



Yachtclub Phoenixsee e.V. Jollen-Leitfaden

Yachtclub Phoenixsee e.V.

- Ausbildung -

ausbildung@ycp07.de



*Dieser Leitfaden ist urheberrechtlich geschützt,
alle Rechte liegen beim Yachtclub Phoenixsee e.V. in Dortmund.
Ohne ausdrückliche Genehmigung des Vereins dürfen
weder dieser Leitfaden noch Teile daraus reproduziert, übertragen
oder kopiert werden.*

*Dieser Leitfaden ist ausdrücklich nur für den vereinsinternen
Gebrauch bestimmt. Der Leitfaden wurde mit großer Sorgfalt von
ehrenamtlichen Mitgliedern erstellt, für eine Fehlerfreiheit kann
allerdings nicht garantiert werden.
Insbesondere wird der Verein nicht für materielle oder immaterielle
Schäden aufkommen, die direkt oder indirekt aus der Nutzung des
Leitfadens entstehen.*



INHALT

1.	Der Segelverein YCP 07	5
2.	Das Segelrevier Phoenixsee	6
3.	Sicherheitshinweise	7
3.1	Allgemeines.....	7
3.2	Verhalten bei „Mensch über Bord“	7
3.3	Verhalten bei Kentern	7
3.4	Weitere Hinweise	8
4.	Die Vereinsboote.....	9
4.1	Übersicht.....	9
4.2	Einweisung / Freigabe für die Benutzung der Boote	9
4.3	Bootssharing	9
5.	Der „Laser Stratos Keel“	10
5.1	Spezifikation/ Technische Daten	10
5.2	Aufbau des Bootes / Begriffe.....	11
6.	Segeln.....	12
6.1	Vor dem Segeln	12
6.2	Klarmachen des Bootes	12
6.2.1	Zugang zum Boot.....	12
6.2.2	Verstauen der Wertsachen	12
6.2.3	Die Lenzöffnungen	13
6.2.4	Hilfsvorstag und Gennakerfall	13
6.2.5	Heckablassschraube	14
6.2.6	Ruder absenken.....	14
6.2.7	Vor- und Achterleine	15
6.2.8	Boot verholen	15
6.3	Segel setzen	15
6.3.1	Rigg durchsetzen	15
6.3.2	Großsegel setzen.....	16
6.3.3	Trimmeinrichtungen	17
6.3.4	Reffen (des Großsegels).....	18
6.3.5	Vorsegel setzen	20
6.4	Nach dem Segeln.....	20
6.4.1	Großsegel bergen und auftuchen.....	20
6.4.2	Boot klarieren	21
7.	Checklisten.....	24
7.1	Checkliste "Immer vor dem Segeln"	24
7.2	Checkliste "Vor dem Segeln - Boot am Steg".....	24
7.3	Checkliste "Nach dem Segeln".....	24
8.	Die Ausbildung (Amtlicher Sportbootführerschein (SBF) Binnen unter Segel).....	25
8.1	Ziel der Ausbildung	25
8.2	Ablauf der Ausbildung	25
8.3	Termine und Ausbildungsnachweis.....	26



8.4	Freigabe	27
8.5	Die ersten Ausbildungseinheiten	27
9.	Manöver	29
9.1	Kurse zum Wind, Anluven und Abfallen, Segeltrimm	29
9.1.1	Wahrer und scheinbarer Wind.....	29
9.1.2	Kurse zum (scheinbaren) Wind.....	30
9.1.3	Kurse segeln	30
9.1.4	Kurse ändern.....	31
9.1.5	Die 2 - von - 3 Regel	31
9.2	Grundlagen	32
9.3	Ablegen.....	33
9.3.1	Ablegen von der Boje.....	33
9.3.2	Ablegen vom Steg.....	34
9.4	Ausweichregeln (Kollisionsverhütungsregeln – KVR)	39
9.4.1	Großsegel auf unterschiedlichen Seiten	39
9.4.2	Großsegel auf der gleichen Seite.....	39
9.4.3	Großsegelstellung nicht klar erkennbar.....	39
9.5	Wende.....	40
9.6	Q-Wende.....	41
9.7	Beidrehen.....	43
9.8	Aufschiesser / Nahezu-Aufschiesser.....	44
9.9	Boje-über-Bord mit Q-Wende.....	45
9.10	Halse.....	47
9.11	Anlegen.....	48
9.11.1	Anlegen an der Boje.....	48
9.11.2	Anlegen am Steg.....	50
10.	Knoten.....	54
11.	Anhang.....	55
11.1	Kommandotafel.....	55
11.2	Logbuch Checkliste.....	58
11.3	Einweisungsformular.....	60
11.4	Klarmachen des Bootes auf dem Trailer (Wintersaison)	62
11.4.1	Der Trailer	62
11.4.2	Persenning entfernen und Gennakerfall fixieren	63
11.4.3	Kiel aufholen	63
11.4.4	Ruder fixieren.....	63
11.4.5	Lenzöffnungen, Heckablassschraube, Gennakerfall und Hilfsvorstag	64
11.4.6	Slippen des Bootes	64
11.4.7	Kiel absenken.....	64
11.5	Checkliste "Vor dem Segeln - Boot an Land"	65



1. DER SEGELVEREIN YCP 07

Der Yachtclub Phoenixsee e.V. (YCP) wurde 2007 nach der Ankündigung, dass auf dem Gelände des ehemaligen Hoesch-Werks ein See entstehen soll, von 11 Segelenthusiasten gegründet.

Am 1. April 2012 wurde der See nach langjähriger Bauzeit Realität und der YCP 07 bekam sein Segelrevier in Dortmund. Seitdem teilen wir uns zusammen mit anderen Vereinen das Gelände am See und haben sowohl Wasser- als auch Landliegeplätze.

In den folgenden Jahren wurden einige Boote angeschafft, die den Vereinsmitgliedern zur freien Nutzung zur Verfügung stehen, und die ebenfalls für die Ausbildung genutzt werden.

Eine Übersicht über die Vereinsboote gibt es in Kapitel 4.

Der vorliegende Leitfaden dient im Wesentlichen als Grundlage der praktischen Segelausbildung, ist jedoch ebenso ein hilfreiches Dokument für alle Vereinsmitglieder im Umgang mit den Booten.

Neben der ausführlichen Beschreibung der für die Segelprüfung erforderlichen Manöver gibt es auch eine Übersicht der Checklisten für das Ausleihen (Bootssharing), Klarmachen und Klarieren der Boote als auch für die Bootseinweisung.

2. DAS SEGELREVIER PHOENIXSEE

Der Phoenixsee ist ein sehr kleines, durch die Windverhältnisse aber anspruchsvolles Segelrevier. Die vorherrschende Windrichtung ist W - WNW, also aus Richtung der Burg. Durch die Bebauung und die Lage in einer Rinne (siehe Karte) wechselt der Wind sowohl Richtung als auch Geschwindigkeit innerhalb von wenigen Metern scheinbar unvermittelt.



Die Nutzung des Phoenixsees, also auch das Segeln, wird durch die "Satzung zur Nutzung der Naherholungsanlage PHOENIX See vom 16.04.2012" (Seesatzung) geregelt (https://www.dortmund.de/media/p/phoenix_see/download_phoenixsee/Satzung_PHOENIX_See.pdf).

Für das Segeln auf dem Phoenixsee gilt:

- Für jedes Boot ist eine (gebührenpflichtige) Genehmigung der Stadt Dortmund erforderlich.
- max. zulässige Größe:
bis 20 m² Segelfläche und Messzahl (Länge x Breite des Bootes, ohne Ruder und Bugspriet und Tiefgang < 1,40 m und Länge < 6.70 m) bis 14 m²
- Schutzbedürftige Bereiche sind durch Bojen gekennzeichnet und dürfen nicht befahren werden.
- Bootsführer benötigen einen entsprechenden Befähigungsnachweis.
- Auf Segelbooten, die im Rahmen der Ausbildung genutzt werden, benötigt der/ die Ausbilder/ -in den entsprechenden Nachweis.
- Das Segeln auf dem See ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang (aber nicht vor 08.00 Uhr) bis Sonnenuntergang erlaubt.
- **Das Segeln ist ab 20 kn (5 Bft) Wind verboten!**



3. SICHERHEITSHINWEISE

3.1 ALLGEMEINES

- Vor dem Segeln:
Zustand des Bootes und Sicherheitsausrüstung (eine Rettungsweste je Segler, Paddel, Ösfass, Schwamm) kontrollieren
- Rettungsweste:
 - in der Ausbildung: Tragen einer geeigneten Rettungsweste ist Pflicht!
 - beim Bootsausleih: Bootsführer entscheidet (in Abhängigkeit vom Wetter)Die Rettungswesten (Größe abhängig vom Körpergewicht!) werden im Container aufbewahrt. Nach dem Ausleihen bitte wieder wie vorgefunden zurücklegen.
- Kleidung:
Geeignete, dem Wetter angepasste Kleidung, rutschfeste Schuhe mit heller, abriebfester Sohle, ggf. Gummi- / Segelstiefel
Weite Kleidung vermeiden (Gefahr des Hängenbleibens)
Brillenträger: Sicherung nicht vergessen!
bei gutem Wetter: Sonnenschutz nicht vergessen
bei Regen: wasserfest und ausreichend warm
- Wertgegenstände (Handy, Schlüssel, Geldbörse) in der wasserdichten Box verstauen (siehe Kapitel 6.2.2) bzw. nicht mit an Bord nehmen.
- Auf sicheren Tritt und richtige Gewichtsverteilung auf dem Boot achten, insbesondere beim Ein- und Aussteigen
- "Eine Hand für das Schiff – eine Hand für Dich selbst": Festhalten, aber nur an festen Teilen des Bootes, z.B. Bügel des Großschot-Podest, und dem stehenden Gut (Wanten); nicht am laufenden Gut wie z.B. Schoten, Fallen usw.
- Achtung Baum: Der Großbaum kann bei Manövern mit hoher Geschwindigkeit umschlagen!
- Vorsicht beim Lösen von Dirk/ Großfall: Großbaum festhalten
- Alkoholische Getränke erst nach dem Segeln!
- Die Wetterstation im Container gibt Auskunft über die aktuelle Windgeschwindigkeit

3.2 VERHALTEN BEI „MENSCH ÜBER BORD“

- Kleidung anbehalten, Gefahr von Unterkühlung;
- Bei längeren Distanzen zum Ufer: Kräfte sparen, nicht ans Ufer schwimmen;
- Crew auf dem Boot: "Mensch über Bord"-Manöver einleiten.

3.3 VERHALTEN BEI KENTERN

- Falls unter dem Großsegel gelandet: ruhig bleiben und sofort nach Achtern unter dem Segel heraus schwimmen, um sich nicht in den Wanten zu verfangen.



- Sind alle Mitsegler wohlauf und anwesend? Ist noch jemand unter dem Segel oder unter dem Boot?
- Alle bleiben am Boot. Herumtreibende Ausrüstung kann später vom Boot aus eingesammelt werden. Auf keinen Fall den treibenden Sachen hinterherschwimmen.
- Wenn soweit alles in Ordnung ist, das Boot aufrichten:
 - Bug in den Wind drehen;
 - alle Schoten lösen, damit das Boot nicht wegsegelt, wenn es aufgerichtet ist;
 - an das Schwert hängen oder drauf stellen, ein Mitsegler drückt den Mast hoch (wenn das Boot nicht durchgekentert ist). Geduld haben: wenn der Mast unter Wasser ist, richtet sich das Boot zunächst nur sehr langsam auf;
 - wenn das Boot aufgerichtet ist, nur über das Heck einsteigen, damit es nicht gleich wieder kentert;
 - wenn alle an Bord sind, Wasser aus dem Boot pützen.
- Lässt sich das Boot nicht aufrichten, dann auf den Rumpf setzen und durch Winken bemerkbar machen. Auf keinen Fall an Land schwimmen und Hilfe holen.

3.4 WEITERE HINWEISE

Die Broschüre "Sicherheit auf dem Wasser", herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium, enthält weitere Sicherheitsregeln und viele nützliche Hinweise.

Kostenloser Download:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/sicherheit-auf-dem-wasser-2015.pdf>

oder

https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/Anlagen/Downloads/Nautik_und_Schiff-fahrt/Sonstige-nautische-Publikationen/Sicherheit-auf-dem-Wasser.html



4. DIE VEREINSBOOTE

4.1 ÜBERSICHT

Der Verein besitzt einige Segelboote, die von allen Vereinsmitgliedern kostenlos genutzt werden können. Das Ausleihen der Boote erfolgt über das Bootssharing-System (siehe Kapitel 4.3) und erfordert eine vorherige Freigabe (siehe Kapitel 4.2).

Momentan stehen folgende Bootstypen zur Verfügung:

- Für Erwachsene:
 - Laser Stratos Keel
 - Laser Vago
 - Polyvalk
 - 29er

- Für Kinder und Jugendliche:
 - Optimist
 - Teenie
 - Open Bic

In diesem Leitfaden werden der Aufbau, das Handling und die Manöver des „Laser Stratos Keel“ beschrieben. Für die anderen Bootstypen können sich Abweichungen ergeben, auf die hier nicht eingegangen wird.

4.2 EINWEISUNG / FREIGABE FÜR DIE BENUTZUNG DER BOOTE

Um den sachgemäßen Umgang mit den Booten sicherzustellen, ist eine Einweisung für den jeweiligen Bootstyp erforderlich. Interessenten melden sich beim Vizepräsidenten (vize@ycp.de). Sind genügend Interessenten vorhanden, wird ein Termin vereinbart. Voraussetzung ist der Besitz eines Befähigungsnachweises!

Für die Segelschüler erfolgen die Einweisung und die Freigabe zum freien (selbständigen) Segeln durch die Ausbilder (siehe Kapitel 9.6).

4.3 BOOTSSHARING

Die Boote werden über das Bootssharing-System reserviert (www.ycp07.de → Mitglieder → Bootssharing).

Eine Reservierung ist zwingend erforderlich, um die Benutzung der Boote nachvollziehbar zu machen. Wird das Boot nicht bis 15 min nach Reservierungsbeginn genutzt, erlischt die Reservierung. Möchte ein anderer Segler das Boot nutzen, und das Überschreiben der ursprünglichen Reservierung im Bootssharing-System ist nicht möglich, ist eine entsprechende Mail an den Sportwart zu schicken. Wer sich spontan zum Segeln entscheidet, kann die Reservierung auch über den Computer im Container eintragen (Nutzung von Computer, Hotspot und Wetterstation → siehe Handbuch „Container IT“ im Download-Bereich der YCP Homepage).

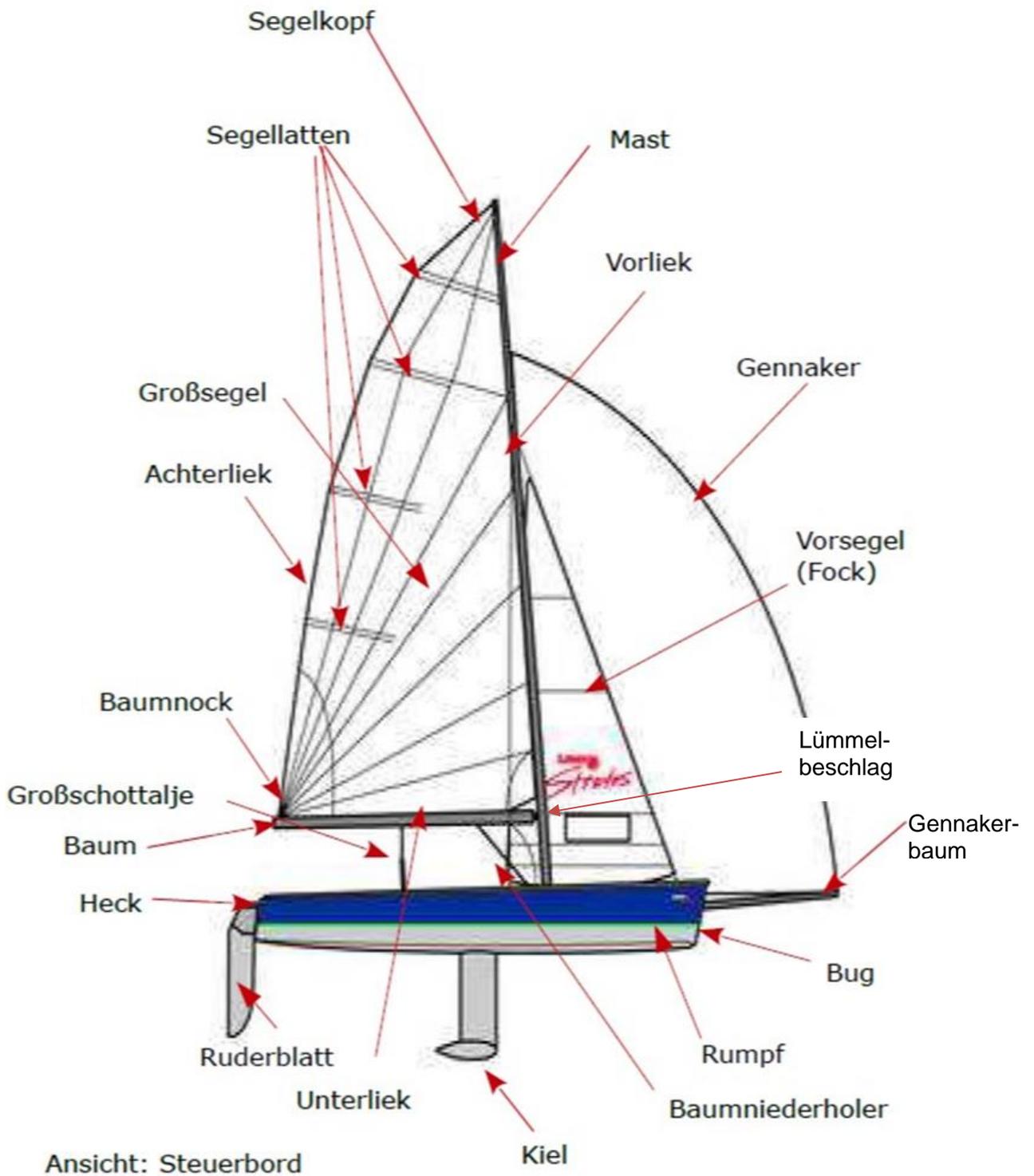
5. DER „LASER STRATOS KEEL“

5.1 SPEZIFIKATION/ TECHNISCHE DATEN



CE Klassifikation:	"D" - Geschützte Gewässer Windstärke ≤ 4 Bft, Wellenhöhe $\leq 0,3$ m		
Länge:	4,94 m	Segelfläche Groß:	11,33 m ²
Breite:	2,10 m	Segelfläche Fock:	3,51 m ²
Tiefgang:	1,00 m	Segelfläche Gennaker:	14,66 m ²
Rumpfgewicht:	190 kg	Kielgewicht:	70 kg
Crew:	1 - 5 (6) Personen		

5.2 AUFBAU DES BOOTES / BEGRIFFE



6. SEGELN

6.1 VOR DEM SEGELN

Logbuch

Für jedes Vereinsboot gibt es ein Logbuch (im Container im Regal über dem Schreibtisch), in dem der Name des Ausleihers und der Mitsegler, Mitgliedsnummern, Datum und Uhrzeit notiert werden. Das reservierte Boot ist vor dem Segeln anhand der Checkliste (siehe Anhang) zu überprüfen. Eventuelle Abweichungen werden notiert und die Checkliste unterschrieben.

