SEGELN

Yachtausbildung

SUI sailing
certified school

ASVZ

asvz.ch/segeln

Meine Termine

Kurs / Prüfung	Datum	Bemerkungen
Grundkurs (GKY)		□ Bestanden
Vertiefungskurs (VKY)		□ Bestanden
Theorieprüfung D (selbst anmelden)		□ Weisse Karte an Sekretariat ASVZ
Prüfungskurs (DKY)		
Praxisprüfung		

© Copyright ASVZ
Jegliche Art des Kopierens und / oder der Wiedergabe des Dokumentes bedürfen einer schriftlichen Bewilligung der Autoren.
Zürich, Januar 2024

Inhalt

Einleitung 4

Grundkurs (GKY) 9
Kurse zum Wind 14
Wende 22
Halse 23
Knoten 27

Vertiefungskurs (VKY) 29
Aufschiesser 30 / 35
Trimm 37
Reffen 40 / 41
Rettungsmanöver 42 / 43

D-Schein-Kurs (DKY) 45
Ankern 47
Bootsdaten / Ausrüstung 50
Prüfungsrichtlinien 51

Anhang 55
Dispositiv 56

Einleitung

Willkommen an Bord

Die vorliegende Teilnehmer-Broschüre soll dir als Unterstützung beim Einstieg in den Segelsport dienen und wurde insbesondere als Anleitung für das Segeln auf unserer Schulyacht «Grand Surprise» (GS) geschrieben. Hier findest du im Sinne eines Kochbuchs Zutaten für die nötigen Abläufe und Manöver an Bord. Das Menü orientiert sich an unseren Kursstufen Grundkurs und Vertiefungskurs bis hin zum D-Schein-Kurs mit anschliessender Prüfung. Die Inhalte geben dir genügend ausführlich wieder, was du zum Erreichen der praktischen Bootsführerprüfung beherrschen sollst. Dennoch empfehlen wir dir auch weiterführende Literatur um dir eine grössere Bandbreite an Wissenswertem rund ums Segeln anzueignen.

Die Segelschule des ASVZ ist seit 2019 durch Swiss Sailing zertifiziert. Das Label steht für einen hohen Standard in den Bereichen Unterricht, Sicherheit, Material und Auftritt.

Was dich erwartet

In unseren Segelkursen GKY, VKY und DKY betreiben wir in erster Linie Ausbildung für den D-Schein und bereiten dich schrittweise auf deine Rolle als Schiffsführer vor. Du lernst, wie eine Yacht segelt und wie du deine Crew führen musst: Unsere Schulyacht wird von jeweils vier bis fünf Personen gesegelt, wobei alternierend ein Crewmitglied die Rolle der Schiffsführerin übernimmt. Jedem Crewmitglied wird abwechselnd eine bestimmte Rolle zugeteilt, zu der verschiedene Aufgaben gehören.

Nebst den Grundmanövern, die dann modular zu den komplexeren, prüfungsrelevanten Manövern zusammengesetzt werden, beinhalten unsere Kurse im Weiteren Segeltheorie, Seemannschaft, Sicherheits- und Gesetzeskunde, Ausweichregeln und Knotenkunde. Boots- und Segelpflege werden nur wenig geschult.

Teamsport Yachtsegeln

Yachtsegeln ist ein ausgesprochener Teamsport und ein gutes Ergebnis lässt sich nur durch Zusammenarbeit der ganzen Crew erzielen. Weil der Steuermann das Boot lenkt und das Timing der Manöver vorgibt, könnte der Eindruck entstehen, dass er das wichtigste Crewmitglied sei. Aber auch eine Weltklasse-Steuerfrau ist ohne ihre Crew «aufgeschmissen». Die Crewmitglieder haben die Aufgabe, das Boot durch korrekte Segelstellung und Gewichtstrimm schnell zu machen, und sie übernehmen in den Manövern entsprechend ihren jeweiligen Rollen wichtige Aufgaben, welche entsprechend den Kommandos zum richtigen Zeitpunkt durchgeführt werden müssen. Ebenso wie der Steuermann soll jedes Crewmitglied die Entwicklung der Wind- und Wetterverhältnisse beobachten. Damit sind alle Crewmitglieder auf Böen und Winddreher vorbereitet und können so vorausschauend agieren. Für alle Crewmitglieder bedeutet dies, dass sie stetige mentale Präsenz auf ihren jeweiligen Positionen aufrechterhalten müssen.

