!“
- „Boje beobachten!“
- „Bootshaken bereithalten!“
Auf dem Meer sei unbedingt anzuraten, die „MoB-Taste“ zu drücken, sofern diese am Kartenplotter vorhanden ist.
Die weitere Durchführung des Rettungsmanövers obliegt dem Bewerber. Der Prüfer hat darauf zu achten, dass vom Bewerber *sofort* der Antrieb *ausgekuppelt* wird, das Heck von dem über Bord geworfenen Gegenstand abgedreht wird, d.h. *in Richtung des Überbordgegangenen eingelenkt wird*! Wir empfehlen, den eingelegten Leerlauf unbedingt auch optisch zu kontrollieren und sich nicht nur auf das Gefühl im Arm und den Höreindruck verlassen, denn ein eingelegter Gang ist ein Durchfallkriterium.
Das Rettungsmanöver ist zügig durchzuführen, also weder Standgas noch Vollgas.
Wir nehmen im Strom die Boje grundsätzlich gegen die Strömung auf, weshalb vorher 3-4 Bootslängen (mit der Strömung) abgefahren wird, sofern dies nicht ohnehin schon der Fahrtrichtung entspricht. Nach 3-4 Bootslängen, die vom Bojenbeobachter (Ausbilder) angesagt werden, wendet der Prüfling um rund 180°.
Der Bewerber sagt an, an welcher Seite er den treibenden Gegenstand aufnehmen möchte (Kommando: „Aufnahme der Boje an Backbord/Steuerbord“) und sorgt dafür, dass das Boot neben dem treibenden Gegenstand nahezu zum Stehen kommt und die Schraube *vor* Erreichen der Boje (kurz vor dem Bug) keine Umdrehungen mehr macht! Also unbedingt wieder auskuppeln!!
Es darf keine Gefahr bestehen, dass ein Verunfallter mit einem Körperteil in die drehende Schraube gerät (Lebensgefahr).
Ein Wiedereinkuppeln (Gang einlegen) ist erst *nach* Aufnahme der Boje an Bord erlaubt (Nach Meldung: „Boje an Bord“). Ein inzwischen eventuelles Abdriften des Bootes ist daher zu tolerieren.
Bei Annäherung an die Boje muss ein Überfahren der Boje vermieden werden und sie muss andererseits innerhalb der Länge des Bootshakens erreicht werden können.
Die Aufnahme der Boje sollte am besten mit dem Arm alternativ mit dem Bootshaken erfolgen.
Das Einlegen des Leerlaufs bei Bojenaufnahme sollte wieder zusätzlich optisch am Hebel kontrolliert werden. Bitte d*raufschauen!*
Nochmal ganz deutlich:
Der eingelegte Gang bei Boje über Bord oder bei Wiederaufnahme ist ein Durchfall-kriterium!



5. **<u>Allgemeines:</u>**
   Alle Einzelaufgaben von Knoten über Peilen bis zu den Manövern dürfen einmal wiederholt werden (2 Versuche).
   Alle Kommandos bitte laut und deutlich ausrufen. Motorenlärm und Außengeräusche müssen übertönt werden.
   Ausbilder dürfen nicht verbal oder gar manuell in die Prüfung eingreifen. Sollte dies aus Sicherheitsgründen dennoch notwendig werden, gilt der Versuch des Prüfungskandidaten als vergeben.

Das mag erst mal nach viel und ein wenig verwirrend klingen, aber keine Angst, wir üben das so, dass Sie sich sicher und gut vorbereitet für die Prüfung fühlen, denn nicht umsonst haben wir eine sehr hohe Bestehensquote.



Wir wünschen unseren Prüfungskandidaten viel Erfolg auf dem Weg zum Schein.

Der Bewerber/Kandidat/Prüfer = die Bewerberin/Kandidatin/Prüferin