Werden Schäden am Boot festgestellt, sind diese zu dokumentieren und **vor** dem Ablegen an den Sportwart (sportwart@ycp07.de) zu melden.

Sicherheitsausrüstung

siehe Kapitel 3: Sicherheit



6.2 KLARMACHEN DES BOOTES

6.2.1 Zugang zum Boot

In der Sommersaison (April bis Oktober) liegen die Boote am Steg bzw. in der Box (fester Liegeplatz für jedes Boot, Zugang zum Steg nur mit Schlüssel für das Tor).

Die Boote sind zum Teil mit einem Zahlenschloss gesichert (Zahlenkombination steht auf dem Orderrücken des jeweiligen Logbuchs).

In der Wintersaison stehen die Boote auf dem Trailer auf dem Gelände des YCP und müssen geslippt werden (siehe Kapitel 12.4).



6.2.2 Verstauen der Wertsachen

Wertgegenstände (Handy, Schlüssel, Geldbörse) in der vorderen wasserdichten Box verstauen oder erst gar nicht mit an Bord nehmen.



6.2.3 Die Lenzöffnungen

Direkt nach Betreten des Bootes die Lenzöffnungen schließen, d.h. die Lenzöffnungen von außen mit den dafür vorgesehenen Stopfen schließen und die innenliegenden Gummistropfs einhaken, um die Stopfen zu sichern.

Außen (Heckansicht)



Innen



Hinweis:

Liegt das Boot längere Zeit ungenutzt im Wasser bzw. auf dem Trailer, müssen die Lenzöffnungen offen sein, damit z.B. Regenwasser abfließen kann.

6.2.4 Hilfsvorstag und Gennakerfall

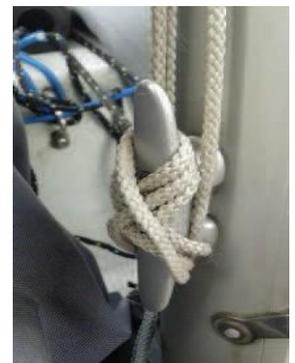
Am Mast sind unterhalb der Bank an Steuerbord und Backbord Klampen angebracht, an denen das Hilfsvorstag und das Gennakerfall belegt werden.

Hilfsvorstag

Das Hilfsvorstag soll den Mast sichern, wenn das Vorstag (Fock) nicht installiert ist. Das Hilfsvorstag wird nur zum Stellen des Mastes beim Aufriggen des Bootes benötigt. Während des Segelns ist das Hilfsvorstag an der Backbord-Klampe am Mast befestigt, damit es nicht lose herumhängt und sich mit anderen Fallen, Schoten, Leinen vertört.

Soll das Hilfsvorstag eingesetzt werden (z.B. zum Aufrichten des Mastes), wird es an der Klampe gelöst und an der unteren Befestigung der Rollfock mit einem Rundtörn mit zwei halben Schlägen befestigt.

Im normalen Segelbetrieb bleibt das Hilfsvorstag auf der Klampe belegt.



Gennakerfall:

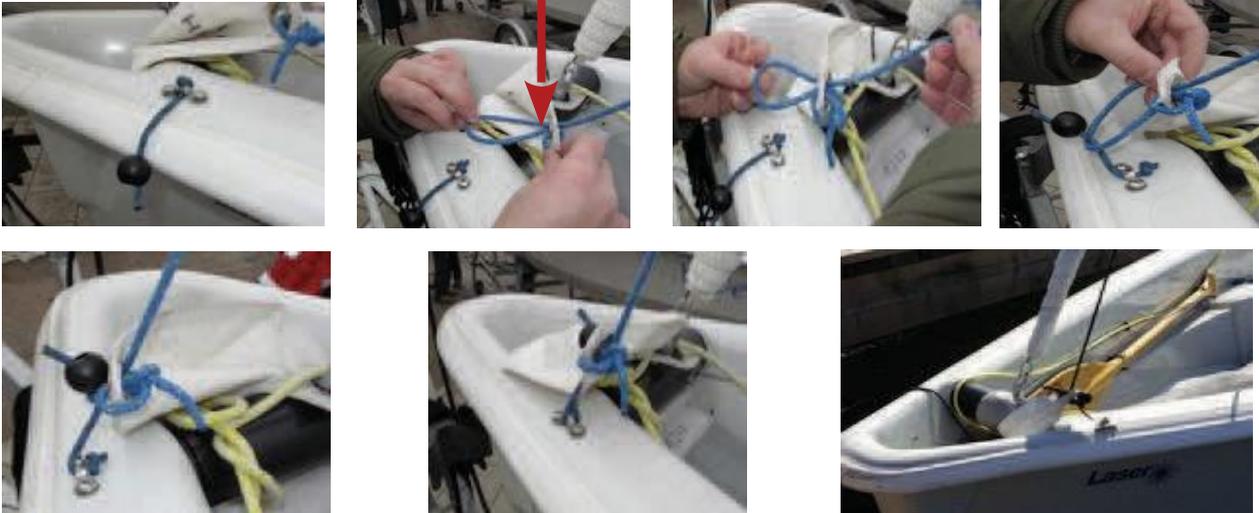
Die Fock-Persenning wird mit dem Gennakerfall hochgezogen. Vor dem Segeln die Fock-Persenning abnehmen und nach dem Segeln wieder anbringen.

Soll der Gennaker beim Segeln nicht benutzt werden, wird das Gennakerfall an der Steuerbord-Klampe belegt. Dadurch wird verhindert, dass der Gennaker ungewollt ausweht bzw. der Gennakerbaum ausgefahren wird.



Sicherung des Gennakers bei Nichtbenutzung:

Gennakerkopf



- Das Gennakerfall ist mit einem Palstek am Gennakerkopf befestigt. Zur Sicherung des Gennakers (vor ungewolltem Auswehen) wird mit dem Gennakerfall eine Schlaufe durch die Kausch gezogen, in der die am Bug an Backbord angebrachte Kugelsicherung geführt wird.
- Anschließend wird das aus dem Mastfuß kommende Fall strammgezogen und auf der Klampe belegt. Dadurch wird die Ausschiebevorrichtung des Gennakerbaums entlastet.
- Das aus dem Gennakersack kommende Ende des Falls wird mithilfe der Curryklemme befestigt, das überschüssige Fall wird im Gennakersack verstaut.

6.2.5 Heckablassschraube

Der Rumpf des Stratos Keel ist hohl und sollte beim Segeln leer sein. Bei gelöster bzw. nicht angezogener Schraube ist Wassereintritt möglich. Deshalb bei der Bootsübernahme überprüfen, ob die Schraube angezogen ist (siehe Checkliste!).

Hinweis:

Eingetretenes Wasser kann nur abgelassen werden, wenn sich das Boot an Land befindet.



6.2.6 Ruder absenken

- Ruderblatt hinten etwas anheben und die Aufholleine aus der Klemme lösen
- anschließend Flügelschraube lösen und das Ruderblatt ins Wasser drücken
- gleichzeitig solange an der Absenkleine ziehen, bis das Ruderblatt etwas nach vorne in Richtung Kiel geneigt ist;

- Absenkleine in der Klemme an Backbord sichern
- Achtung: Klemme löst bei Belastung z.B. bei Grundberührung selbständig aus! Deshalb prüfen, ob diese Klemme richtig eingerastet ist!
- zum Schluss Flügelschraube handfest anziehen um zu vermeiden, dass das Ruderblatt in der Halterung Spiel hat oder bei Druck aufschwimmt

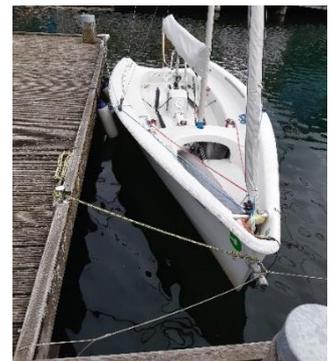


6.2.7 Vor- und Achterleine

Alle Boote sind mit einer Vor- und Achterleine am Steg befestigt.

Hinweis:

Das Boot ist am Steg zusätzlich mit Leinen mit Karabinerhaken befestigt. Diese bleiben nach dem Lösen am Steg.



6.2.8 Boot verholen

Nicht immer liegt das Boot in der Box in einer guten Ablegeposition. Um das Boot in eine solche zu bringen (Boot im Wind), ist es ggfs. an den Rudersteg oder an eine Boje zu verholen.

Hinweis:

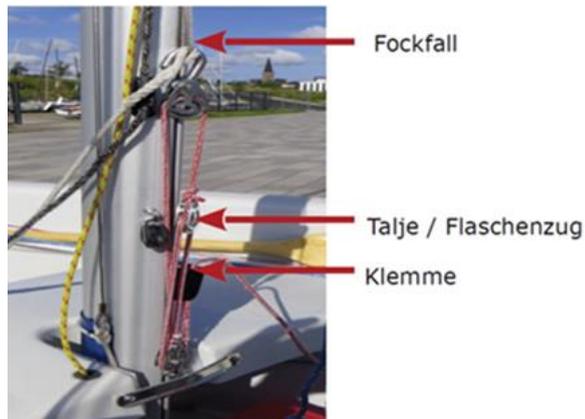
Segel erst setzen, wenn das Boot im Wind liegt.

6.3 SEGEL SETZEN

6.3.1 Rigg durchsetzen

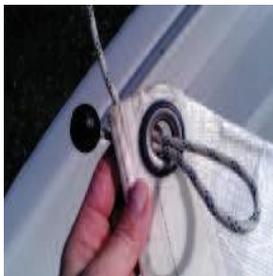
Vor dem Setzen der Segel wird das Rigg zunächst nur leicht durchgesetzt, da bei zu festem Durchsetzen die Fock nicht gesetzt werden kann, und die Gefahr von Materialschäden besteht.

Das Rigg wird mit der Talje (Flaschenzug) über dem Mastfuß durchgesetzt. Die Talje wird in das Fockfall eingehakt.



6.3.2 Großsegel setzen

- Baumpersenning abnehmen und ordentlich verstauen (grauer Segelsack)
- Großschot, Cunningham und Baumniederholer lösen
- Segelbändsel lösen und gerolltes Großsegel vom Baum nehmen
- Großfall kontrolliert fieren (bis der Baum auf dem Boot liegt) und von der Baumnock (Baumende) lösen
- Großfall am Segelkopf befestigen (Kugelpatent), siehe Abbildung
- vor dem Setzen des Großsegels das Vorliek einmal komplett durch die Hand laufen lassen, um Verdrehungen und Knicke im Segel zu vermeiden



- zum Setzen des Großsegels das Vorliek in die Nut am Mast einfädeln und Großsegel mit dem Fall nach oben ziehen
- Großfalls soweit durchsetzen, dass das Großsegel ganz nach oben gezogen ist
- Großfall in der Klemme an der Backbordseite des Mastes belegen.

6.3.3 Trimmeinrichtungen

Trimmeinrichtungen dienen zur optimalen Einstellung der Segel in Abhängigkeit vom Wind und vom gesegelten Kurs.

Trimmeinrichtungen (neben Schoten und Fallen):

- Cunningham (Cunningham-, Vorliekstrecker)
- Unterliekstrecker
- Baumniederholer.

Faustformel:

Je weniger Wind, desto bauchiger das Segel; je mehr Wind, desto flacher das Segel. Deshalb Cunningham, Unterliekstrecker und Baumniederholer bei wenig Wind fieren, bei mehr Wind dichtholen.

Cunningham

Der Cunningham zieht das Vorliek im unteren Bereich des Großsegels straff. Falls bei Bootsübernahme nicht installiert:

- Cunningham durch die entsprechende Kausch am Vorliek des Großsegels führen und am Ende einen Achtknoten machen
- Achtknoten unterhalb des Lümmelbeschlags in die Mastnut fädeln und festziehen



Baumniederholer

- dient zum Herunterziehen (Niederholen) des Großbaums, wenn die Großschot gefiert wird
- zum Setzen, Bergen, Reffen und Ausrefen immer fieren

Unterliekstrecker

- beeinflusst den Bauch im unteren Teil des Großsegels



6.3.4 Reffen (des Großsegels)

Die Segelfläche muss an die vorherrschenden Windverhältnisse angepasst werden, d.h. bei viel Wind Segelfläche verkleinern, um ein sicheres Segeln zu gewährleisten.

Alte Skipperweisheit:

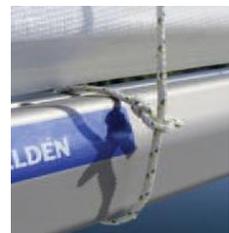
"Wenn man ans Reffen denkt, sollte man das auch tun."

Der Laser Stratos Keel verfügt über eine Einleinen-Reffvorrichtung: durch Dichtholen der Reffleine werden **gleichzeitig** das Vorliek und das Achterliek des Großsegels auf den Baum gezogen. Für Details siehe Manual.

Das Großsegel verfügt über 3 Reffs (Reffkauschen am Vor- und Achterliek). Die Boote des YCP sind so aufgeriggt, dass ausschließlich das 3. Reff verwendet wird. Damit kann das Segel nur ohne Reff oder maximal gerefft gefahren werden.

Anbringen der Reffleinen:

Das Ende der Achterliek-Reffleine ist am Baum befestigt, siehe Abbildung.



Im ausgerefften Zustand müssen die Vorliek- und die Achterliek-Reffleine locker im Segel hängen. Sollte Spannung auf einer Leine sein, ist die Reffleine aus der Klemme zu lösen und aus dem vorderen Teil des Baumes oder aus der Baumnock herauszuziehen. Die Reffleine darf in keinem Fall gelöst (losgeknotet) werden.

Achtung: Die Reffleinen dürfen nicht verändert werden!

Richtig eingebundene Reffleinen:

am Vorliek (Mastseite)



am Achterliek



Reffen des Großsegels:

- Voraussetzung: Boot liegt im Wind, d.h. es ist kein Druck im Großsegel (z.B. an der Boje)
- Baumniederholer, Cunningham, Unterliekstrecker und Großschot lösen
- Großfall fieren bis am Vorliek die 3. Reffkausch auf dem Baum liegt
- Reffleine dichtholen; dabei das Großsegel nach hinten ziehen
- das Segel ist vollständig gerefft, wenn die Reffleine dichtgeholt ist und die vordere und hintere Reffkausch bis auf den Baum heruntergezogen sind
- evtl. im Großsegel entstandene Buchten nach hinten ziehen und glatt ausstreichen und Reffleine in der Kammklemme fixieren
- Großfall wieder durchsetzen, Cunningham in der Reffkausch am Vorliek anbringen, Baumniederholer anziehen und Unterliekstrecker in der Klemme belegen
- Baumniederholer auf Spannung und Unterliekstrecker belegen



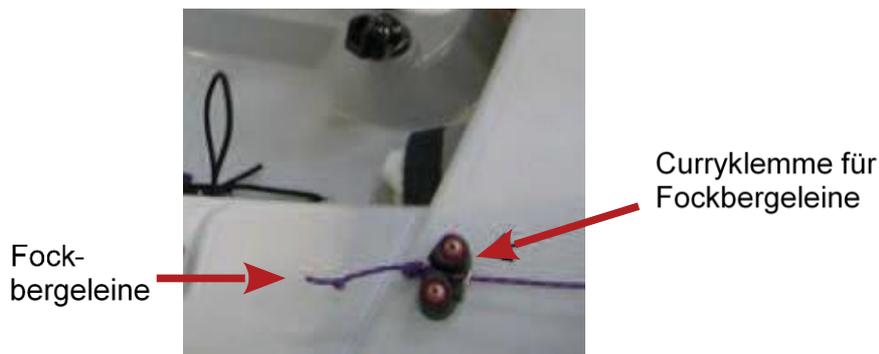
Beim Reffen ist darauf zu achten, dass das Segel nicht in die Reffkausch eingezogen wird. Das Segel wird unterhalb der Reffkausch eingerollt.



6.3.5 Vorsegel setzen

Rollfockanlage

Das Boot verfügt über eine Rollfockanlage mit Bergeleine zum Einrollen der Fock. Die Bergeleine ist in einer Klemme an Steuerbord belegt. Zum Setzen/ Ausrollen der Fock wird die Bergeleine aus der Klemme gelöst und das Segel mit der Lee-Schot ausgerollt. Anschließend wird das Rigg komplett durchgesetzt.



Holepunkte

Über die Holepunkte kann der Anstellwinkel des Vorsegels eingestellt werden.