Manöver und Kommandos

Die Verantwortung an Bord trägt immer die Trainingsleiterin (TL) Segeln ASVZ. Mit fortschreitender Kursdauer wird sie diese aber zunehmend den Kursteilnehmenden abgeben und alternierend einem Crewmitglied die Rolle des Skippers übertragen. Du lernst beispielsweise, dass es sinnvoll ist, vor einem Manöver die Mannschaft zu informieren, was du als Steuerfrau beabsichtigst, ehe du die Kommandos gibst. Diese kurzen «Briefings» mit der Formulierung des klaren Ziels des Manövers sind essentiell, damit deine Crew die Chance erhält mitzudenken und als Team zu funktionieren.

Wir vermitteln dir die komplette Kommandostruktur und die Manöver technisch korrekt in ihrer Reinform. Dies ist sowohl für das Bestehen der Prüfung als auch für die Ausbildung von soliden Grundtechniken im Segeln wichtig.

Die deutlich gesprochenen, klaren Kommandos mögen zu Beginn ungewohnt und als etwas rau empfunden werden. Sie sind aber wichtig, weil häufig schnell, abgestimmt und eindeutig gehandelt werden muss, damit die Manöver optimal gelingen. Diese präzise Kommandosprache ist eine wichtige Stütze für das Timing und die Koordination der Crew. Wenn du später im privaten Rahmen segelst, kannst du diese Kommandostruktur minimieren, aber du wirst merken, dass die Segelsprache universal und international ist und man insbesondere in stressigen Momenten darauf zählen muss. Die Skipperin hat die Verantwortung über Schiff und Crew, weshalb sie entscheidet.

Eigenständiges Lernen

Wir erwarten von dir, dass du den behandelten Stoff durch Eigenstudium ausserhalb der Kurszeiten vertiefst und repetierst.

Uns liegt viel daran, ein handlungsorientiertes Lernen zu fördern, denn es ist lernpsychologisch erwiesen, dass wir im Durchschnitt 90% von dem, was wir selbst tun, behalten. Deshalb legen wir Wert darauf, dir viel seglerische Praxiserfahrung während unseren Lektionen zu bieten und die wertvolle Zeit auf dem Wasser bestmöglich zu nutzen. Aus diesem Grund werden beispielsweise Knoten zwar im Unterricht gezeigt und erklärt, aber in der Regel nicht eingehend, d.h. mehrfach geübt.

Wir empfehlen dir, nach den Lektionen kurze Notizen zu machen und dich mithilfe dieses Handouts, sowie den Informationen und Videos auf unserer Website asvz.ch/segeln-yacht, auf die Folgelektion vorzubereiten. Hier findest du im Abschnitt «Kursstufen Yacht» auch den Link zur elektronischen Version dieses Handouts. Vor allem zu Beginn eines neuen, weiterführenden Kursblocks musst du das Erlernte des vorangegangenen Kursblocks repetieren und vorbereitet erscheinen, weil du sonst möglicherweise den Anschluss verlierst.

Die Trainingsleitung beurteilt in der Mitte und am Ende eines Kurses die Erreichung der Kursziele. Sie entscheidet über die Zulassung zum Folgekurs bzw. ob eine Repetition der Kursstufe notwendig ist.

Einleitung

Glossar / Begriffe

Segeln ist ein altes Handwerk und es wird ein eigenes Vokabular benutzt. Dies ist auch nötig, um die Dinge präzise und eindeutig benennen zu können. Vieles hat kein Pendant im normalen Landleben und die Umgangssprache eignet sich nur bedingt. Sowohl hier in der Broschüre als auch im Unterricht wird die nautische Sprache benutzt und du musst die wichtigsten Begriffe und Bezeichnungen lernen und beherrschen.

Packliste

- Bootsschuhe/-stiefel oder Hallenturnschuhe (saubere, nicht-markierende Sohle)
- Kragenshirt oder Schal (damit die Rettungsweste nicht direkt auf der Haut anliegt)
- Wasserfeste Hose (kann vor Ort ausgeliehen werden)
- Regenjacke (kann vor Ort ausgeliehen werden)
- Kappe/Mütze
- Segelhandschuhe (können beim TL vor Ort erworben werden)
- Sonnencrème & Sonnenbrille
- Trinkflasche

Wetterangepasste Kleidung erhöht dein Wohlbefinden und damit die Konzentration und deine Sicherheit. Unterschätze vor allem bei kaltem und nassem Wetter die Dauer der Lektion und die damit verbundene mögliche Auskühlung nicht.

Zudem werden in der ersten Lektion GKY abgegeben:

- Broschüre Segeln «Yachtausbildung»
- Übungsleine
- Segelhandschuhe

Ausbildungsvideos ASVZ

Damit du die Basics zu Hause repetieren kannst, haben wir die Standardhandgriffe auf der Grand Surprise verfilmt. Du findest unsere Ausbildungsvideos auf **asvz.ch/yacht/links**

Im Handout sind diese Abschnitte mit dem Symbol Video ▶ gekennzeichnet.

