

## Manöver: Praktische Prüfung See und/ oder Binnen

Stand: Dezember 2020

Der Prüfer gibt während der praktischen Prüfung die zu fahrenden Manöver vor.  
Diese werden vom Prüfungsteilnehmer wiederholt.  
Nach Abschluss des Manövers wird dem Prüfer die korrekte Durchführung gemeldet.

*Beispiel:*     *Prüfer:*       „Fahrzeug kursgerecht aufstoppen“  
                  *Teilnehmer:* „Fahrzeug kursgerecht aufstoppen“  
                                  **Jetzt wird das Manöver durchgeführt**  
                  *Teilnehmer:* „Fahrzeug kursgerecht aufgestoppt“

### Info zum Radeffekt:

Der Propeller unseres Schulungsbootes ist **rechtsgängig**.  
Das Heck wird bei Rückwärtsfahrt also **nach links (Backbord)** versetzt.  
Die „Schokoladenseite“ dieses Bootes ist also die Backbord-Seite.

### **Anlegen einer Rettungsweste**

Für euch kein Problem. Ihr habt die Rettungsweste bereits an, wenn ihr aufs Boot kommt.

### **Manöverschallsignal (eins von drei)**

Manöverschallsignale werden von Maschinenfahrzeugen gegeben.

**!!!**     **1** kurzer Ton (ca. 1 Sek.) bedeutet nicht **Steuerbord**,  
          denn es wird immer in ganzen und vollständigen Sätzen mit dem Prüfer gesprochen.

- **1** kurzer Ton (ca. 1 Sek.)     bedeutet eine **Kursänderung nach Steuerbord**
- •     **2** kurze Töne (ca. 1 Sek.)     bedeutet eine **Kursänderung nach Backbord**
- • •   **3** kurze Töne (ca. 1 Sek.)     bedeutet       **Maschine geht rückwärts.**

Und:   **1** langer Ton (ca. 4-6 Sek.) bedeutet       **ACHTUNG!**

### **Ablegen:**

Gibt der Prüfer keine Form des Ablegens vor, ist diese dem Teilnehmer freigestellt.  
Der Teilnehmer wiederholt „Ablegen“  
Abgelegt wird mit unserem Schulungsboot **immer** achteraus, also rückwärts. Das Ruder wird hart in die Richtung (Stb. / Bb.) gelegt, in die abgelegt werden soll. **Umschauen!!!**  
Jetzt Maschine zurück = nur rückwärts einkuppeln – kein Gas geben.  
Das Boot legt jetzt „selbstständig“ in die gewählte Richtung ab.

### **Anlegen:**

Der Prüfer gibt vor wo und evtl. an welcher Seite angelegt wird. Der Teilnehmer wiederholt...  
Langsam auf die Anlegestelle zufahren und ggf. schon „mit dem Lenken“ beginnen.  
Etwa 1,5 - 2,0 m vorher das Boot komplett parallel zur Anlegestelle bringen (**zügig lenken**).  
In einer Entfernung von ca. 1 m zur Anlegestelle auskuppeln und das Ruder hart zu der Seite legen an der angelegt werden soll.  
Jetzt Maschine zurück und sanft aufstoppen. Dabei „zieht“ sich das Boot an die Anlegestelle.  
Jetzt auskuppeln und Gang raus = Leerlauf.

**Kursgerecht Aufstoppen:** (Anhalten bzw. stoppen, ohne den Kurs zu verlassen)

In langsamer Fahrt wird ausgekuppelt und ca. 1 Sekunde lang gewartet.

Jetzt den Rückwärtsgang einlegen und gleichzeitig das Ruder ca. 1/2 bis 1 Umdrehungen nach **rechts** legen um dem Radeffekt entgegenzuwirken (ggf. einen gefühlvoll-kräftigen Schub zurückgeben bis das Boot steht).

Wichtig: Dabei das Ufer querab (90°) beobachten.