Faustformel:

- bei wenig Wind, bauchige Fock, Holepunkte nach vorn (Richtung Bug)
- bei viel Wind, flache Fock, Holepunkte nach hinten (Richtung Heck)



6.4 NACH DEM SEGELN

6.4.1 Großsegel bergen und auftuchen

Das Großsegel ist ein Foliensegel, das grundsätzlich gerollt und **nicht** gefaltet wird. Es wird direkt nach dem Niederholen aufgetucht:

- Baumniederholer, Großschot und Cunningham lösen, Unterliekstrecker „handwarm“ anziehen, Großfall kontrolliert fieren (Achtung: Baum festhalten!)
- Großfall an der Baumnock befestigen und so als Dirk nutzen
- Großschot durchsetzen, damit der Baum seitlich stabil und waagrecht liegt
- Segelkopf über den Baum legen und unterhalb der ersten Latte umschlagen.
- mit der ersten Latte beginnend das Segel aufrollen, der Baum wird als Führungsschiene eingesetzt. Zur Vermeidung von Falten das Segel beim Aufrollen nach außen

ziehen

- an beiden Seiten eng und gleichmäßig aufrollen, die Segellatten müssen parallel zum Rollen auftuchen.
- aufgerolltes Großsegel auf den Baum legen und mit drei Bändseln befestigen (Kreuzknoten auf Slip)
- Bändsel so drehen, dass der Knoten auf dem Aluminium des Baums und nicht auf dem Segel liegt



6.4.2 Boot klarieren

Die in Kapitel 6.2 aufgeführten Schritte sind in umgekehrter Reihenfolge durchführen.

Anbringen der Fockpersenning:

- Fockpersenning mit dem Gennakerfall hochziehen
- darauf achten, dass die Persenning eng anliegt, keine Wülste bildet und das gesamte Vorsegel von der Persenning bedeckt wird





Festsetzen der Pinne:



So sollte ein aufklariertes Boot am Ende aussehen:



Und nicht so:





Bitte daran denken:

- alle eigenen Sachen mitnehmen
- Boot sauber?
- Alle Leinen aufgeschossen und vom Cockpitboden hochgenommen?
- Schäden? Schadensmeldung an Sportwart (sportwart@ycp.de).

Es sollte selbstverständlich sein, dass die Boote so verlassen werden, wie man sie selber vorfinden möchte.



7. CHECKLISTEN

7.1 CHECKLISTE "IMMER VOR DEM SEGELN"

- Daten Logbuch eintragen, auf Vorschäden prüfen, ggf. Sportwart informieren
- Sicherheitsausrüstung prüfen: Paddel, Ösfaß, eine Rettungsweste je Mitsegler

7.2 CHECKLISTE "VOR DEM SEGELN - BOOT AM STEG"

- Zahlenschloss öffnen
- Lenzöffnungen schließen
- Heckablassschraube überprüfen
- Gennakerfall weggebändselt (beim Segeln ohne Gennaker)
- Ruder absenken
- Boot an geeignete Position (Steg oder Boje) verholen
- Rigg (leicht) ansetzen
- Segel setzen, ggf. Reff einbinden
- Rigg durchsetzen

7.3 CHECKLISTE "NACH DEM SEGELN"

- Großsegel bergen und auftuchen
- Schritte aus Tabelle 7.2 oder 11.5 in umgekehrter Reihenfolge durchführen
- Boot sauber?
- Leinen aufgeschossen und vom Boden hochgenommen?
- Schäden gehabt? Schadensmeldung an Sportwart (sportwart@ycp07.de)!



8. DIE AUSBILDUNG (AMTLICHER SPORTBOOTFÜHRERSHEIN (SBF) BINNEN UNTER SEGEL)

8.1 ZIEL DER AUSBILDUNG

Während der praktischen Ausbildung werden der sichere und dem Wetter und Revier angepasste Umgang mit den Booten sowie die zum Erwerb des Segelscheins erforderlichen Manöver vermittelt.

Hinweise:

- *Die für den SBF Binnen erforderliche Theorie wird im Theoriekurs vermittelt und als bekannt vorausgesetzt.*
- *Ziel ist materialschonendes Segeln, denn zum einen entspricht dieses guter Seemannschaft, zum anderen gehören die Vereinsboote allen Vereinsmitgliedern.*
- *Im Leitfaden werden der Ablauf der Manöver und die dazu gehörenden Kommandos beschrieben.*

8.2 ABLAUF DER AUSBILDUNG

Die Segelausbildung beginnt im Mai und endet mit der praktischen Prüfung im September, und ist entsprechend den Vorgaben des Deutschen Seglerverbands (DSV) konzipiert. Die Prüfung erfolgt durch zugelassene Prüfer des DSV. Durch den Verein (Ausbildungswart) ist sichergestellt, dass sich während der Ausbildung bis zur Freigabe jeweils ein Ausbilder zusammen mit 2 Segelschülern an Bord befindet.

Übersicht über die Ausbildungseinheiten:

Nr.	Inhalt
01	Sicherheitseinweisung, Bootseinweisung, Klarmachen zum Segeln Sitzposition Steuermann + Vorschoter, Pinne + Ausleger, Trockenübung Wende/ Umsetzen Wenden - 8 segeln nur Großsegel (rote + grüne Boje), ohne Fock Kurs halten, Wende fahren mit Umsetzen (siehe auch Kapitel 9.3)
02	Wie Einheit 01, jetzt aber mit Fock (siehe auch Kapitel 9.3)
03	Segeln auf dem See Kurse: Am Wind, Halbwind, Raumer Wind; Steuermann bedient Großschot Anluven und Abfallen; Q-Wende
04	Wiederholung Einheit 03: Kurse (zum Wind) fahren, Verklicker & Segelstellung
05	Wiederholung Einheit 03 und 04 neu: Aufschiesser: an der Boje (Boot bleibt neben Boje stehen) Ablegen vom Steg
06	Wiederholung Einheit 05: Aufschiesser an der Boje mit weniger werdender Hilfe durch



Nr.	Inhalt
	Ausbilder
07	Wiederholung Einheit 06 neu: Anlegen am Steg
08	Wiederholung Einheit 07 mit weniger werdender Hilfe durch Ausbilder
09	Mensch-über-Bord (MOB)/ Fender über Bord (FOB): Erläuterung am Flipchart Vorübung: Statt Fender über Bord werfen zuerst an Boje simulieren: am Wind anlaufen - Abfallen - Q-Wende - Aufschießer
10	Fender über Bord
11	Fender über Bord mit weniger werdender Hilfe durch Ausbilder
12	Freigabe zum selbständigen Segeln: Klarmachen des Bootes, An- und Ablegen, FOB selbständig durchführen Hinweis: mit erteilter Freigabe werden die Schüler im Bootsharing-System freigeschaltet und können selbstständig ein Boot ausleihen (siehe Kapitel 9.6)
13	Wiederholung FOB neu: Halse
14	FOB und Halse
15	Alle Manöver komplett ohne Hilfestellung/ Korrektur durch Ausbilder neu: Ausbilder bleibt am Steg, alle Manöver werden in Sichtweite hierzu gefahren
16	Wiederholung Einheit 15
17	Probepfprüfung mit Zeitvorgabe
18	Üben!

8.3 TERMINE UND AUSBILDUNGSNACHWEIS

Die praktische Ausbildung erfolgt nicht nach einem festen Terminplan, sondern ist flexibel gestaltet. Dieses Konzept wird der zeitlichen Verfügbarkeit der ehrenamtlichen Ausbilder und auch der Schüler gerecht. Die Termine werden von den Ausbildern auf der Homepage des YCP eingetragen:

Menüpunkt Ausbildung → Kursunterlagen → SBF Binnen buchen

Nach der Buchung erhält der Ausbilder eine entsprechende Nachricht. Der gebuchte Termin ist verbindlich!

Während der Ausbildung wird jede absolvierte Ausbildungseinheit von den Ausbildern auf der Homepage eingetragen:

Menüpunkt Ausbildung → Kursunterlagen → Nachweis SBF Binnen.

Die Schüler können ihren Ausbildungsfortschritt jederzeit nachvollziehen unter:



Menüpunkt Ausbildung → Kursunterlagen → Übersicht Nachweise SBF Binnen Praxis.

Hinweis für Schüler:

- *Möglichst zu zweit anmelden, da nur so die Ausbildungstermine optimal genutzt werden. Es wird empfohlen, sich in Crews mit dem Partner vorzubereiten, mit dem auch die Prüfung gesegelt wird.*

Hinweis für die Ausbildung:

- *Vor jeder Ausbildungseinheit könnt Ihr Euch anhand der Übersicht der Ausbildungsnachweise orientieren, wo Eure Schüler stehen.*

8.4 FREIGABE

Sobald die Segelschüler folgende Dinge sicher beherrschen, kann die Freigabe zum selbständigen Segeln erteilt werden:

- Klarmachen des Bootes
- An- und Ablegen vom Steg
- Wende
- Kurse halten
- Wegerechtsregeln

Die Segelschüler sind damit wie alle aktiven Vereinsmitglieder berechtigt, ein Boot auszulihen und selbstständig zu üben. Bei der eigenverantwortlichen Nutzung der Boote gelten die Regelungen, die im Einweisungsformular (siehe Kapitel 12.3) angegeben sind.

Hinweis:

- *Sobald die Freigabe vorliegt, sollte die Möglichkeit zum selbstständigen Üben genutzt werden, da erst dadurch das selbständige sichere Beherrschen des Bootes und aller Manöver gelernt wird.*

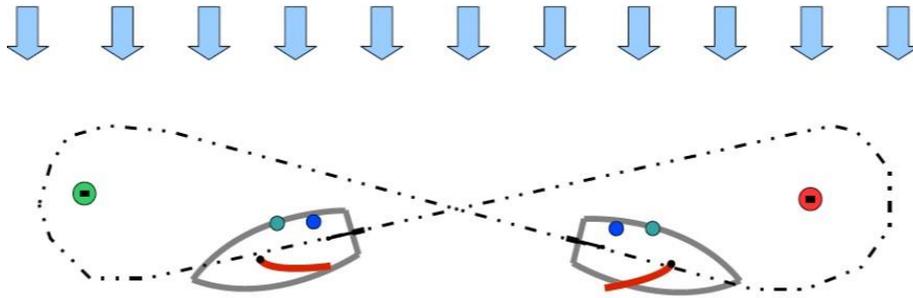
8.5 DIE ERSTEN AUSBILDUNGSEINHEITEN

In den ersten Stunden wird die Komplexität des Jollensegelns soweit wie möglich reduziert.

Daher wird am Anfang besonders auf die korrekte Bootsführung geachtet, z.B. die Bedienung der Pinne mit der Pinnenverlängerung und Übergabe der Pinne beim Manöver/Umsetzen hinter dem Rücken. Zusätzlich werden die richtige Sitzposition und der Gewichtstrimm geschult. Der Steuermann (Rudergänger) wird von Anfang an aufgefordert, dem Manöver entsprechende Kommandos zu geben (müssen am Anfang nicht der Kommandotafel entsprechen).

Grundübung:

Für die Grundübung werden zwei Bojen so ausgelegt, dass die Schüler immer ungefähr auf Halbwind-Kurs Achten um diese Bojen fahren. Dabei wird zunächst ohne Fock gesegelt, das Großsegel wird auf Halbwind-Kurs eingestellt. Um die Bojen herum wird jeweils eine Wende gefahren.



Bei Kurs auf die "grüne" Boje ist man Kurshalter, bei Kurs auf die rote Boje Ausweichpflichtiger.

Manöver aus dem Halbwind-Kurs

Der Halbwind-Kurs ist als Ausgangspunkt für die Schulung der nächsten Manöver gut geeignet.

In der ersten Übung wird nach Verklicker ein Halbwind-Kurs gesteuert. Liegt dieser an, erfolgt die Aussage "Halbwind-Kurs liegt an". Anschließend werden die Segel entsprechend des Kurses so eingestellt (keine „Beulen“ mehr im Segel).

Folgende Manöver werden aus diesem Kurs gefahren:

- Wende:
Die Wende wird nach dem „Überkommen“ des Großsegels durch Mittschiffslegen der Pinne beendet, wenn wieder Halbwind-Kurs anliegt. Es ist darauf zu achten, dass der Trimm des Großsegels (Großschot!) während der Wende nicht verändert wird.
- Anluven und Abfallen:
Anschließend wird das Halten der (neuen) Kurse geübt.

9. MANÖVER

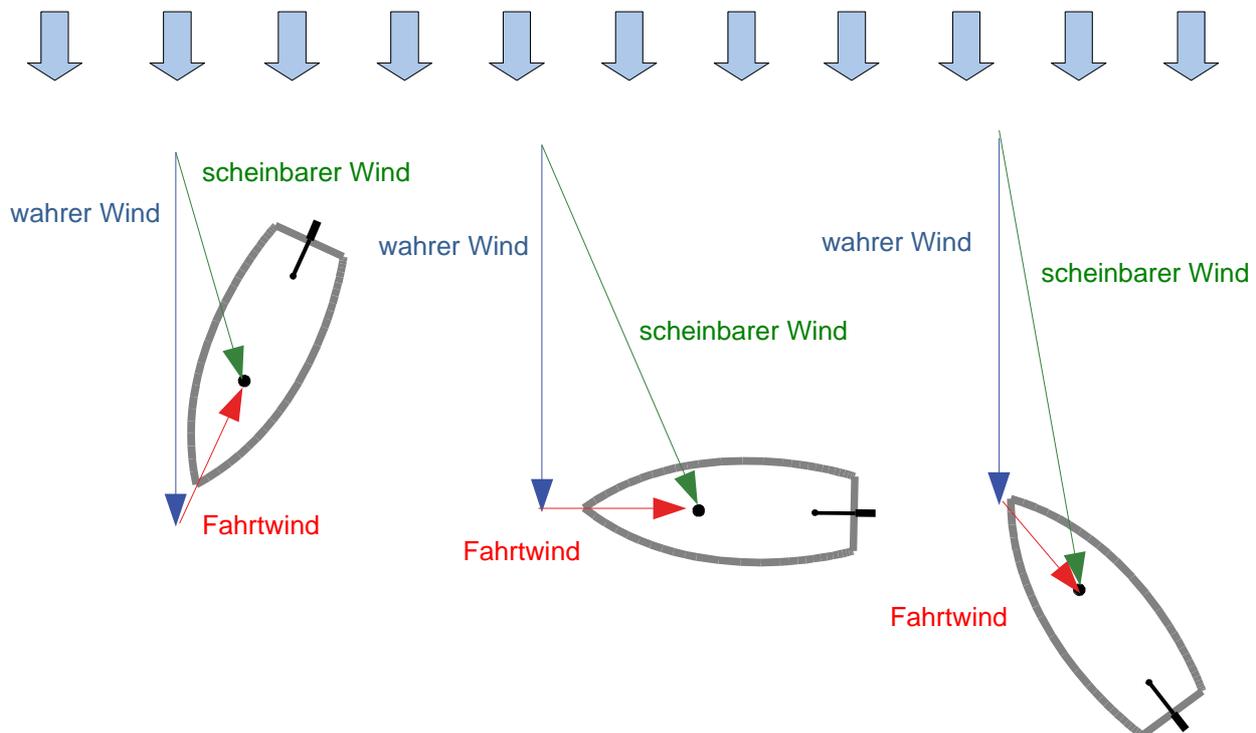
9.1 KURSE ZUM WIND, ANLUVEN UND ABFALLEN, SEGELTRIMM

9.1.1 Wahrer und scheinbarer Wind

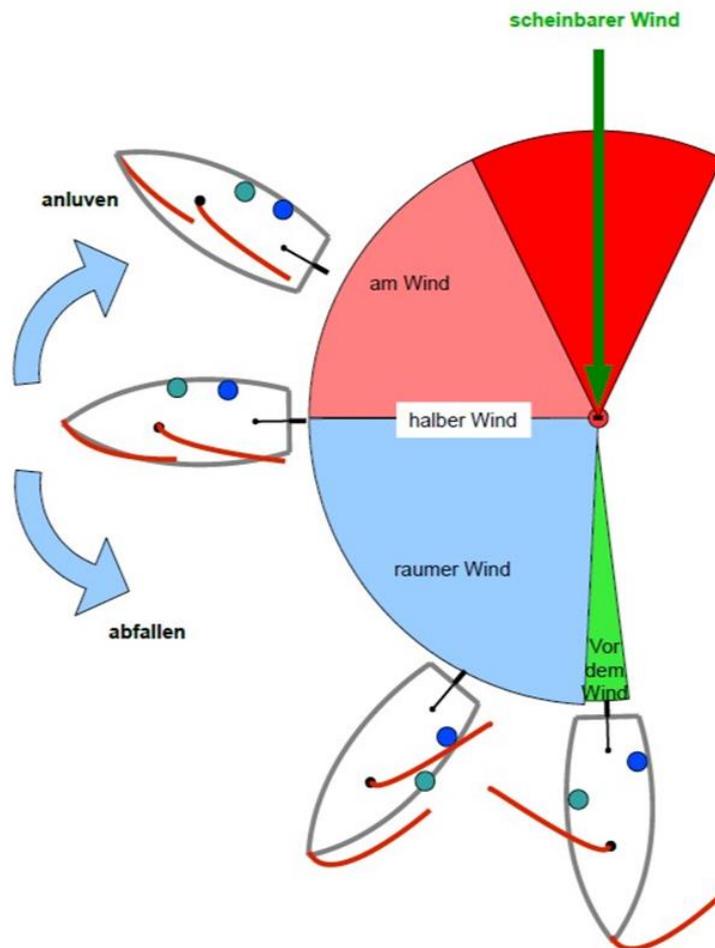
Der wahre Wind ist der Wind, der an einem festen Punkt in Richtung und Stärke gemessen werden kann. Sobald sich dieser Messpunkt bewegt, kommt als weitere Komponente der „Fahrtwind“ dazu.

Der aus Vektoraddition von wahrem Wind und Fahrtwind resultierende Wind wird „scheinbarer Wind“ genannt.

Der scheinbare Wind ist auf einem fahrenden Boot bestimmend für den Antrieb des Bootes und die Segelstellung. Der Fahrtwind beeinflusst den scheinbaren Wind in Stärke und Richtung. Der scheinbare Wind wird durch den Verklicker im Masttop angezeigt.



9.1.2 Kurse zum (scheinbaren) Wind



Hinweis:

Der wahre Wind auf einem Segelboot fällt immer achterlicher ein als der scheinbare Wind.

9.1.3 Kurse segeln

Am Wind:

Der scheinbare Wind kommt aus etwa 45°; die Segel sind dicht geholt, der Baum steht nahezu mittschiffs; abhängig von der Windstärke krängt das Boot mehr oder weniger stark.

Fällt bei diesem Kurs eine Bö ein, krängt das Boot stärker.

