



**PRAXIS START**

**In der praktischen Prüfung zum SBF wird geprüft:**

- 1) Knoten: 7 von 10
- 2) Ablegen
- 3) Anlegen
- 4) Mann über Bord
- 5) Kursgerechtes Aufstoppen
- 6) Wenden auf engen Raum
- 7) Fahren auf eine Landmarke / Schifffahrtszeichen
- 8) Drei Schallsignale
- 9) Rettungsweste anlegen

**Für den SBF-See wird zusätzlich noch geprüft:**

- 10) Kompaß-Peilung
- 11) Auf Kurs fahren | Fahren nach Kompass

**Anmerkung zu 01 (Knoten)**

Alle Knoten können geprüft werden! Es reicht nicht den Knoten nur zu stecken, er mwerden auch Name und Anwendungszweck abgefragt. (siehe ANHANG)

**Anmerkung zu 02 (Ablegen)**

Kommandos	Crew	action
Klar zum Ablegen!	Ist klar!	Schraube weg vom
Leinen los!	Leinen sind los!	Anleger und langsam
Ist Achtern frei?	Achtern ist frei!	nach hinten fahren

**Anmerkung zu 03 (Anlegen)**

Kommandos	Crew	action
Klar zum Anlegen an Bb/Stb.!	Ist klar!	1. Kurs im Winkel von 30 - 45° auf den Anleger.
Leinen, Fender und Bootshaken klarmachen!	Ist klar!	2. Vom Anleger weg lenken
Leinen festmachen!	Leinen sind fest!	3. Geschwindigkeit rausnehmen (Leerlauf)
		4. Zum Anleger hin lenken und Rückwärtsgang einkuppeln. (kursgerecht Aufstoppen)

**Anmerkung zu 04 (Mann-über Bord)**

Kommandos	Crew	action
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rettungsmittel werfen !</li> <li>• Mann im Auge behalten !</li> <li>• Schwimmt der Mann frei?</li> </ul>	Mann über Bord an Stb./Bb.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auskuppeln</li> <li>• Hart-Ruder in Richtung des Kommandos (stb./Bb.)</li> </ul>
	Mann schwimmt frei	
		Maschine starten und 3 bis 5 Bootslängen von der Person entfernen, dann Kurs auf die Person nehmen.
Klarmachen zum Aufnehmen der Person an Stb. / Bb.		Gegen den Wind auf die Person zufahren und ca. eine halbe Bootlänge vor der Person Ruder hart Stb./Bb.; dann auskuppeln.

**Anmerkung zu 05 (Kursgerechtes Aufstoppen)**

Kommandos	action
Boot ist kursgerecht aufgestoppt!	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Auskuppeln (Leerlauf)</li> <li>2. Rückwärtsgang</li> <li>3. Boot und Ufer beobachten (zur Orientierung)</li> <li>4. Eventuell in die Richtung hinlenken wo das Boot vorne (Bug) hin geht.</li> <li>5. Weiterhin Boot und Ufer beobachten</li> <li>6. Wenn das Boot steht, wieder auskuppeln</li> <li>7. Mit Kommando (Boot ist kursgerecht aufgestoppt) bestätigen</li> </ol>

**Anmerkung zu 06 (Wenden auf engen Raum)**

action
Wenden auf engem Raum, z.B. über Steuerbord
1. Ruder hart z.B. Stb., dann z.B. vorwärts ca. 3 sek. im Standgas.
2. Auskuppeln
3. Hart Bb. und rückwärts ca. 3 sek. im Standgas.
4. Dieses Wechselspiel so lange wiederholen bis auf 180° gewendet ist. Das Wenden ähnelt dem „Wenden in drei Zügen“ mit dem Auto.

**Anmerkung zu 07 (Fahren auf eine Landmarke/Schifffahrtszeichen)**

Kommandos	action
Nehme Kurs auf .... (z.B. Fernsehturm)	Auf (Fersehturm) zufahren.
Kurs (auf Fernsehturm) liegt an	Kurs bestätigen.

**Anmerkung zu 08 (Schallsignale)**

Ein kurzer Ton	ca. 1 - 2 sek.	Kurs ändern über Steuerbord
Zwei kurze Töne		Kurs ändern über Backbord
Drei kurze Töne		Maschine läuft rückwärts

**Anmerkung zu 09 (Rettungsweste anlegen)**

Feststoffweste	Vorteil: Halten auch warm	Nachteil: Sind schwer zu verstauen
Automatik (Gas)	Vorteil: Sind leicht zu verstauen. Sind bequemer zu tragen	Nachteil: Wartungsintensiv
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rettungsweste anlegen die dem eigenen Körpergewicht entspricht.</li> <li>• Alles fest verschließen (Reissverschluß oder Klickverschluss).</li> <li>• Immer griffbereit auf dem Boot haben.</li> <li>• Immer so viele Westen wie Personen an Bord.</li> </ul>		

**Anmerkung zu 10 (Peilen)**

Frage	Antwort
Warum wird gepeilt?	Um die eigene Position zu bestimmen.