Wenn das Boot stillsteht - und bevor es zurück fährt - Gang raus = Leerlauf

**Wenden auf engem Raum (um 180°)** „Wenden auf dem Teller“ z.B. in engen Häfen:

Das Boot steht oder wird aufgestoppt.

Ist die Drehrichtung freigestellt, das Ruder hart auf die entspr. Seite (Stb. / Bb.) legen.

Beispiel: Wenden auf engstem Raum vorwärts über Backbord

Umschauen!!! Ruder hart Backbord legen und Vorwärtsgang einkuppeln. Kein Gas geben.

Das Boot beginnt sich auf der Stelle über Backbord zu drehen.

Darauf achten, dass das Fahrzeug keine Fahrt aufnimmt!

Jetzt auskuppeln, Ruder hart Steuerbord und den Rückwärtsgang einkuppeln. Kein Gas!

Das Boot beginnt sich auf der Stelle über Steuerbord zu drehen.

Jetzt wieder auskuppeln, Ruder wieder hart Backbord und den Vorwärtsgang einkuppeln.

Wichtig: Immer der erste Vorwärtzug gibt dem Manöver seinen Namen.

Vorwärts und rechts (auf Steuerbord)	anfangen	=	Wenden über Steuerbord
Vorwärts und links (auf Backbord)	anfangen	=	Wenden über Backbord
Rückwärts und rechts (auf Steuerbord)	anfangen	=	Wenden über Backbord
Rückwärts und links (auf Backbord)	anfangen	=	Wenden über Steuerbord

**Person über Bord / Mensch über Bord / Boje über Bord - Das Rettungsmanöver**

Beispiel: Die Boje geht an Backbord über Bord.

Der Schiffsführer oder ein Besatzungsmitglied ruft: **„Boje an Backbord über Bord“**

Ruhig bleiben, aber sofort und ruhig auskuppeln („flache Hand“) und Ruder hart Backbord.

Das Heck dreht sich vom Verunfallten weg. (Verletzungsgefahr durch Propeller gebannt).

**Ruf durch Schiffsführer: „Rettungsring werfen und Person/Boje beobachten“**

Jetzt die Wiederaufnahme des über Bord gegangenen einleiten.

Dazu einen großzügigen Kreis fahren, direkt auf die Boje zu fahren und rechtzeitig die Seite angeben, an der die Boje aufgenommen wird:

**„Nehme die Boje an Steuerbord / Backbord auf“**

Den Drehkreis so anlegen, dass das Boot in LUV neben der Boje zum Halten kommt, dann kursgerecht aufstoppen (Maschine kurz zurück). **AUSKUPPELN.**

AUFNAHME IMMER GENE WIND UND WELLEN **UND NUR WENN DAS BOOT STEHT.**

**Kommando vom Schiffsführer:** Boje an Steuerbord / Backbord aufnehmen.

**Zusätzlich bei See:** ...das lernen bei uns auf Wunsch aber auch die Binnen-Teilnehmer)

### **Fahren nach Kompass:**

Der Prüfer gibt einen Kompasskurs vor. Beispiel: Kurs 180°

Der Teilnehmer wiederholt: Kurs 180° und nimmt eine zügige Richtungsänderung vor.

Das heißt: den Kurs anhand des Steuer-Kompass anlegen und fahren - und den Kurs halten!  
Meldung des Schiffsführers: ..."Kurs 180° liegt an."

Hier ist die korrekte Ruderlage wichtig. Nicht in irgendeine Richtung lenken.

Merkhilfe:

Ist der neue Kurs	größer	als der aktuelle Kurs, nach rechts (Steuerbord) lenken.
Ist der neue Kurs	kleiner	als der aktuelle Kurs, nach rechts (Backbord) lenken.

Wie auf eurem Bankkonto.

Rechts ist Plus, also mehr. Links ist Minus, also weniger.

### **Einfache Peilung und/oder Kreuzpeilung zur Ortsbestimmung**

Ihr fahrt mit eurem Boot einen vorher in der Seekarte festgelegten Kurs und glaubt zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort zu sein. Dieser Ort heißt **Koppelort (O<sub>k</sub>)**.