Maßnahmen zur Reduzierung der Krängung:

- Ausreiten (Körpergewicht nach außen verlagern)
- Anluven / in den Wind fahren
- Segel fieren

Halber Wind:

Der scheinbare Wind kommt querab, die Segel sind etwas aufgefiert, die Nock des Großbaums steht etwas über den Rand des Bootes heraus.



Raumer Wind:

Wind fällt achterlicher als querab ein, die Segel sind fast ganz aufgefiert.

Vor dem Wind:

Der Wind fällt genau von achtern ein. Die Segel sind ganz aufgefiert (Großsegel nur bis zur Saling). Großsegel und Fock können auf verschiedenen Seiten gefahren werden (Schmetterling).

Achtung:

Gefahr des ungewollten Halsens ("Patenthalse")!

9.1.4 Kurse ändern

Anluven:

Kursänderung zum Wind hin, d.h. z.B. von Raumwind- auf Halbwind-Kurs bzw. von Halbwind- auf Am-Wind-Kurs.

Kommando Steuermann:

"Neuer Kurs ...-Wind-Kurs"

"Hol an/ dicht die Schoten auf ...-Wind-Kurs"

Abfallen:

Kursänderung vom Wind weg von am Wind, d.h. z.B. von Am-Wind- auf Halbwind-Kurs bzw. von Halbwind- auf Raumwind-Kurs.

Kommando Steuermann:

"Neuer Kurs ...-Wind-Kurs"

"Fier auf die Schoten auf ...-Wind-Kurs"

Wenn der neue Kurs erreicht ist:

"...-Wind-Kurs liegt an"

9.1.5 Die 2 - von - 3 Regel

Die drei Faktoren

- Windrichtung
- Kurs
- Segelstellung

hängen direkt voneinander ab. Falls sich einer der Faktoren ändert, muss auch ein zweiter Faktor geändert werden, damit der Dritte gleichbleibt. Was geändert werden muss, hängt von dem sich ändernden Faktor und dem gewünschten Ergebnis ab:

- Windrichtung ändert sich, Segelstellung soll gleichbleiben: Kurs ändern
- Windrichtung ändert sich, Kurs soll gleichbleiben: Segelstellung ändern



- Kurs ändert sich, Windrichtung bleibt gleich: Segelstellung ändern

Hinweise:

- *Anluven: Die Pinne **AN** das Segel*
- *Abfallen: Die Pinne **AB** vom Segel*

9.2 GRUNDLAGEN

Gewichtstrimm

Gerade auf leichten Booten/ Jollen muss die Crew auf den (Quer-) Gewichtstrimm (Ausgleich der Krängung) achten. Idealerweise weist das Boot eine Krängung von 5°-10° nach Lee auf. Bei diesem Trimm fällt der Baum und das Großsegel nach Lee, aber es steht fast die gesamte Segelfläche zur Verfügung.

Der Steuermann sitzt immer in Luv, damit er die Segel beobachten kann. Der Vorschoter ist verantwortlich für den Quertrimm. Bei "normal" starkem Wind sitzt er ebenfalls in Luv. Bei Schwachwind und Raumwind-Kursen verlagert er sein Gewicht in die Mitte oder sitzt in Lee.

Der Steuermann unterstützt im Quertrimm besonders bei etwas kräftigerem Wind, indem er die Sitzposition bei stärkerer Krängung nach außen verlagert, z.B. durch Ausreiten.

Der Längstrimm spielt ebenfalls eine Rolle für die Stabilität, das Manövrierverhalten und die Geschwindigkeit des Bootes.

Faustregel (für den Laser Stratos):

Mittig zu den jeweiligen Ausreitgurten sitzen. Der Steuermann sollte das Ruder gut bewegen können, ohne mit der Pinne oder der Pinnenverlängerung an die Knie zu stoßen.

Bedienung der Pinne

Die Pinne des Laser Stratos hat eine Verlängerung (Pinnenverlängerung). Während der Ausbildung wird von Anfang an darauf Wert gelegt, dass diese von den Segelschülern benutzt wird! Bei den Segelmanövern wird die Pinne beim Seitenwechsel des Steuermanns hinter dem Rücken von einer Hand in die andere übergeben.

Hinweis:

Die Pinnenverlängerung ist den folgenden Abbildungen nicht dargestellt.

Arbeit mit den Schoten

Die Segel werden über die Schoten bedient/ eingestellt, d.h. die Anstellung des Segels wird in Abhängigkeit vom gewählten Kurs verändert.

Werden die Schoten angezogen, werden sie „dichtgeholt“; werden sie gelockert, werden sie „gefiert“. Nähere Erklärungen im Kapitel Kurse zum Wind.

Achtung:

Bei stärkerem Wind die Großschot nicht in der Curryklemme einklemmen, sondern „aus der Hand fahren“, um auf einfallende Böen und plötzliche Krängung des Bootes durch Fieren des Großsegels schneller reagieren zu können!



Freier Raum bei Manövern

Vor der Durchführung von Manövern muss besonders vom Vorschoter darauf geachtet werden, dass der Seeraum, in dem das Manöver und die Weiterfahrt stattfinden soll, frei von Booten oder anderen Hindernissen ist.

Kommandos

Kommandos sind beim Segeln notwendig, um einen klaren Ablauf der Aktionen während eines Manövers sicher zu stellen. Vor allem im Gefahrenfall ist es notwendig, dass jedes Crewmitglied genau weiß, was es zu tun hat.

In der praktischen Prüfung ist es besonders wichtig, die "Standard-Kommandos" zu kennen und (in einer entsprechenden Lautstärke) anzuwenden (der Prüfer hört mit!). Die prüfungsrelevanten Kommandos sind im Anhang im Kapitel 12.1 zusammengefasst.

Die Anwendung der Kommandos ersetzt nicht das Gespräch der Crew vor einem "neuen" Manöver (z.B. An- oder Ablegen an unbekanntenen Stellen oder unter schwierigen Windbedingungen), so dass jedes Crewmitglied weiß, was gerade geschieht und im Ernstfall schnell und sicher reagieren kann.

9.3 ABLEGEN

Vor dem Ablegen liegt das Boot meist ohne Fahrt im Wind, d.h. es ist in manövrierunfähig. Deshalb muss das Boot zu Beginn des Manövers in eine andere Position gebracht werden:

Durch Backstellen der Fock wird der Dreheffekt verstärkt. Die Fock wird entgegengesetzt zur gewünschten Fahrtrichtung getrimmt, dadurch füllt der Wind das Segel von der Rückseite und der Bug wird von der "Im Wind"-Zone in eine Position gedreht, in der die Segel angeströmt werden.

Erst in dem Moment, in dem Boot soweit gedreht hat, dass kein Hindernis (z.B. der Steg) im Weg liegt, wird das Großsegel angeholt, das Boot nimmt Fahrt auf.

9.3.1 Ablegen von der Boje

Im Gegensatz zum Ablegen vom Steg hat das Ablegen von der Boje den Vorteil, dass das Manöver unabhängig von der vorherrschenden Windrichtung immer identisch gesegelt werden kann.

Ausgangssituation:

Das Boot liegt im Wind, die Segel sind gesetzt, die Schoten sind gefiert.

Ablauf und Kommandos:

Ziel ist es, mit Halbwind-Kurs in Richtung der freien Seefläche abzulegen.

1. *Steuermann: "Klar zum Ablegen von der Boje"*

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Hol Boje kurzstag an Backbord/ Steuerbord"

Vorschoter holt die Vorleine dicht.

2. Steuermann steuert zunächst auf die Boje zu und dann knapp daran vorbei, so dass die Boje an der Backbord-/ Steuerbord-Seite gefasst werden kann.

Vorschoter: "Boje ist kurzstag"

Vorschoter bugsiert die Boje weiter zum Heck bis hinter die Wanten.

3. Steuermann legt die Pinne gegen den Wind nach Backbord/ Steuerbord.

Steuermann: "Klar zum Loswerfen Boje"

Vorschoter löst den Roringstek bis nur noch ein halber Rundtörn durch den Ring läuft.

Vorschoter: "Ist klar"

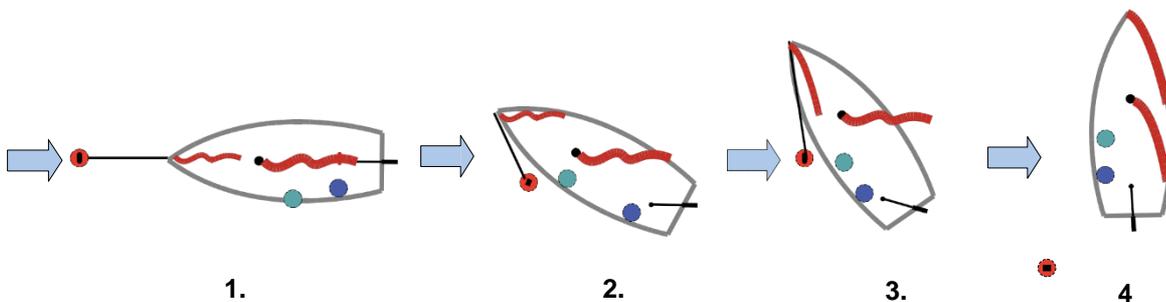
Steuermann: "Vorleine los, Fock back an Backbord/ Steuerbord"

Vorschoter löst die Vorleine und hält die Fock back.

Vorschoter: "Vorleine ist los"

4. Steuermann holt die Großschot an.

Steuermann: "Über die Fock. Hol an die Schoten auf Halbwind-Kurs"



Hinweise:

- Die Boje wird immer an der Seite kurzstag geholt, aus der der Wind beim Lossegeln wehen soll, d.h. an der Seite, an der die Fock back gesetzt werden soll.
- Boje weiter zum Heck durchziehen, falls das Boot an der Boje nicht auf Halbwind-Kurs dreht.

9.3.2 Ablegen vom Steg

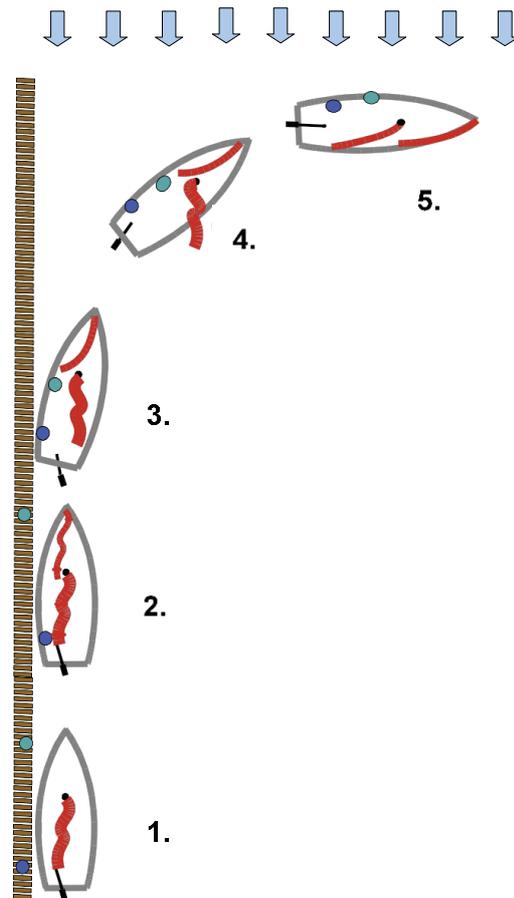
Entsprechend der vorherrschenden Windrichtung ist ein geeignetes Ablegemanöver auszuwählen:

Wind parallel zum Steg

Bei den am Phoenixsee vorherrschenden Windrichtungen (West bzw. Ost) weht der Wind meist parallel zum Rudersteg.

Ausgangssituation:

- Boot liegt parallel zum Steg im Wind, das Großsegel ist gesetzt, Schoten sind gefiert
- Fock ist eingerollt
- Steuermann und Vorschoter stehen auf dem Steg, der Vorschoter hält die Vorleine in der Hand



Ablauf und Kommandos:

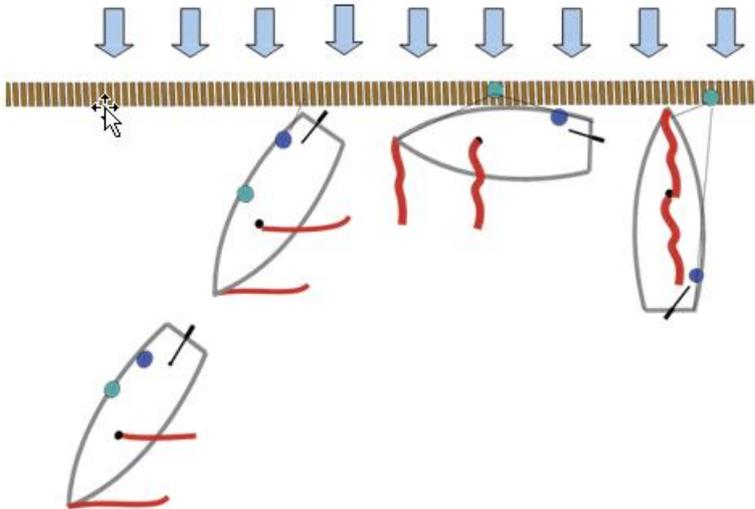
Ziel ist es, mit Halbwind-Kurs in Richtung der freien Seefläche abzusegeln.

1. Steuermann kommt aufs Boot, rollt die Fock aus und setzt sich an der Stegseite ins Boot. Er nimmt Pinne und das Ende der Großschot in die Hand (bleibt weiterhin gefiert).
2. *Steuermann: "Klar bei Vorleine"*
Vorschoter: "Ist klar"
Steuermann: "Vorleine los"
Die Jolle wird durch den Vorschoter beim Übersteigen an den Wanten vom Steg weggedrückt, der Steuermann legt die Pinne zur Stegseite.
Vorschoter: "Vorleine ist los"
3. *Steuermann: "Fock back an Backbord/ Steuerbord" (Stegseite)*
4. Der Vorschoter hält die Fock an der angekündigten Seite back. Durch die backgestellte Fock wird die Jolle weiter vom Steg weggedreht.
5. Das Großsegel wird in dem Moment angeholt, in dem der Dreheffekt soweit fortgeschritten ist, dass keine Hindernisse, z.B. Stege, im Weg sind.
Steuermann: "Über die Fock. Hol an die Schoten auf Halbwindkurs"

Bei ablandigem Wind: mit der Achterspring

Ausgangssituation:

Das Boot liegt im Wind. Der Vorschoter steht mit Vor- und Achterleine am Steg, die Segel sind gesetzt und die Schoten gefiert.



Ablauf und Kommandos:

Ziel ist es, das Boot so zum Wind zu drehen, dass mit raumem Wind vom Steg abgelegt werden kann.

1. *Steuermann: "Klar zum Drehen Boot über Backbord/ Steuerbord"*
Vorschoter: "Ist klar"
Steuermann: "Boot drehen"
2. Das Boot wird vom Vorschoter durch Abdrücken und mit Hilfe von Vor- und Achterleine parallel zum Steg gedreht, die Schoten sind weiterhin gefiert. In dieser Position wird die Achterleine so durch eine Öse oder um einen Poller geführt, dass sie problemfrei ausrauschen kann. Der Steuermann übernimmt das lose Ende.
3. Vorschoter steigt mit der Vorleine auf das Boot und setzt die Fock auf Raumschot-Kurs. Der Steuermann setzt Pinne und Großsegel auf Raumschot-Kurs, hierdurch dreht sich das Boot entsprechend.
Steuermann: "Klar zum Ablegen"
Vorschoter: "Ist klar"
4. Der Steuermann fiert die Achterleine so, dass sie ausrauschen kann, der Vorschoter holt die Leine ein.

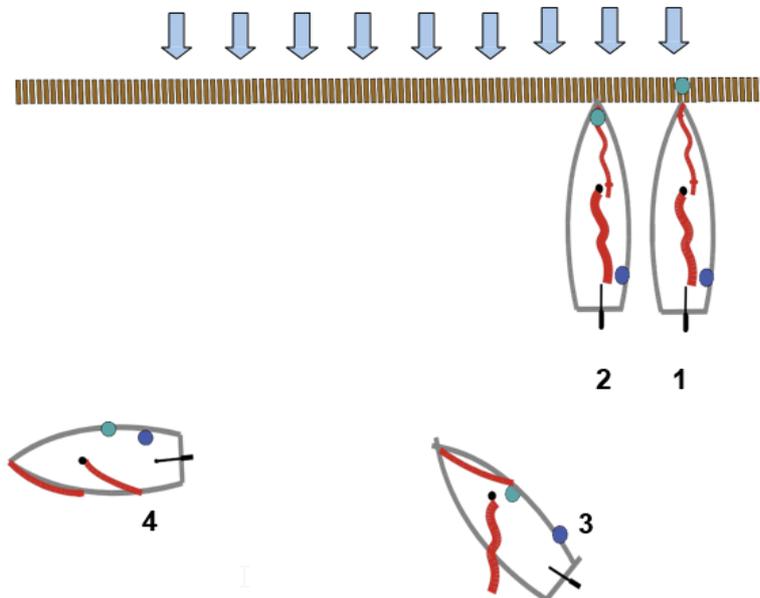
Hinweise:

- *Beim Abfallen des Bootes darauf achten, dass der Raumschot-Kurs nicht überschritten wird: Gefahr der Patenthalse.*
- *Darauf achten, dass die Achterleine störungsfrei ausrauschen kann.*

Bei ablandigem Wind: Fock-back-Manöver

Ausgangssituation:

Das Boot liegt im Wind. Der Vorschoter steht mit Vorleine am Steg, Fock- und Großsegel sind gesetzt und die Schoten gefiert.



Ablauf und Kommandos:

Ziel ist es, das Boot nach hinten wegzudrücken; nach dem Ablegen bei ausreichendem Abstand zum Steg über die Fock eine Drehung einzuleiten und bei Halbwind-Kurs Fahrt aufzunehmen.