Welche Peilung können (beim SBF-See) auf dem Boot gemacht werden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzpeilung (Positionsbestimmung)</li> <li>• Einfache Peilung (Kursbestimmung)</li> </ul>
In welchem Winkel sollten die angepeilten Objekte auseinander stehen	Optimaler Winkel: 90° (+/- 30°)
Was für Objekte können angepeilt werden?	Nur Objekte, die in der Seekarte eingetragen sind.
Kann der Wert eines Handpeilkompases in die Seekarte übertragen werden?	Nein, es muss die Missweisung beschickt werden. <i>ACHTUNG: Ein Handpeilkompass hat <u>keine</u> Deviationstabelle (Ablenkungstabelle). Man muss beim Peilen darauf achten, sich von Ablenkungen (Stahl, Elektrik, Funkwellen) fernzuhalten.</i>
Kann der Wert eines Kompasskurses in die Seekarte eingetragen werden?	Nein, dieser muss vorher mit Missweisung und Ablenkung beschickt werden (MgP - RwP).
Was ist eine Deviation?	Deviation = Ablenkung. Beeinflussung des Kompasses durch Störfelder auf dem Boot.
Was ist Deklination?	Deklination = Missweisung Winkel zwischen Magnet-Nord und Geografisch-Nord.

**Anmerkung zu 11 (Fahren nach Kompass)**

Richtung	Sonnenstand	Richtung	Sonnenstand
Norden / 000°	Sonnenstand	Süden / 180	Mittagssonne
Osten / 090°	Sonnenaufgang	Westen / 270	Abendsonne

Kommandos	action
Nehme Kurs auf xxx Grad (z.B 180°)	Bb oder Stb. steuern. Merkregel: „Left is less“
Neuer Kurs xxx Grad liegt an	Kurs bestätigen.
Prüfer: Wie ist der Gegenkurs ?	<i>Hilfsmittel: +2/-2 oder -2/+2</i>

Achtknoten



### Achtknoten

Der Achtknoten verhindert das Herausrauschen einer Schot aus einer Kausch.

Palstek



Der Palstek [engl. Bowline] dient dazu ein Auge zu knüpfen, das sich auch unter Belastung nicht zusammenzieht.

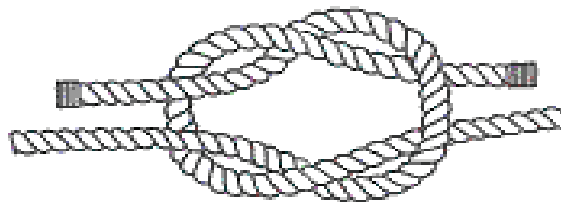
Der Name Palstek ist plattdeutsch für Pfahlstich.

Die Variante mit der außenliegenden lose Part wird in der britischen Literatur als „richtig“ bezeichnet. Sie eignet sich besonders, wenn die Leine wechselnden Belastungen unterliegt, z. B. Festmacherleine an Pfahl bei Seegang oder am Segel. Sie hat aber den Nachteil, dass das äußere Ende an Gegenständen hängen bleiben kann.

Eine innenliegende lose Part kann durch die Bewegung mit der Zeit herausgedrückt und der Knoten damit geöffnet werden). Sie hat aber den Nachteil, dass die innenliegende Part durch das Auge eingeklemmt werden kann und sich der Knoten so nicht mehr lösen kann.

[www.nauticlub.de/knotenvideo](http://www.nauticlub.de/knotenvideo)

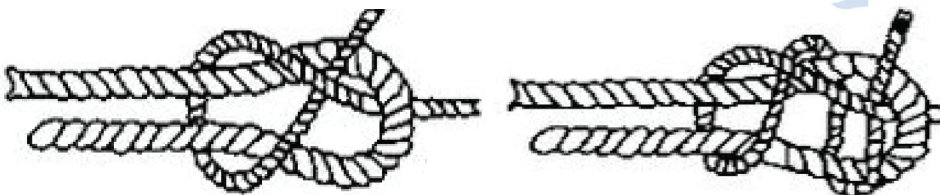
Kreuzknoten



Der Kreuzknoten dient dazu zwei gleichstarke Enden miteinander zu verbinden.

Falsch geknüpft entsteht ein Altweiberknoten (die Enden kommen schräg heraus). Er ist unzuverlässig und sehr schwer zu öffnen. Ebenfalls kann der unsichere Diebesknoten entstehen, der bei Belastung ausrauscht. Der Kreuzknoten kann (richtig geknüpft) bei fehlerhafter Anwendung leicht kentern, beispielsweise wenn er durch einen Ring oder eine Öse gezogen wird. Dabei entsteht auf der zugabgewandten Seite ein Ankerstich.