Jetzt wollt ihr wissen, wo ihr genau seid um führt eine Kreuzpeilung zur Ortsbestimmung durch.

Peilen: Den Kompass am gerade und lang ausgestreckten Arm halten und Ziel anpeilen.  
(Es werden nur Objekte gepeilt, die auch in Karten enthalten sind = Seezeichen, Türme,...)

Mit dem Peilkompass wird das Ziel angepeilt, dass durch den Prüfer bestimmt wurde.  
Die ermittelte Gradzahl am Peilkompass ablesen und dem Prüfer mitteilen.

Info:

Wenn das Boot fährt, den Peilkompass natürlich langsam mitziehen und ablesen.

Mit dem Peilkompass werden in kurzer Folge zwei Ziele angepeilt, die ungefähr im rechten Winkel (90°) zueinander liegen, damit man keine schleifenden Peilungen, sondern einen sauberen Schnittpunkt bekommt.

Dort wo sich die beiden sogenannten Standlinien kreuzen ist euer aktueller Standort.  
Dieser wird **Beobachteter Ort (O<sub>b</sub>)** genannt.

Um die Magnetkompasspeilungen in die Seekarte eintragen zu können, müssen die Werte in rechtweisende Peilungen um die Missweisung und Ablenkung korrigiert, man sagt: berichtigt werden.

Die Missweisung entnimmt man der Seekarte, die Ablenkung ist beim Handpeilkompass nicht ermittelbar. Hier wird dann mit dem Wert 0° gerechnet.

Erst nach der Berichtigung der Peilungen können die Werte in die Seekarte eintragen werden.

### Maritime Knoten:

Es wird von euch erwartet, dass ihr diese 9 Knoten aus dem Praxisprotokoll kennt und könnt. Das bedeutet, ihr müsst wissen, wie dieser Knoten gemacht wird und wo er seine Anwendung findet.

III. Knoten		1. Versuch	2. Versuch
Von maximal sieben verlangten Knoten müssen sechs mit ausreichendem Ergebnis ausgeführt und deren Verwendung richtig erklärt werden.	1. Achtknoten	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	2. Kreuzknoten	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	3. Palstek	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	4. Einfacher oder doppelter Schotstek	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	5. Stopperstek	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	6. Webleinstek	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	7. Webleinstek auf Slip	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	8. Rundtörn mit zwei halben Schlägen	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend
	9. Belegen einer Klampe mit Kopfschlag	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend	<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> nicht ausreichend

Der Achtknoten, bildet einen Stopperknoten, der das Ausrauschen eines Seils oder eines Endes aus einem Block oder einer Öse verhindern soll.

Der Kreuzknoten ist zum Verbinden zweier gleichstarker Seile oder Leinen.

Der Palstek ergibt ein Auge, dass sich auch unter Belastung nicht zuzieht. Mit ihm kann am an Pfählen oder Pollern festmachen, oder eine Rettungsschlinge bilden.

Mit dem einfachen oder doppelten Schotstek werden zwei unterschiedlich starke Seile oder Leinen verbunden. Das dicke wird dabei immer an das dünne Seil angeknüpft.

Der Stopperstek ist ein Knoten, mit dem man auf einer Schlepptrasse belegt. Dieser hält auch nur in eine Zugrichtung und rutscht in der anderen.

Der Webleinstek ist der Knoten, der verwendet wird um z. B. Fender ander Reling zu befestigen. Er kann hin- und hergeschoben und beliebig verlängert und gekürzt werden.it zwei halben Schlägen. Auf Slip gelegt, besitzt er eine Schnellöffnung.

Mit dem Rundtörn mit zwei halben Schlägen wird z. B. an Ringen festgemacht.

Das Belegen einer Klampe wird immer benötigt um ein Boot festzumachen. Das Seil wird um die Klampe herumgeführt, mit Kreuzschlägen belegt und mit dem sogenannten Kopfschlag gesichert.