1. *Steuermann: "Klar bei Vorleine"*
Vorschoter: "Ist klar"
Steuermann: "Vorleine los"
2. Vorschoter drückt das Boot beim Betreten vom Steg ab. Die Pinne liegt mittschiffs.
Vorschoter: "Vorleine ist los"
3. Wenn der Abstand vom Steg groß genug ist, um das Boot zu drehen (Boot befindet sich noch in Rückwärtsfahrt), wird die Fock an der Stegseite back gesetzt und die Pinne zur Seeseite gelegt.
Steuermann: "Fock back an Backbord/ Steuerbord"
4. Das Großsegel wird in dem Moment angeholt, in dem der Dreheffekt soweit fortgeschritten ist, dass keine Hindernisse, z.B. Stege im Weg sind. Die Pinne wird umgelegt, das Boot geht in Vorwärtsfahrt.
Steuermann: "Über die Fock. Hol an die Schoten auf Halbwindkurs "

Hinweise:

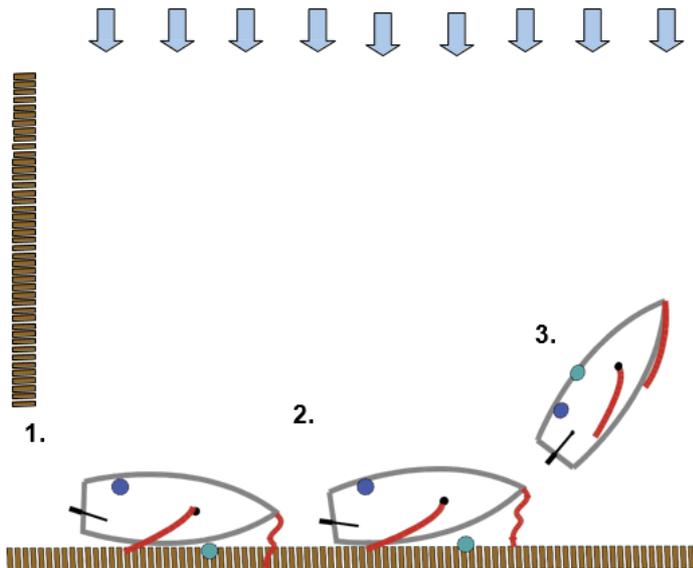
- *Wird das Großsegel zu früh dicht genommen, nimmt das Boot im falschen Moment Fahrt auf und fährt ggf. gegen den Steg.*
- *Beim Rückwärtsfahren muss die Pinne entgegengesetzt zur Vorwärtsfahrt bedient werden, um die richtige Richtung einzuschlagen.*

Bei aufländigem Wind

Das Boot befindet sich in Legerwall, das heißt, das Boot wird auf den Steg gedrückt. Diese Situation ist zu vermeiden, da das Boot ggf. beschädigt wird und nur mit erhöhter Anstrengung aus dieser Position ablegen kann.

Ausgangssituation:

Das Boot liegt parallel zum Steg und wird vom Wind auf diesen gedrückt. Der Vorschoter hält das Boot am Want fest, das Großsegel ist auf Halbwind-Kurs gesetzt, die Fock ist gesetzt und flattert.



Ablauf und Kommandos:

Ziel ist es, das Boot gleichzeitig vom Steg wegzudrücken und nach vorne zu beschleunigen, so dass die Segel angeströmt und auf einen Am-Wind-Kurs angeluvt werden kann.

1. Steuermann: "Klar bei Vorleine"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Vorleine los"

2. Vorschoter beschleunigt das Boot am Want nach vorne und drückt es dabei gleichzeitig vom Steg ab. Hat das Boot genügend Geschwindigkeit, und wird das Großsegel angeströmt, geht der Vorschoter an Bord.

Vorschoter: "Vorleine ist los"

3. Steuermann luvt an auf Am-Wind-Kurs.

Steuermann: "Hol dicht die Schoten auf Am-Wind-Kurs"

Hinweise:

- *Legerwall Situationen sind zu vermeiden, deshalb bei aufländigem Wind immer ausreichenden Abstand zum Ufer halten.*
- *Sollte das Manöver z.B. wegen zu viel Wind nicht gelingen, können alternativ die Segel geborgen, an eine bessere Position (Boje, anderer Steg) gepaddelt und hier wieder abgelegt werden.*

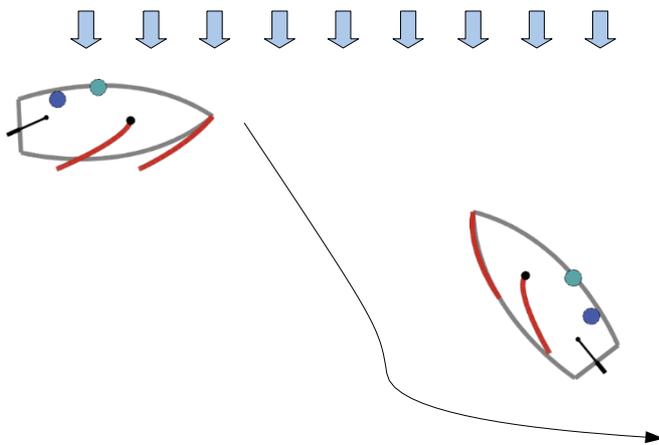
9.4 AUSWEICHREGELN (KOLLISIONSVERHÜTUNGSREGELN – KVR)

Auf dem Phoenixsee ist das Fahren mit Motorbooten nicht erlaubt, deshalb werden hier nur die Ausweichregeln unter Segeln betrachtet (Wiederholung SBF).

Bei allen Situationen gilt: Das Boot, das nicht ausweichpflichtig ist, ist kurshaltepflichtig. Der Ausweicher sollte den Kurshalter stets hinter dessen Heck passieren.

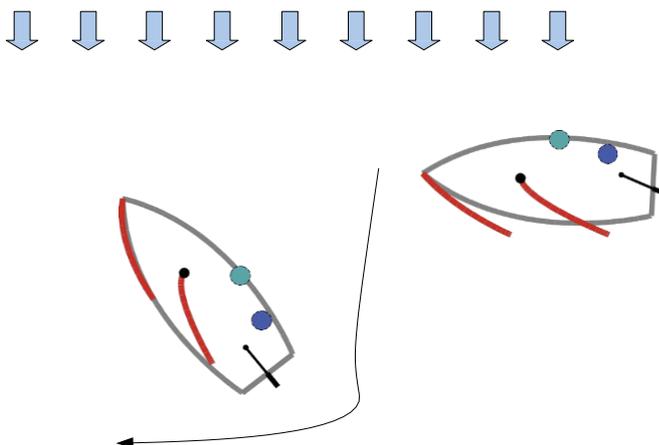
9.4.1 Großsegel auf unterschiedlichen Seiten

Haben zwei Segelboote den Wind nicht von derselben Seite, muss das Boot, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen (Backbordbug vor Steuerbordbug oder "Segel links, das bringt s").



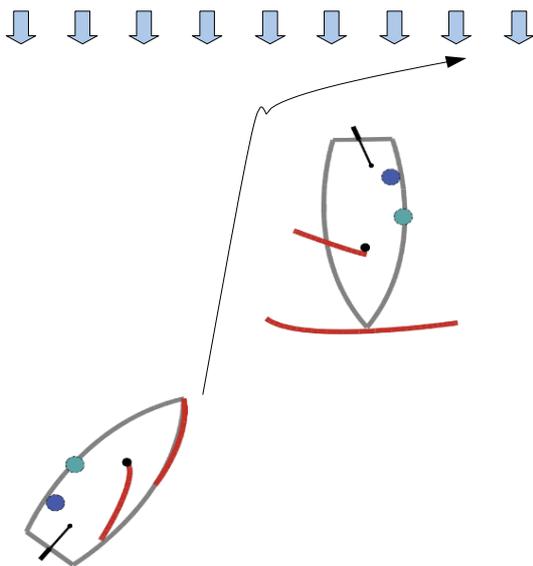
9.4.2 Großsegel auf der gleichen Seite

Haben zwei Segelboote den Wind von derselben Seite, muss das luvwärtige Boot dem leewärtigen ausweichen Boot (Lee vor Luv oder "Luv weicht Lee, weil ich dich seh").



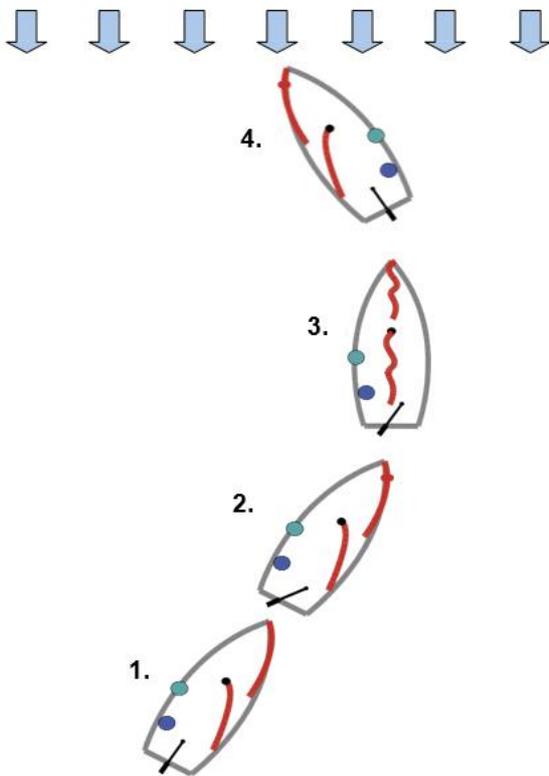
9.4.3 Großsegelstellung nicht klar erkennbar

Sichtet ein Segelboot mit Wind von Backbord ein Segelboot in Luv und kann nicht mit Sicherheit feststellen, ob das andere Boot den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem anderen Boot ausweichen.



9.5 WENDE

Bei einer Wende geht das Boot mit dem Bug durch den Wind, das heißt, der Wind kommt während des Manövers kurzzeitig von vorn. Bei einer Wende erfolgt ein Wechsel von einem Kurs auf den gleichen Kurs auf dem anderen Bug, d.h. z.B. von Halbwind-Kurs auf Halbwind-Kurs und von Am-Wind-Kurs auf Am-Wind-Kurs.



Ablauf und Kommandos:

1. Steuermann: "Klar zur Wende"



Vorschoter legt die nicht benutzte Schot (Luvschot) klar zum Dichtholen, nimmt die benutzte Fockschot (Leeschot) aus der Klemme, hält sie aber weiterhin in der gleichen Stellung wie zuvor.

Vorschoter: "Ist klar"

Die Großschot wird in der Curryklemme belegt.

2. Steuermann: "Ree"

Steuermann legt Ruder nach Luv.

3. Sobald die Fock zu flattern beginnt, wird sie auf die andere Seite übergeholt.

Steuermann: ggf. "Über die Fock"

4. Die Drehbewegung des Bootes wird durch Mittschiffslegen der Pinne beendet, wenn das Segel wieder angeströmt wird. Der neue Kurs entspricht dem Kurs, aus dem das Manöver gestartet wurde. Falls erforderlich, kann der Steuermann sanft Gegenruder geben, um die Drehbewegung zu stoppen.

Nachdem der neue Kurs anliegt, wechselt der Steuermann auf die neue Luvseite. Der Positionswechsel des Vorschoters erfolgt in Abhängigkeit von der Krängung.

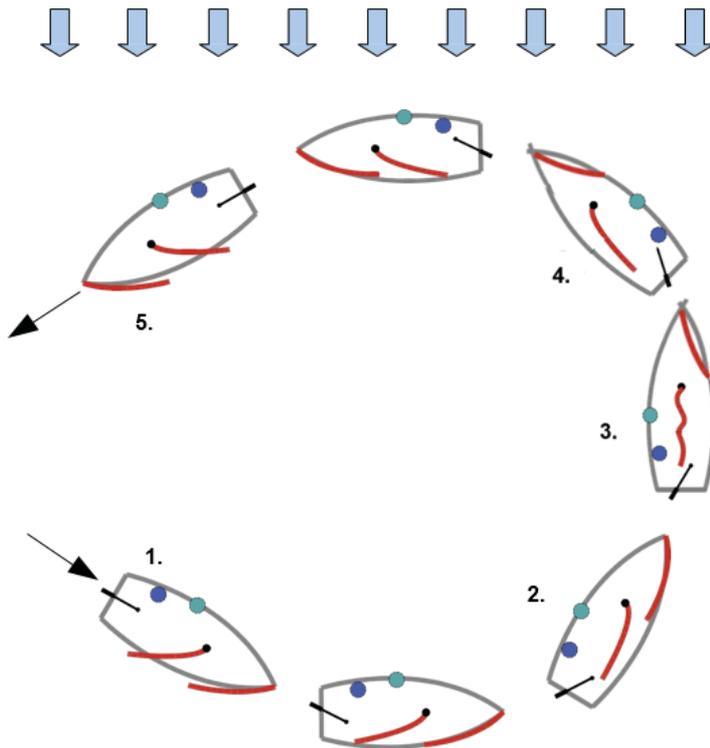
Hinweise:

- *Die Wende immer mit genügend "Fahrt" durchführen. Sonst besteht die Möglichkeit, dass das Boot mit dem Bug nicht durch den Wind geht.*
- *Bei wenig Wind kann die Drehbewegung über eine back-gestellte Fock verstärkt werden.*
- *Wahrschau Baum! Der Großbaum kann in der Wende z.B. aus dem Halbwind-Kurs je nach Drehgeschwindigkeit mit hoher Geschwindigkeit überkommen.*
- *Sind mehrere Wendungen erforderlich, um ein Ziel, das sich in einer "Im Wind"-Position befindet, zu erreichen, spricht man von Kreuzen.*

9.6 Q-WENDE

Bei einer Q-Wende erfolgt eine Kursänderung um mehr als 180°. Dabei wird der vorher anliegende Kurs gekreuzt, z.B. von Raumwind-Kurs auf Halbwind-Kurs (das „Kreuzen“ des Kurses ist gut am Kielwasser zu erkennen – es ähnelt dem „Q“).

Die Q-Wende wird genutzt, wenn z.B. bei schwerer See und starkem Wind bzw. unerfahrener Crew die Gefahr einer unkontrollierten Halse (Patenthalse) besteht.



Ablauf und Kommandos:

1. Steuermann: "Klar zur Q-Wende"

Vorschoter legt die nicht benutzte Schot (Luvschot) klar zum Dichtholen, nimmt die benutzte Fockschot (Leeschot) aus der Klemme, hält sie aber weiterhin in der gleichen Stellung wie zuvor.

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann luvt auf Am-Wind-Kurs an.

(Zu Beginn der Ausbildung wird die Segelstellung bei diesem Manöver nicht verändert, dadurch entfallen das Dichtholen und das Auffieren der Schoten.)

Steuermann: "Hol dicht die Schoten auf Am-Wind-Kurs"

Die Schoten werden auf eine Am-Wind-Segelstellung dichtgeholt.

2. Steuermann: "Ree"

Steuermann luvt weiter an.

3. Vorschoter hält die Fockschot weiterhin dicht, die Fock steht back

4. Steuermann fällt weiter ab bis der neue Halbwind-Kurs anliegt.

5. Steuermann: "Fier auf die Großschot auf Halbwind-Kurs"

Steuermann: "Über die Fock"

Die Drehbewegung wird durch Mittschiffslegen der Pinne beendet. Falls erforderlich, kann der Steuermann sanft Gegenruder geben, um die Drehbewegung aufzuheben.

Nachdem der endgültige Kurs anliegt, wechselt der Steuermann die Sitzposition auf

die neue Luvseite. Der Positionswechsel des Vorschoters erfolgt in Abhängigkeit von der Krängung.

Hinweis:

- Bei widrigen Verhältnissen z.B. Starkwind, sollte statt einer Halse eine Q-Wende gesegelt werden.

9.7 BEIDREHEN

Das Beidrehen ist ein Manöver, mit dem das Boot in eine stabile Lage zum Wind gebracht wird (Beiliegen). Der Ablauf ist ähnlich dem einer Wende, jedoch wird man die Fock back stehen gelassen. Nachdem der Bug durch den Wind gegangen ist, wird das Großsegel aufgefiert (bis es flattert) und das Ruder gegen den Wind, d.h. die Pinne parallel zur Fock, gedreht.

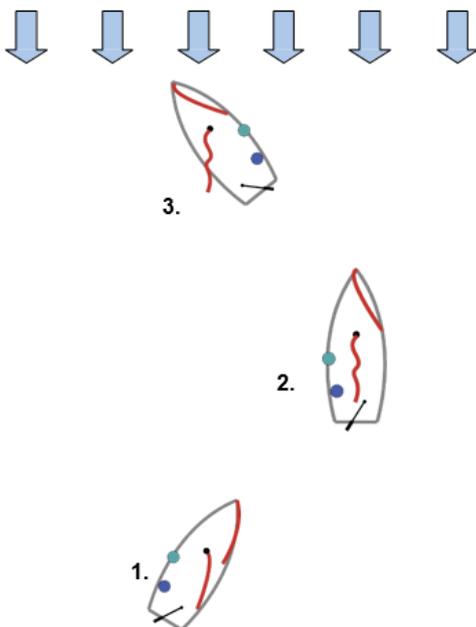
Das Boot gelangt in eine stabile Lage zum Wind und driftet kontrolliert vor dem Wind. Die Driftgeschwindigkeit ist abhängig von der Windstärke sowie dem Segel- und Lateralplan des Bootes. Sie liegt üblicherweise zwischen einem und drei Knoten.

Das Beiliegen wird z.B. genutzt für:

- Abwettern bei schwerer See
- Pausen zum Reparieren oder Baden
- etc.

Ausgangssituation:

Das Boot befindet sich auf einem Am-Wind-Kurs.



Ablauf und Kommandos:

1. Steuermann: "Klar zum Beidrehen"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann legt Ruder nach Luv.

2. Steuermann: "Ree"

Steuermann luvt weiter an, der Vorschoter lässt die Fock back stehen.

3. Steuermann: "Fier auf die Großschot"

Steuermann dreht Ruder gegen den Wind, nachdem die Großschot aufgefiert ist.