Schotstek



Einfacher und Doppelter Schotstek  
(Gelten in der Prüfung als zwei Knoten !)

Der Schotstek eignet sich zum Verbinden zweier Seile, sowohl für gleich starke Seile als auch für Seile unterschiedlicher Stärke. Das dicke Ende sollte jedoch immer die Bucht bilden.

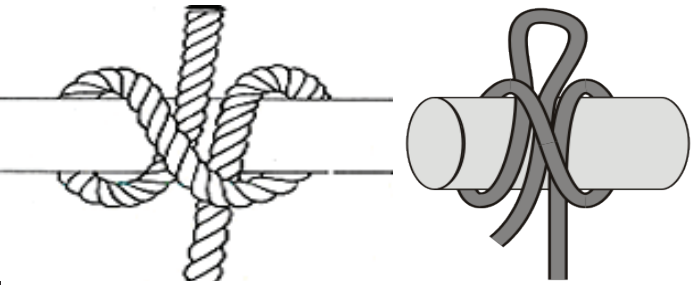
Stopperstek



Der Stopperstek, hier in der Variante mit dem 2x Überrollen über die ziehende Part. Stopperstek gem. Sportbootführerscheinprüfung See des DSV.  
(Der Stopperstek kann in vielen unterschiedlichen Varianten gesteckt werden.)  
Je mehr Windungen auf der Zugseite gemacht werden, desto höher wird die Klemmwirkung.

Mit dem Stopperstek kann eine Hilfsleine an ein unter Spannung stehendes Seil geknotet werden, um dieses mit einer Winsch oder einem Flaschenzug zu entlasten. Das ist beispielsweise der Fall, wenn eine Schot durch die Windkraft im Segel gespannt wird und sich auf der Winsch verklemmt (einen „Überläufer“ bildet) oder wenn bei einem Fall die Seilklemme blockiert ist.  
*(Wird gerne bei SSS-Praxis geprüft)*

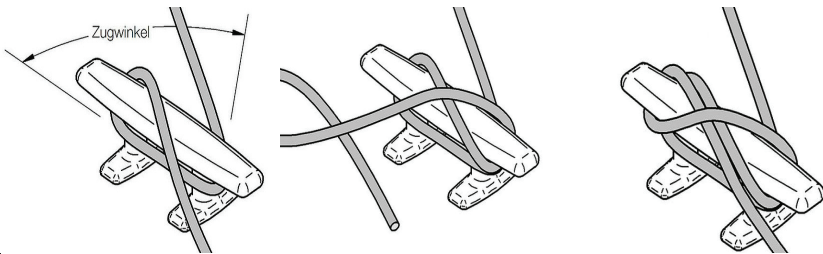
Webeleinstek



Der Webeleinstek wird zum Festmachen an Pfählen verwendet. Er bleibt fest am Pfahl und rutscht nicht nach unten, auch nicht bei Seegang oder bei Ebbe und Flut. Wegen der einseitigen Belastung muss das lose Ende immer mit einem halben Schlag gesichert werden.

Webeleinen oder „Webeleinen“ sind zwischen die Wanten eines Schiffes gespannte Leinen, die das Entern (Besteigen) des Mastes und der Takelage ermöglichen.  
Webelein (-stek) auf Slip ist auch bekannt unter „Fenderknoten“ und eignet sich, um diese sicher, schnell und leicht zu lösen zu befestigen.

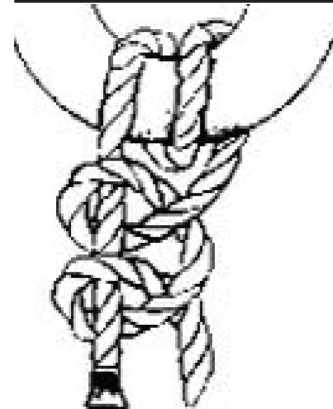
Klampe



Klampe belegen mit Kopfschlag

Der Kopfschlag bildet den Abschluss beim Belegen auf der Klampe und sichert die Leine gegen unbeabsichtigtes Lösen.  
Der Kopfschlag ist ein Halber Schlag.

1 1/2 Rundtörns mit 2 halben Schlägen



Der 1 1/2 Rundtörns mit 2 halben Schlägen Knoten

kann auch unter Spannung gebunden und gelöst werden. Er eignet sich zum Festbinden an Stangen, Ring, Poller oder anderen Gegenständen und ist sehr zuverlässig. Bereits mit dem ersten Törn am Poller kann ein Schiff beim Anlegen kontrolliert werden. Der Knoten kann auch mitten im Seil verwendet werden. Wird der erste halbe Schlag durch die zwei Rundtörns geführt und der zweite halbe Schlag weggelassen, entsteht der Roringstek.