Literatur

Der ASVZ verkauft kein zusätzliches Buch zum Yachtsegeln. Weiterführende Literatur wird jedoch empfohlen, z.B.:

Axel Bark:
Der Sportbootführerschein
Binnen Segeln + Motor; Delius Klasing Verlag (11. Auflage 2017)

Roland Denk:
Segeln Lernen In Frage und Antwort
Delius Klasing Verlag (2014)

Hans Mühlbauer:
Segeln: Ausrüstung • Boote • Technik • Manöver
BLV Buchverlag (2011)

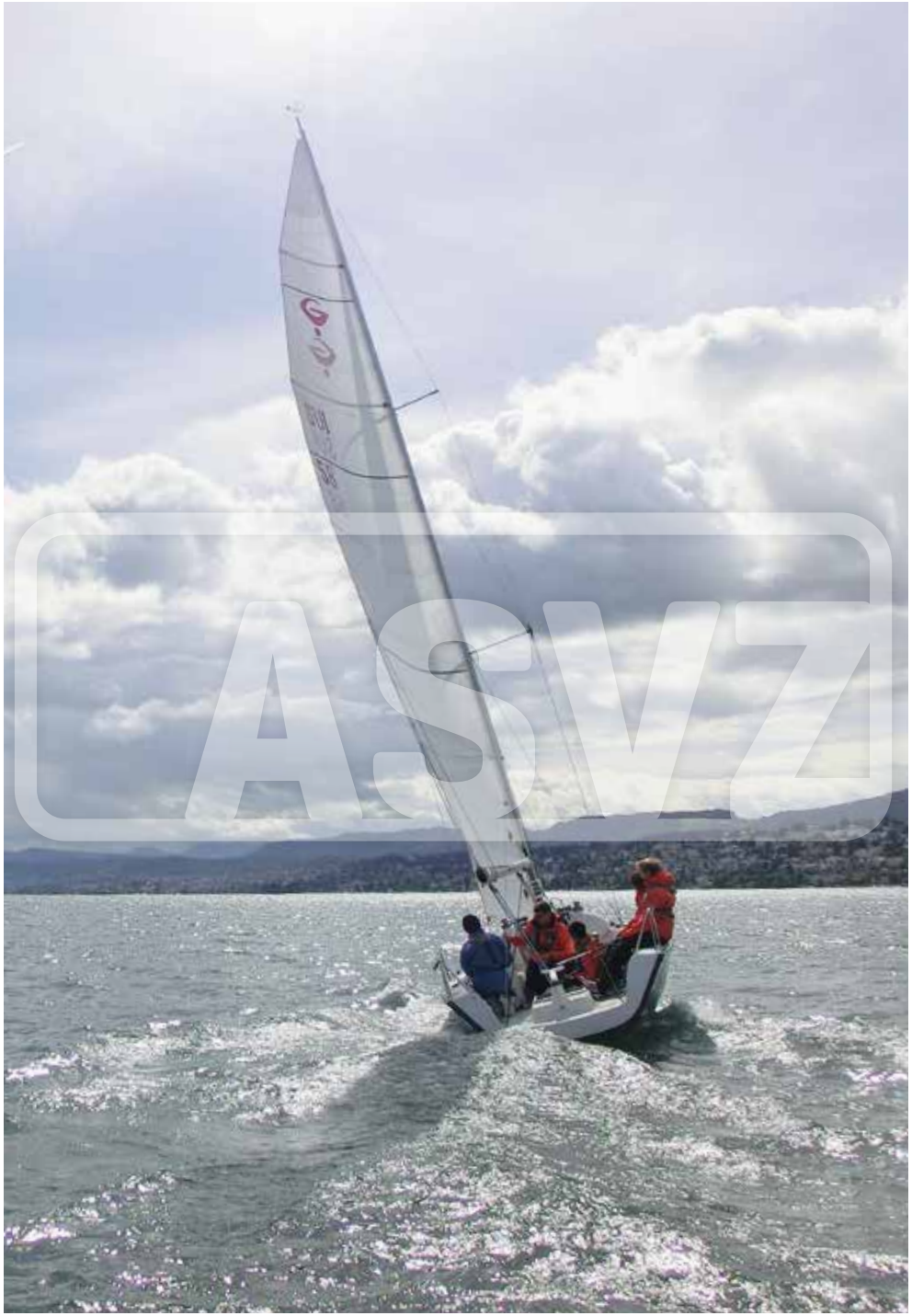
Seemannschaft:
Handbuch für den Yachtsport
Delius Klasing (32. Auflage 2019)