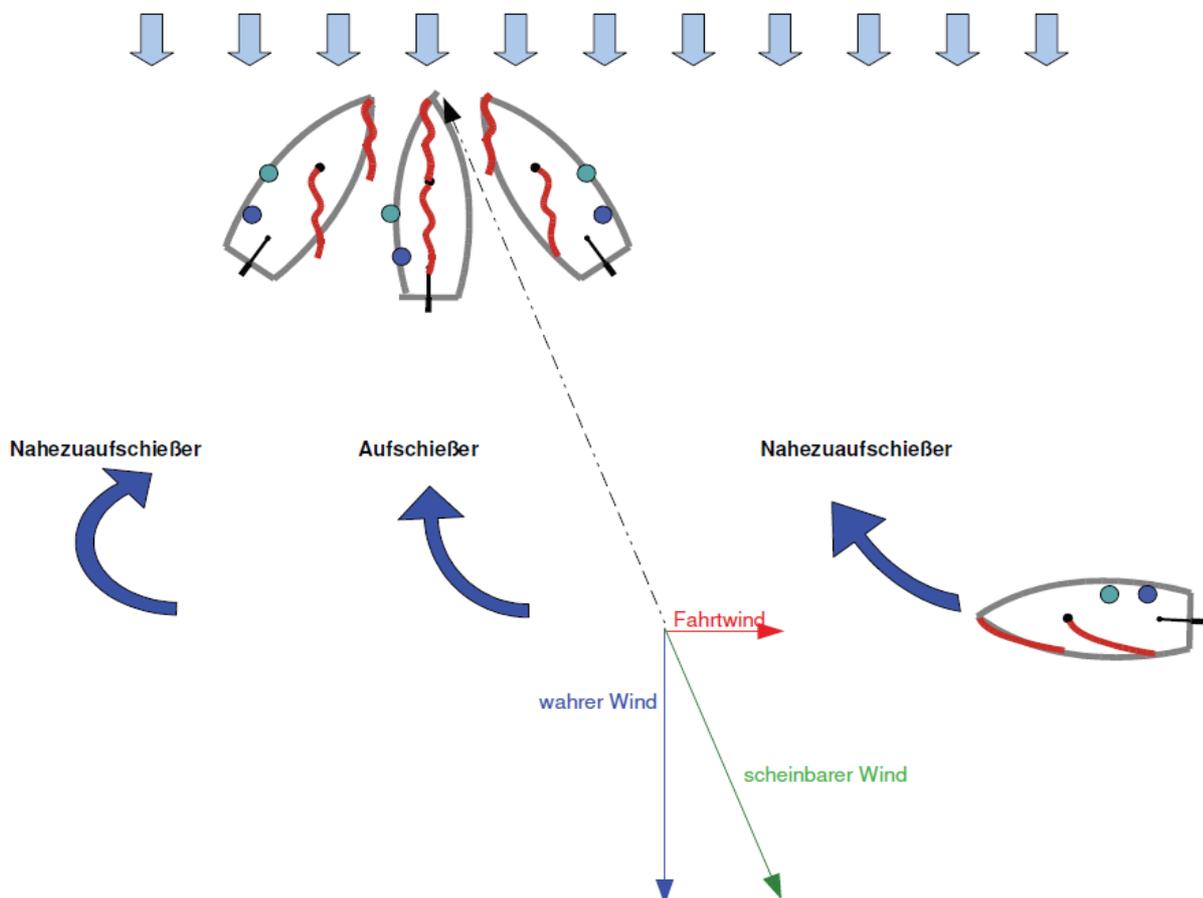
Das Beiliegen wird durch das Überholen der Fock und Dichtholen der Großschot beendet.

Hinweise:

- Das Boot kommt nicht zum Stillstand, sondern driftet nach Lee, daher auf genügend Leerraum achten und Legerwall-Situationen vermeiden.
- Das Boot befindet sich weiterhin "in Fahrt", d.h. es gelten weiterhin die üblichen Ausweichregeln. Es empfiehlt sich so beizudrehen, dass der Wind bei gedrehtem Zustand von Steuerbord kommt, so dass andere Segler mit Wind von Backbord ausweichpflichtig sind.

9.8 AUFSCHEISSER / NAHEZU-AUFSCHEISSER

Mit einem Aufschießer kann ein Segelboot schnell aufgestoppt werden. Dazu wird das Boot durch hartes Anluven in den Wind gesteuert, bis der Bug im Wind steht. Es ist darauf zu achten, dass nach Luv genügend Raum für die Auslaufstrecke vorhanden ist.





Steuermann: "Klar zum Aufschießern"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Schoten los"

- Statt eines Aufschießers kann auch ein Nahezu-Aufschieser gefahren werden. Der Eindrehpunkt liegt dann nicht genau in Richtung des wahren Windes, sondern zwei bis drei Bootslängen vor oder hinter diesem gedachten Punkt.
- Beim Nahezu-Aufschieser ist darauf zu achten, dass die Großschot komplett gefiert ist und sich nicht vertört, da das Boot sonst durch Wind im Segel wieder Fahrt aufnimmt.
- Der Vorteil des Nahezu-Aufschießers ist, dass durch Dichtholen der Segel wieder Fahrt aufgenommen werden kann, falls die Auslaufstrecke zu lang bemessen ist.

Hinweis:

- *Der Aufschieser erfolgt in Richtung des wahren Windes (fällt achterlicher ein als der scheinbare Wind – siehe Verklicker!)*

Folgende Faktoren bestimmen die Länge der Auslaufstrecke:

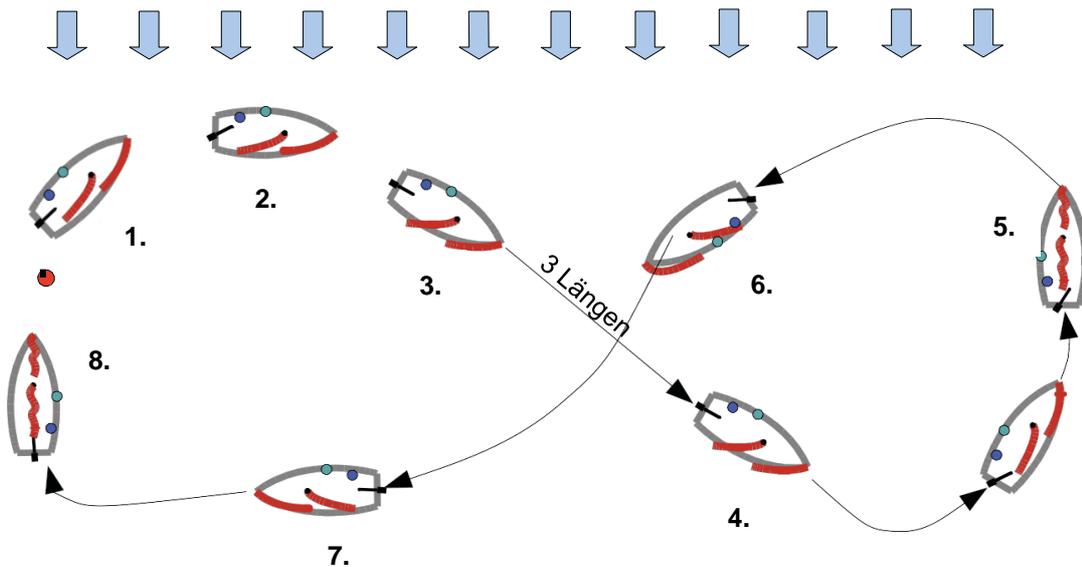
- Bootsgewicht, Windstärke, Wellen:
können nicht beeinflusst werden;
- Geschwindigkeit vor dem Aufschiesen:
kann in Maßen durch Fieren und Segeltrimm beeinflusst werden;
- Pinneneinschlag:
 - starker Pinneneinschlag = enger Bogen, kurze Annäherung, kurzer Auslauf
 - geringer Pinneneinschlag = weiter Bogen, lange Annäherung, langer Auslauf
- Wind:
 - starker Wind = hoher Bremseffekt, kurze Annäherung, kurzer Auslauf
 - schwacher Wind = kleiner Bremseffekt, lange Annäherung, langer Auslauf
- Sollte die zur Verfügung stehende Auslaufstrecke zu kurz bemessen sein, kann die Geschwindigkeit durch Backhalten des Großsegels reduziert werden.

9.9 BOJE-ÜBER-BORD MIT Q-WENDE

Das Manöver "Boje über Bord" ist die Übung für den Ernstfall "Mensch über Bord". Ziel ist es, dass das Boot innerhalb kürzester Zeit kontrolliert zur Boje - oder dem Über-Bord-Gegangenen - zurückkehrt und sicher zum Stehen kommt.

Es gibt eine ganze Anzahl verschiedener "Boje-über-Bord"-Manöver, geschult wird die Q-Wende mit Aufschieser (prüfungsrelevant!). Dieses Manöver besteht aus:

- Abfallen auf Raumwind-Kurs
- Q-Wende
- Aufschieser



Ablauf und Kommandos:

1. Steuermann: "Boje über Bord"

Vorschoter/Besatzung: "Boje über Bord"

Steuermann "Boje beobachten, Rettungsmittel werfen, fier auf die Schoten auf Raumwind-Kurs"

2. Steuermann fällt ab auf Raumwind-Kurs.

3. Wenn Raumwind-Kurs anliegt:

Steuermann: "Abstand zur Boje melden"

Vorschoter zählt Abstand aus: "Eine Länge, zwei Längen, drei Längen"

4. Bei drei Bootslängen:

Steuermann: "Klar zur Q-Wende"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Ree"

5. Steuermann: "Über die Fock"

Steuermann fällt weiter ab.

6. Nach Ende der Q-Wende liegt die Boje deutlich in Luv.

Steuermann: "Hol an die Schoten auf Halbwind-Kurs"

7. Steuermann: "Klar zum Aufschießer"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Schoten los"

Großschot und Fockschot werden losgeworfen. Steuermann legt hart Ruder und steuert auf die Boje zu, so dass diese vom Vorschoter an der Luvseite aufgenommen werden kann.

8. Steuermann: "Klar zum Aufnehmen der Boje an Backbord/ Steuerbord"

Vorschoter nimmt die Boje hinter den Wanten an Backbord/ Steuerbord auf:

Vorschoter: "Boje gefasst"

Das Manöver wird durch Abfallen auf Halbwind-Kurs beendet, die erforderliche Drehung des Bootes durch Back-Stellen der Fock erreicht.

Steuermann: "Fock back auf Backbord/ Steuerbord"

Hinweise für die Ausbildung:

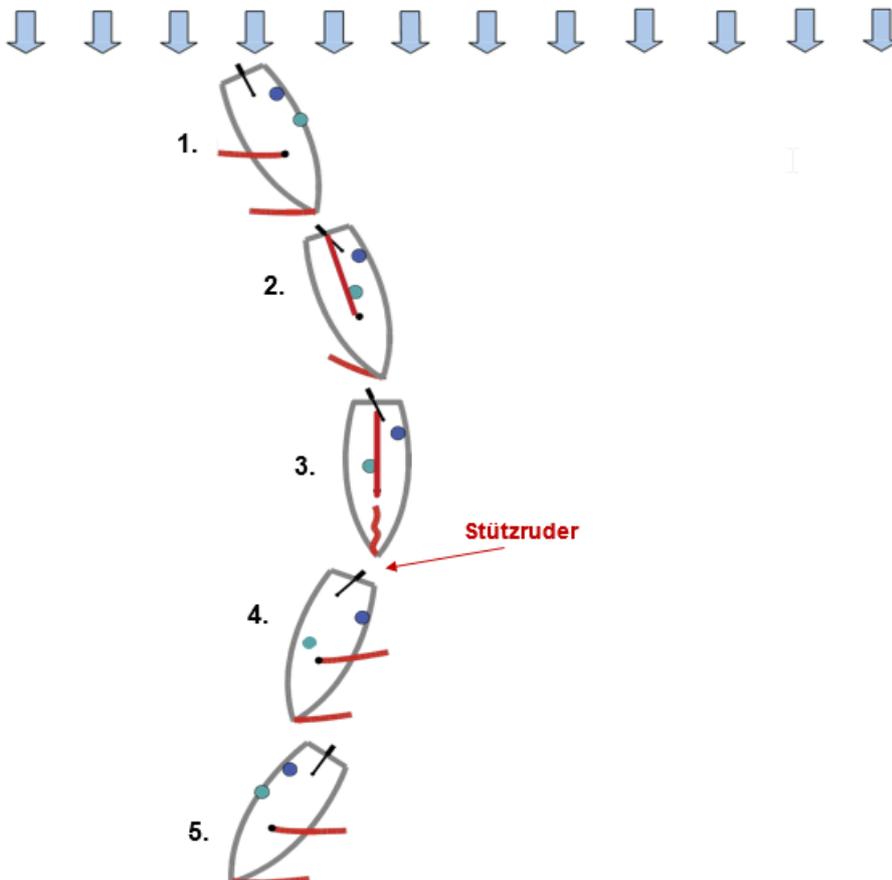
- Da dieses Manöver ein Pflichtmanöver in der Prüfung ist, sollte es in jeder Einheit geübt werden, sobald die einzelnen Elemente von den Schülern beherrscht werden.
- Das Manöver sollte vor dem ersten Üben am Flipchart aufgezeichnet und erklärt werden.
- Achtet darauf, dass tatsächlich auf Raumwind-Kurs abgefallen wird.

9.10 HALSE

Eine Halse ist ein Wechsel von einem Raumwind-Kurs auf einen Raumwind-Kurs, bei dem das Boot mit dem Heck durch den Wind geht. Der Wind kommt während des Manövers von achtern, man läuft kurzzeitig vor dem Wind/ auf Vorwind-Kurs.

Ausgangssituation:

Das Boot befindet sich auf einem Raumschot-Kurs.





Kommandos und Ablauf:

1. *Steuermann: "Klar zur Halse"*

Vorschoter setzt sich mittschiffs.

Vorschoter: "Ist klar"

2. *Steuermann: "Hol dicht die Großschot"*

Großschot wird über die Curryklemme dicht geholt bis der Baum nahe mittschiffs ist (ca. 165 – 170°); Großschot wird danach nicht mehr in der Klemme belegt.

Steuermann: "Rund achtern"

3. Vorschoter holt die Fockschot aus der Klemme und fährt sie per Hand entsprechend dem einfallenden Wind, Steuermann fällt ab, bis die Fock einfällt.

Vorschoter: "Fock fällt ein"

4. Steuermann fällt weiter ab.

Sobald das Großsegel Wind von der anderen Seite bekommt:

Steuermann: "Fier auf die Großschot"

Großbaum geht über, Großschot wird schnell gefiert, Steuermann legt Stützruder in die Gegenrichtung der Drehbewegung.

Steuermann: ggf. "Fock über"

Vorschoter holt die Fock auf die andere Seite.

5. *Steuermann: "Hol an die Schoten auf Raumwind-Kurs"*

Steuermann wechselt die Sitzposition.

Hinweise:

- *Da nach Umschlagen des Großbaums das Großsegel schnell aufgefiert werden muss, ist die Großschot **vor** dem Rundachtern aus der Klemme zu nehmen.*
- *Stützruder darf erst gegeben werden, wenn der Großbaum übergekommen ist, und das Segel von der anderen Seite angeströmt wird. Stützruder sollte weder zu hart noch zu lange gegeben werden, da sonst das Boot auf den alten Kurs zurückdreht, und der Großbaum wieder zurückschlägt.*
- *Bei viel Wind ist beim Umschlagen des Großsegels auf guten Gewichtstrimm zu achten.*

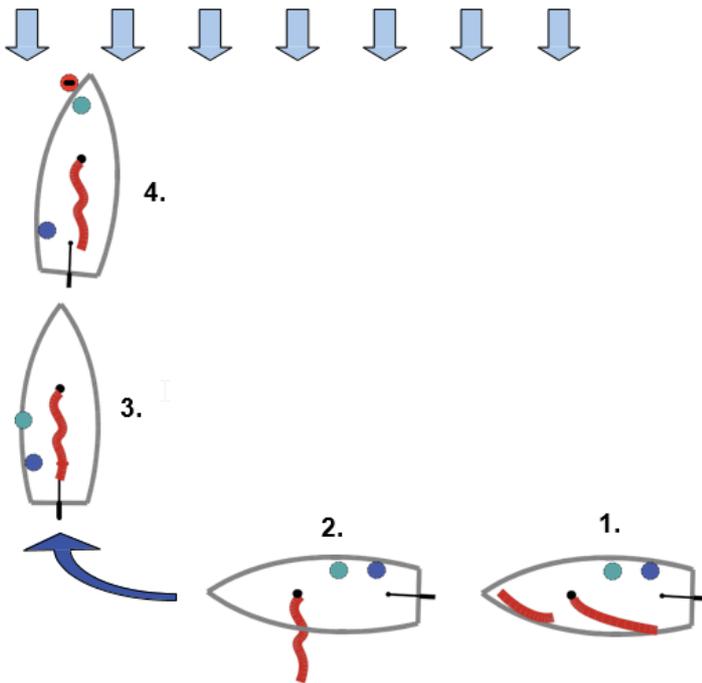
9.11 ANLEGEN

Beim Anlegen wird das Boot mit einem Aufschießer aufgestoppt (siehe Kapitel 10.10).

9.11.1 Anlegen an der Boje

Ausgangssituation:

Das Boot segelt auf Halbwind-Kurs in einem Abstand von 2-3 Bootslängen querab zur Boje.



Kommandos und Ablauf:

1. **Steuermann:** "Klar zum Bergen Vorsegel "

Vorschoter: "Vorsegel ist klar"

Steuermann: "Roll weg Vorsegel "

Vorschoter löst die Fockschot aus der Klemme und rollt das Fock mit der Bergeleine ein. Dabei wird die Vorschot kontrolliert gefiert, so dass die Fock nicht ausweht.

2. **Steuermann:** "Klar zum Aufschießer"

Vorschoter: "Ist klar"

Steuermann: "Schoten los"

Liegt die Boje querab, steuert der Steuermann entschlossen in den Wind auf die Boje zu.

3. **Steuermann:** "Klar zum Anlegen an der Boje an Backbord/ Steuerbord"

4. **Vorschoter fasst die Boje.**

Vorschoter: "Boje gefasst"

Vorschoter belegt die Vorleine an der Boje mit einem Roringstek auf Slip und lässt das Boot kontrolliert achteraus treiben.

Hinweise:

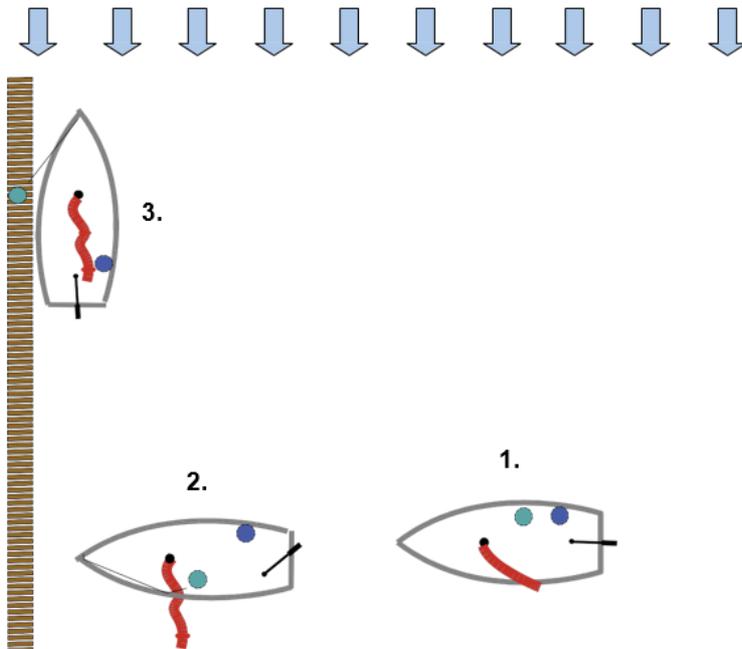
- Die Schot erst loswerfen, bevor durch Ruder legen der Aufschießer gefahren wird.
- Achtung: die Schoten dürfen sich nicht vertörnen, sondern müssen frei ausrauschen können.

9.11.2 Anlegen am Steg

Wind parallel zum Steg

Ausgangssituation:

Der Steg wird mit Halbwind-Kurs angefahren, die Fock ist bereits geborgen (siehe Kapitel 10.11.1 "Anlegen an der Boje").



Kommandos und Ablauf:

1. Steuermann: "Klar zum Anlegen an Backbord/ Steuerbord"

Vorschoter setzt sich auf die Anlegeseite und führt die Vorleine um das Want zum Mittschiff.

Vorschoter: "Ist klar"

2. Steuermann: "Schoten los"

Steuermann macht einen Aufschießer parallel zum Steg.

3. Hat sich die Fahrt soweit verlangsamt, dass ein gefahrloser Überstieg auf den Steg möglich ist, verlässt der Vorschoter mit der Vorleine das Boot und stoppt es ggf. weiter ab.

Hinweise:

- Sollte sich herausstellen, dass das Boot zu viel Fahrt macht, kann es über Backstellen des Großsegels abgestoppt werden.
- Sollte dieses Manöver an einem nicht abgefenderten Steg gefahren werden, muss im Vorfeld ein Fender an der Anlegeseite angebracht werden.

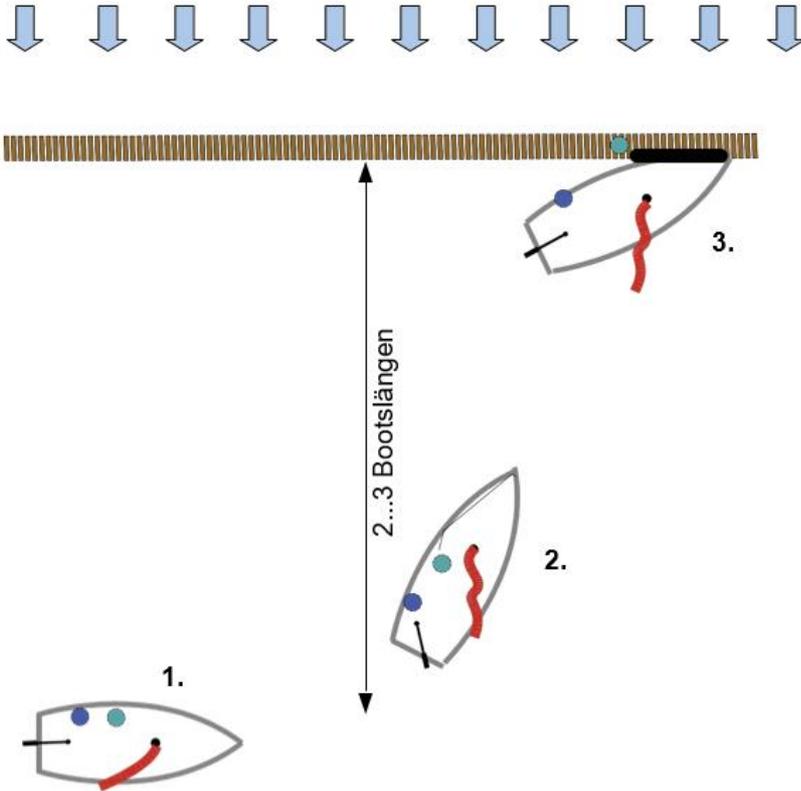
Hinweise für die Ausbildung:

- Da dieses Manöver ein Pflichtmanöver in der Prüfung ist, sollte es in jeder Einheit geübt werden, sobald die einzelnen Elemente von den Schülern beherrscht werden.

Anlegen am Steg bei ablandigem Wind

Ausgangssituation:

Das Boot fährt auf einem Halbwind-Kurs im Abstand von 2-3 Bootslängen parallel zum Steg, die Fock ist bereits geborgen (siehe Kapitel 10.13.1. "Anlegen an der Boje").



Ablauf und Kommandos:

1. *Steuermann: "Klar zum Anlegen an Backbord/ Steuerbord"*

Der Vorschoter setzt sich auf die Anlegeseite und führt die Vorleine um das Want zum Mittschiff.

Vorschoter: "Ist klar"

2. Etwa zwei bis drei Bootslängen vom Steg entfernt, je nach Windstärke und Geschwindigkeit des Bootes:

Steuermann: "Schoten los"

Der Steuermann steuert mit einem Nahezu-Aufschießer etwa auf die Mitte des gedachten Anlegeplatzes zu.

3. Kurz vor dem Steg sollte das Boot nur noch sehr geringe Fahrt machen. Diese wird genutzt, um durch Eindrehen des Bootes parallel zum Steg dem Vorschoter einen gefahrfreien Überstieg auf den Steg zu ermöglichen.

Hinweise:

- *Sollte sich etwa eine Bootslänge vor dem Steg herausstellen, dass das Boot zu langsam ist, kann sich mit einer Wende wieder freigesegelt werden. Über eine Halse oder Q-Wende kann dann ein neuer Anlauf gefahren werden.*

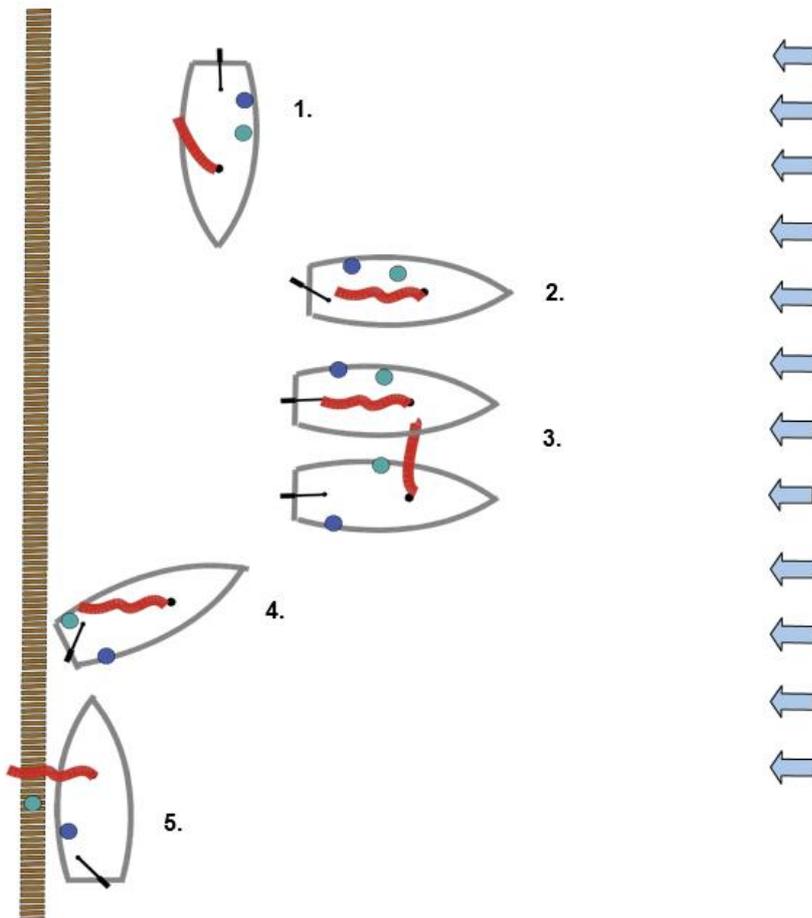
- Sollte sich herausstellen, dass das Boot zu viel Fahrt macht, kann es über Backstellen des Großsegels abgestoppt werden.
- Sollte dieses Manöver an einem nicht abgefenderten Steg gefahren werden, muss im Vorfeld ein Fender an der Anlegeseite angebracht werden.

Bei aufländigem Wind

Hierbei handelt es sich um eine Legerwall-Situation, die möglichst zu vermeiden ist, da sie eine hohe Gefahr für Material und Mensch birgt.

Ausgangssituation:

Das Boot fährt auf Halbwind-Kurs parallel zum Steg, die Fock ist eingerollt.



Ablauf und Kommandos:

1. Steuermann: "Klar zum Aufschießer"
Vorschoter: "Ist klar"
2. Steuermann: "Schoten los"
Der Steuermann steuert mit einem Aufschießer vom Steg weg.
3. Das Boot wird durch den Aufschießer aufgestoppt und durch den Wind oder ein back gestelltes Großsegel auf den Steg getrieben.



Steuermann: ggf. "Großsegel back an Backbord / Steuerbord"

Der Vorschoter drückt das Großsegel heraus, während der Steuermann auf die Nicht-Anlegeseite wechselt, um den Vorschoter genug Platz zum Agieren zu geben.

4. Steuermann: "Klar zum Anlegen an Backbord / Steuerbord"

Vorschoter nimmt die Achterleine und begibt sich an die Anlegeseite ins Heck.

Vorschoter: "Ist klar"

Kurz vor dem Steg wird das Boot leicht eingelenkt, so dass der Vorschoter den Steg über das Heck betreten kann.

5. Das Boot wird parallel zum Steg gedreht. Hierbei ist auf ausreichendes Abfendern zu achten.

Hinweise:

- *Wird bei diesem Manöver bei der Rückwärtsfahrt zu viel Geschwindigkeit aufgenommen, ist ein Abbremsen kaum möglich. Deshalb sollte das back gestellte Großsegel vorsichtig eingesetzt werden.*
- *Legerwall Situationen sind zu vermeiden, deshalb bei auflandigem Wind immer ausreichend Abstand zum Ufer halten!*
- *Sollte das Manöver z.B. wegen zu viel Wind nicht Erfolg versprechend sein, kann alternativ an einer besseren Position (Boje, anderer Steg) angelegt werden, um hier die Segel zu bergen und zum Steg zu paddeln.*



10. KNOTEN

In der Prüfung zum SBF Binnen müssen folgende Knoten gezeigt werden:

- Achtknoten
Verhindert das Ausrauschen der Leinen
- Kreuzknoten
Verbindung von gleich starken Leinen; wird z.B. angewendet, um das aufgerollte Großsegel mit Bändseln am Großbaum zu befestigen.
Achtung: die beiden losen Enden liegen auf derselben Seite
- Belegen einer Klampe
zum Festmachen einer Leine an Bord des Bootes oder am Steg
- Schotstek einfach und doppelt
Verbindung ungleich dicker Leinen; gute Haltbarkeit, ohne Last leicht zu öffnen. Für die Prüfung ist darauf zu achten, dass die beiden losen Enden auf unterschiedlichen Seiten liegen.
Der doppelte Schotstek hat eine noch höhere Sicherheit.
Achtung: Die beiden losen Enden liegen auf unterschiedlichen Seiten.
- Webeleinstek
z.B. zur Befestigung von Fendern am Relingsdraht, zum Festmachen an Pollern oder Pfählen. Der Knoten kann zum einfacheren Lösen auf Slip geknotet werden.
- 1 ½ Rundtörn mit zwei halben Schlägen
für jegliches Festmachen z.B. durch Ringe am Ufer
- Palstek
nicht zuziehende Schlinge, die auch ohne Last leicht zu öffnen ist. Er dient vielfältigen Anwendungen, so zum Anlegen am Poller, Festmachen an der Klampe, Befestigen von Schoten an Segeln usw.
- Stopperstek
zum Festmachen an einer Schlepptrasse wenn z.B. Abschlepphilfe erforderlich ist; Hilfsweise kann mit diesem Knoten auch ein anderer Tampen (z.B. Fall oder Want) entlastet werden, um diesen durchzusetzen.
- Rohringstek (auf Slip)
zum Festmachen an einem Ring z.B. an der Boje zum Aufriggen des Bootes
- Aufschießen von Leinen
zum Schutz der Leinen, sowie der Ordnung und Sicherheit an Bord und gehört zur guten Seemannschaft

Hinweise:

- *Im Internet finden sich zahlreiche Darstellungen, teilweise auch animiert; eine brauchbare Darstellung gibt es auf der Seite von Manfred Gatti: <http://www.gatti.de/> NEU; ganz oben links auf der Startseite auf "Knotentafel" klicken.*
- *Bei YouTube finden sich ebenfalls sehr anschauliche Filme, einfach nach dem entsprechenden Knoten suchen.*



11. ANHANG

11.1 KOMMANDOTAFEL

	Steuermann	Vorschoter
Ablegen		
von der Boje	Klar zum Ablegen von der Boje Hol Boje kurzstag an Backbord/ Steuerbord Klar zum Loswerfen Boje Vorleine los, Fock back an Backbord/ Steuerbord Über die Fock. Hol an die Schoten auf Halbwind-Kurs	Ist klar Boje ist kurzstag Ist klar Vorleine ist los
Vom Steg		
bei Wind parallel zum Steg Ablandiger Wind, Fock-back-Manöver	Klar bei Vorleine Vorleine los Fock back an Backbord/Steuerbord Über die Fock. Hol an die Schoten auf Halbwind-Kurs	Ist klar Vorleine ist los
bei ablandigem Wind: Ablegen mit Achterspring	Klar zum Ablegen Klar zum Setzen Vorsegel Vorsegel auf Raumschot-Kurs setzen	Ist klar Ist klar
bei auflandigem Wind	Klar bei Vorleine Vorleine los Hol dicht die Schoten auf Am-Wind-Kurs	Ist klar Vorleine ist los
Kurse ändern	Neuer Kurs ...-Wind-Kurs Hol an / dicht die Schoten auf ...-Wind-Kurs Fier auf die Schoten auf ...-Wind- Kurs Kurs liegt an	
Wende	Klar zur Wende Ree	Ist klar



	Steuermann	Vorschoter
	(Über die Fock)	
Q-Wende	Klar zur Q-Wende Hol dicht die Schoten auf Am-Wind Kurs Ree (Über die Fock) Fier auf die Schoten auf Raumwind-Kurs	Ist klar
Beidrehen	Klar zum Beidrehen Ree Fier auf die Großschot	Ist klar
Aufschießer	Klar zum Aufschießer Schoten los	Ist klar
Boje-über-Bord mit Q-Wende	Boje über Bord Boje beobachten, Rettungsmittel werfen, fier auf die Schoten auf Raumwindkurs Abstand zur Boje melden Klar zur Q-Wende Ree Über die Fock Hol dicht die Schoten auf Halbwind-Kurs Klar zum Aufschießer Schoten los Klar zum Aufnehmen der Boje an Backbord/ Steuerbord Fock back auf Backbord/ Steuerbord	Boje über Bord Eine Länge, zwei Längen, drei Längen Ist klar Ist klar Boje gefasst
Halse	Klar zur Halse Hol dicht die Großschot Rund achtern Fier auf die Großschot (Fock über) Hol dicht die Schoten auf Raumwind-Kurs	Ist klar Fock fällt ein
Anlegen		



	Steuermann	Vorschoter
an der Boje:	Klar zum Bergen Vorsegel Roll weg Vorsegel Klar zum Aufschießer Schoten los Klar zum Anlegen an der Boje an Backbord/ Steuerbord	Vorsegel ist klar Ist klar Boje gefasst
am Steg:		
bei Wind parallel zum Steg und bei ablandigem Wind	Klar zum Anlegen an Backbord/ Steuerbord Schoten los	Ist klar
bei auflandigem Wind	Klar zum Aufschießer Schoten los (Großsegel back an Backbord/ Steuerbord) Klar zum Anlegen an Backbord/ Steuerbord	Ist klar Ist klar



11.2 LOGBUCH CHECKLISTE

Logbuch	Bootstyp	Bootsname
	SegelNr.	
bekannte Schäden siehe erste Seite		
Ausleihdatum	<input type="text"/> Uhrzeit von <input type="text"/>	bis <input type="text"/>
Name des Ausleihers	<input type="text"/>	Mitgliedsnr. <input type="text"/>
Namen der Mitsegler	<input type="text"/>	Mitgliedsnr. <input type="text"/>
Namen der Mitsegler	<input type="text"/>	Mitgliedsnr. <input type="text"/>
Namen der Mitsegler	<input type="text"/>	Mitgliedsnr. <input type="text"/>

Checkliste

1	Trailer vollständig und unbeschädigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Trailerleine (zum slippen) vorhanden und heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Zeltpersenning vorhanden und heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Fockpersenning vorhanden und heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Baumpersenning vorhanden und heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Vor- und Achtleine vorhanden und heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Rumpf außen ohne erkennbare neue Schäden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Kiel ohne erkennbare neue Schäden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Ruderanlage ohne erkennbare neue Schäden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Gennakerbaum ohne erkennbare neue Schäden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Boot sauber (kein Müll?) Paddel vorh.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Großbaum o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Mast und stehendes Gut heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Beschläge am Rumpf o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Beschläge am Mast o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	sonstige Beschläge o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Großfall o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	Fockfall o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	Gennakerfall o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	Großschot o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Fockschot o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Gennakerschot o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	Großsegel o. k. (soweit vor dem Ablegen sichtbar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	Fock o. k. (soweit vor dem Ablegen sichtbar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	Gennaker o. k. (nur falls eingewiesen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	Gennakersack heile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	Reffleine eingebunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	Baumniederholer o. k. und richtig eingebunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	Ablassschraube am Heck fest eingeschraubt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	Alle Revisionsdeckel vorh.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	Verklicker o. k.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Für jedes mit "n" angekreuzte Feld unbedingt vor dem Ablegen eine Info an ein Vorstandsmitglied oder einen Einweiser und auf der Rückseite dieses Blattes eine Beschreibung des Schadens.

Für Schäden, die nach dem Ablegen erkannt werden, haftet der Bootsführer entsprechend dem von ihm unterschriebenen Einweisungsformular.

Die Inhalte des Einweisungsformulars sind bekannt und werden beachtet.

Unterschrift Bootsführer/Ausleiher vor dem Ausleihen

Unterschrift Bootsführer/Ausleiher nach dem Ausleihen

Rückseite zur Schadensbeschreibung →

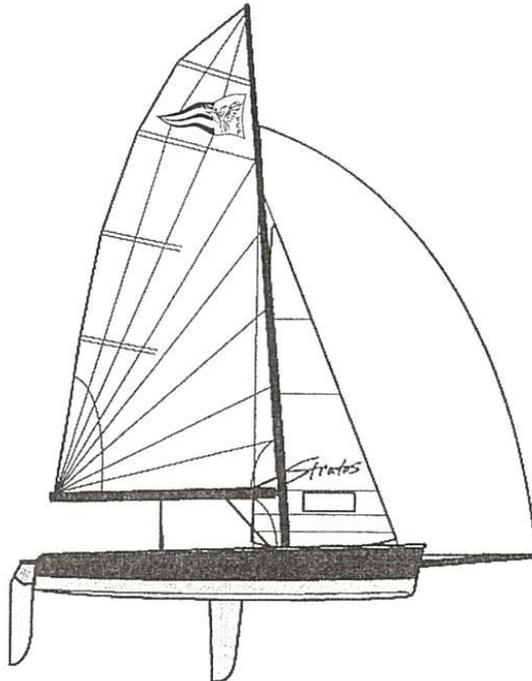
folgende Schäden wurden vor dem Ablegen festgestellt:



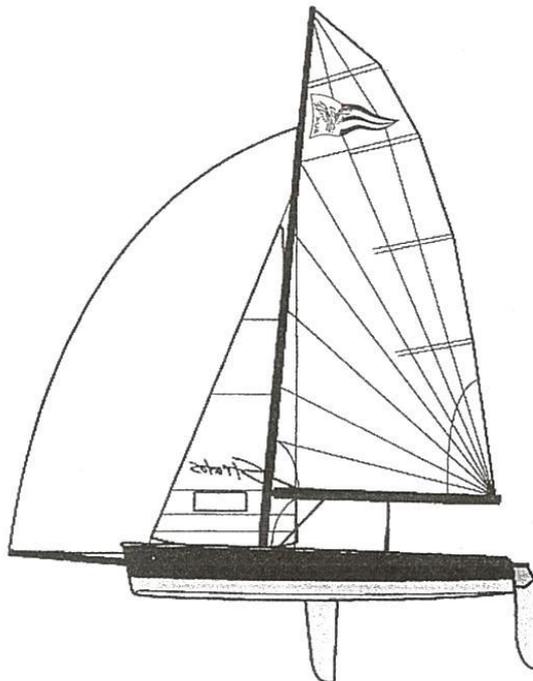
folgende Schäden wurden vor dem Ablegen festgestellt:
Per Mail an: Bootswart@ycp07.de

ggf. beschädigte Stellen auf den Skizzen markieren

Rechts



Links



Datum, Unterschrift



11.3 EINWEISUNGSFORMULAR

Einweisungsformular für die Benutzung der Vereinsboote des YCP

Einweiser: _____

Einzuweisender: _____ **Mitgliedsnummer.:** _____

Mailadresse: _____ **Bootsführerschein:** _____

- 1) Einweisungstermine werden auf der Homepage bekanntgegeben.
- 2) Jeder Bootsführer ist zur gegenseitigen Rücksichtnahme und zu seemännischem und sachgemäßem Verhalten verpflichtet. Insbesondere bei angemeldeten Regatten ist ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten.
- 3) Jeder Bootsführer ist umfassend verantwortlich für das Boot und die Crew. Er haftet für alle von ihm verursachten Schäden. Schwimmwesten für jedes Crewmitglied sind mitzuführen. Der Bootsführer entscheidet über die Benutzung.
- 4) Der Bootsführer haftet für den Verlust aller losen Gegenstände des Bootes. Die Segel bleiben an den Booten und sind mit den Persenningen zu schützen. Lose Gegenstände sind an den dafür vorgesehenen Ort zurückzubringen.
- 5) Der Bootsführer muss selbst entscheiden, ob er bei den bestehenden Wetter- und Windverhältnissen ausläuft. Es herrscht jedoch ein Auslaufverbot bei einer mittleren Windgeschwindigkeit von mehr als 20 Knoten und bei angesagtem Sturm.
- 6) Der Befähigungsnachweis zum Führen eines Vereinsbootes wird erbracht durch eine Einweisung und das Probesegelein, bei dem die umseitig beschriebenen Fähigkeiten vorgeführt werden. Die Einweisung erfolgt jeweils in Bezug auf die zu segelnde Bootsklasse.
- 7) Bei Bootsübernahme muss das Boot vom Bootsführer auf Schäden überprüft werden. Vorhandene Schäden müssen vor Fahrtantritt einem Einweiser per SMS/ Telefon oder per Mail gemeldet werden. Für Schäden, die bei der Bootsrückgabe am Boot bestehen, und die zuvor nicht gemeldet worden sind, haftet der Bootsführer. Während der Bootsnutzung verursachte Schäden sind vom Bootsführer unverzüglich dem Sportwart/ Vorstand zu melden. Für die Beseitigung der Schäden ist der Bootsführer verantwortlich, sowohl für die Erledigung als auch für die Kosten und ggf. die Abwicklung mit der Versicherung.
- 8) Die Leinenführung an den Booten darf nicht verändert werden. Fallen, Schoten, Strecker ... dürfen nicht ab- oder umgeknotet werden. Die korrekte Leinenführung ist im Leitfaden nachzulesen (liegt im Container). Vorgefundene Änderungen bitte im Logbuch vermerken.
- 9) Auf den Booten besteht Rauchverbot. Tiere an Bord sind verboten. Die Boote sind mit geeigneten Schuhen zu betreten und gereinigt zu hinterlassen. Bauliche Veränderungen am Boot sind nicht gestattet.
- 10) Jedes Boot darf nur in der für dieses Boot vorgesehenen Box und an den ausgewiesenen Gastliegeplätzen festgemacht werden. Die Boote werden in den Boxen gemäß der Einweisung gesichert.



- 11) Reservierungen erfolgen verpflichtend im Bootssharing durch den Bootsführer. Eine Bootsnutzung ohne vorherige Eintragung ins Bootssharing ist untersagt. Sollten Nichtmitglieder der Crew angehören, so sind diese aus versicherungstechnischen Gründen vor jeder Fahrt mit Namen und Anschrift dem Vorstand zu benennen. Jede Bootsreservierung erlischt, wenn sie nicht innerhalb von 15 Minuten nach Reservierungsbeginn genutzt wird.
- 12) Bei Verstoß gegen diese Vereinbarung behält sich der Vorstand vor, den Betroffenen von dem Boot-Sharing auszunehmen.

Folgende Einweisungen und Fähigkeiten wurden auf dem Bootstyp

Stratos Vago Polyvalk als Bootsführer durchgeführt und nachgewiesen:

- Handhabung des Boot-Sharing, Logbucheintrag
- Segel setzen
- Segel reffen
- Segel bergen
- Ablegen
- Anlegen
- Wende
- Halse
- Aufschießer
- Beiliegen
- MOB
- Wegerechtsregeln
- Verhalten im Notfall
- Hubkiel-/ Schwertbedienung
- Benutzen der Persenninge
- Paddeln
- Zugewiesenes Bootspatenteam _____

Datum, Name, Mitgliedsnummer, Unterschrift Eingewiesener

Datum, Unterschrift Einweiser

11.4 KLARMACHEN DES BOOTES AUF DEM TRAILER (WINTERSAISON)

In der Wintersaison, d.h. von November bis Mitte April stehen die Boote auf dem Trailer auf dem Vereinsgelände.

11.4.1 Der Trailer

In der "Parkposition" ist das Heck der Boote leicht nach unten zu neigen, damit mögliche Wasseransammlungen aus dem Boot abfließen können.



Dieses geschieht durch eine Positionierung der Trailer an der entsprechenden Vorrichtung oder durch das Verstellen des Vorderrades.

Durch die ungünstige Befestigung des Vorderrades ist bei Arbeiten auf und mit dem Trailer hohe Abbruchgefahr gegeben, wenn das Vorderrad in hohem Abstand zur Deichsel und damit in einem ungünstigen Hebel steht. Hier ist darauf zu achten, dass das Rad möglichst nahe an der Deichsel positioniert und fixiert wird: Damit ist es in der stabilsten Position, der Bug ist leicht nach unten geneigt

Innenrohr-
verstellung

Aussenrohr-
verstellung

Arretierung



Der Trailer mit Boot kann bei Bedarf vom Abstellplatz auf eine freie Fläche, z.B. vor den Container oder die Sliprampe, manövriert werden, so dass das Boot gut zugänglich ist. Beim Slippen kann das Vorderrad arretiert werden, damit es nicht ausschlägt.

Achtung:

Beim Klarmachen des Bootes auf dem Slipwagen nicht hinter dem Großschotbügel aufhalten. Um ein unbeabsichtigtes Kippen des Slipwagens zu verhindern, sollte die Deichsel stets belastet werden, wenn eine Person im Boot arbeitet.

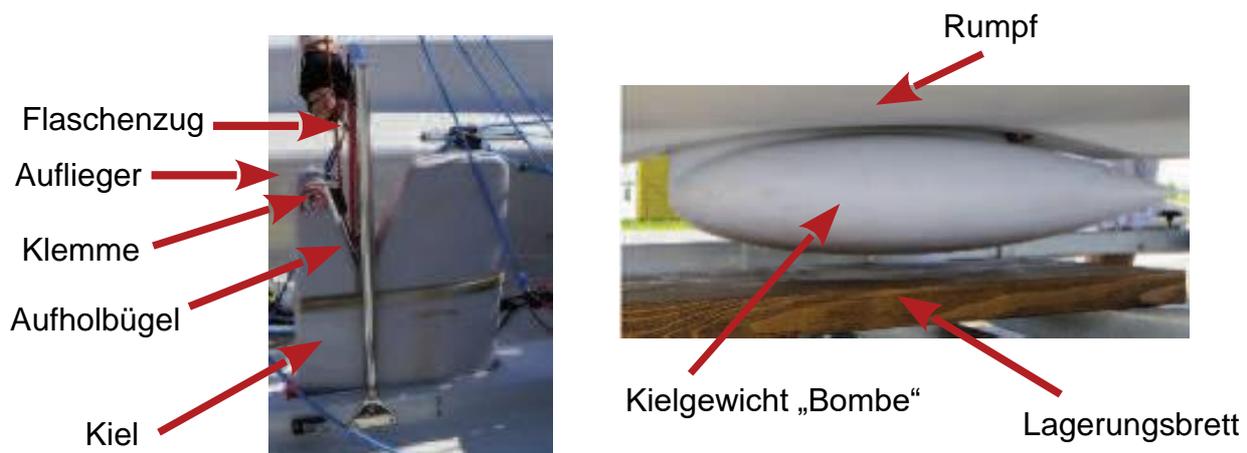
11.4.2 Persenning entfernen und Gennakerfall fixieren

Als erstes werden Boots-, Fock- und Baum-Persenning abgenommen und ordentlich z.B. im Container verstaut.

Die Fockpersenning wird mit dem Gennakerfall bedient, dieses ist nach dem Entfernen der Persenning mit einem Palstek an der Gennakerkopfkausch zu befestigen. Ist der Einsatz des Gennakers nicht geplant, kann die Fixierung des Gennakerfalls, wie in Kapitel 6.3.3 beschrieben, vorgenommen werden.

11.4.3 Kiel aufholen

Vor dem Slippen muss der Kiel aufgeholt werden, um ein echtes Heruntergleiten der Jolle vom Trailer zu gewährleisten. Das Aufholen des Kiels erfolgt mit Hilfe einer Aufholvorrichtung (-bügel) und einem daran installierten Flaschenzug. Der aufgeholtene Kiel „schwebt“ nun über dem Lagerungsbrett.



11.4.4 Ruder fixieren

Die Pinne wird mit dem Ende der Baumniederholerleine nach Steuerbord fixiert, so dass das Ruder nach Backbord zeigt. Dadurch wird verhindert, dass das aufgeholtene Ruder beim Ablassen ins Wasser nach Backbord schlägt und an der Mauer entlangschrammt oder sonst beschädigt wird. Dazu wird eine Schlaufe um den Ausreitgurt an Steuerbord gebildet, die man mit einem Kreuzknoten auf Slip schießt.



11.4.5 Lenzöffnungen, Heckablassschraube, Gennakerfall und Hilfsvorstag

Die Bedienung (Verschließen) der Lenzöffnungen, die Überprüfung der Ablassschraube, die Modifikation des Gennakerfalls und des Hilfsvorstag und deren Einsatz im Schulungsablauf sind unter 6.3.2 bis 6.3.4 beschrieben.

11.4.6 Slippen des Bootes

Jetzt kann das Boot zu Wasser gelassen "geslippt" werden. Hierzu wird der Trailer so an der Slipbahn positioniert, dass das Heck zum Wasser zeigt. Die Vor- und Achterleine und die Slipleine am Trailer werden klargelegt.

Nun den Trailer auf die Slipbahn schieben. Durch die Neigung rollt er ins Wasser. Gesichert wird über die (Trailer-) Leine. Sobald die Jolle schwimmt, kann sie zum weiteren Klarmachen verholt werden.



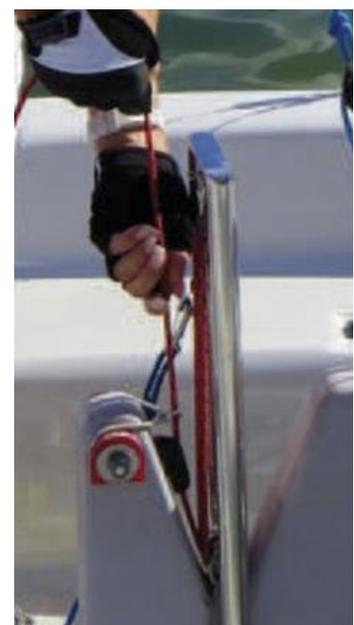
Der Trailer wird anschließend z.B. auf der Wiese neben dem Container abgestellt werden.

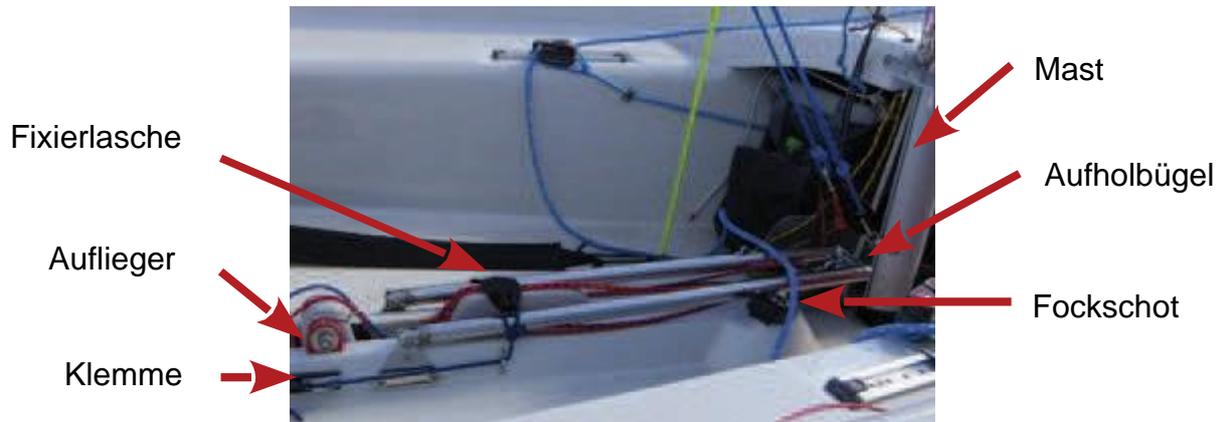
11.4.7 Kiel absenken

Beim Absenken des Kiels ist unbedingt darauf zu achten, die blaue Sicherungsleine des Aufholbügels von den roten Aufliegern freizuhalten. Nicht selten wird das Absenken und Aufholen unfreiwillig gestoppt, weil die Sicherungsleine mit den roten Aufliegern unklar kommt. Dieses führt zu einer immensen Belastung des Flaschenzugs mit der Folge, dass die Blöcke Schaden nehmen. Abgesenkt wird Hand über Hand.

Achtung:

Auf der Aufholleine liegt eine erhebliche Spannung. Nicht die Leine durch die Hand laufen lassen - es drohen Verbrennungen. Der Kiel ist erst vollständig abgesenkt, wenn die roten Auflieger bündig mit dem Cockpitboden abschließen. Die blaue Sicherungsleine aushaken und den Aufholbügel nach vorne umklappen. Die Fockschot vorher über den Bügel legen. Der Bügel wird wie abgebildet mit der Lasche fixiert. Die entsprechende Leine wird in der Klemme belegt. Diese löst aus, wenn sie übermäßig belastet wird, z.B. weil der Kiel durch Grundberührung nach oben gedrückt wird.





...weiter geht's mit Kapitel 6.3

11.5 CHECKLISTE "VOR DEM SEGELN - BOOT AN LAND"

An Land, Boot noch auf dem Trailer:

- Trailer: Vorderrad richtig positioniert?
bei Arbeiten auf dem Trailer: Gewichtstrimm beachten
- Boots-, Fock- und Baum- Persenning abnehmen
- Kiel anheben
- Lenzöffnungen schließen
- Heckablassschraube überprüfen
- Boot slippen

Nach dem Slippen:

- Trailer aus dem Weg schaffen, z.B. auf dem YCP Gelände abstellen

Nach dem Slippen im Wasser:

- Kiel absenken
- Ruder absenken
- Zur Boje paddeln, Vorleine mit Roringstek festmachen
- Segel setzen, ggfs. Reff einbinden