Meteo Schweiz:
Typische Wetterlagen im Alpenraum
Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz
www.meteoschweiz.ch (2015)

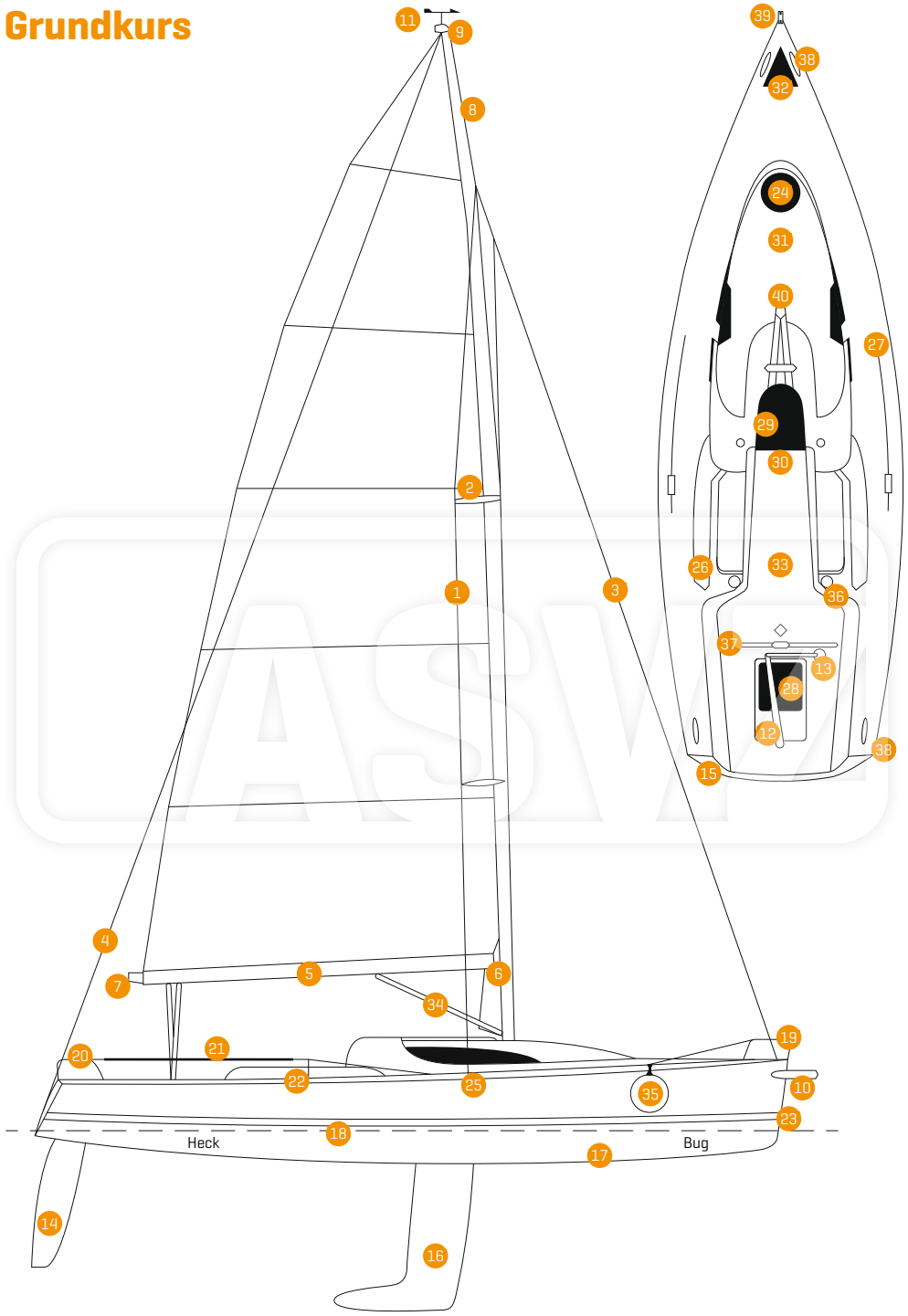
Segellinks ▶

Auf **asvz.ch/yacht/links** findest du eine Auswahl hilfreicher Websites zu diesen Themen:

- **Ausbildungsvideos ASVZ Yacht**
- **Anleitungsvideos Segelknoten**
- **Wetter & Wind**
- **Regattaregeln**
- **Segeln allgemein**



GRUNDKURS



Bootsteile

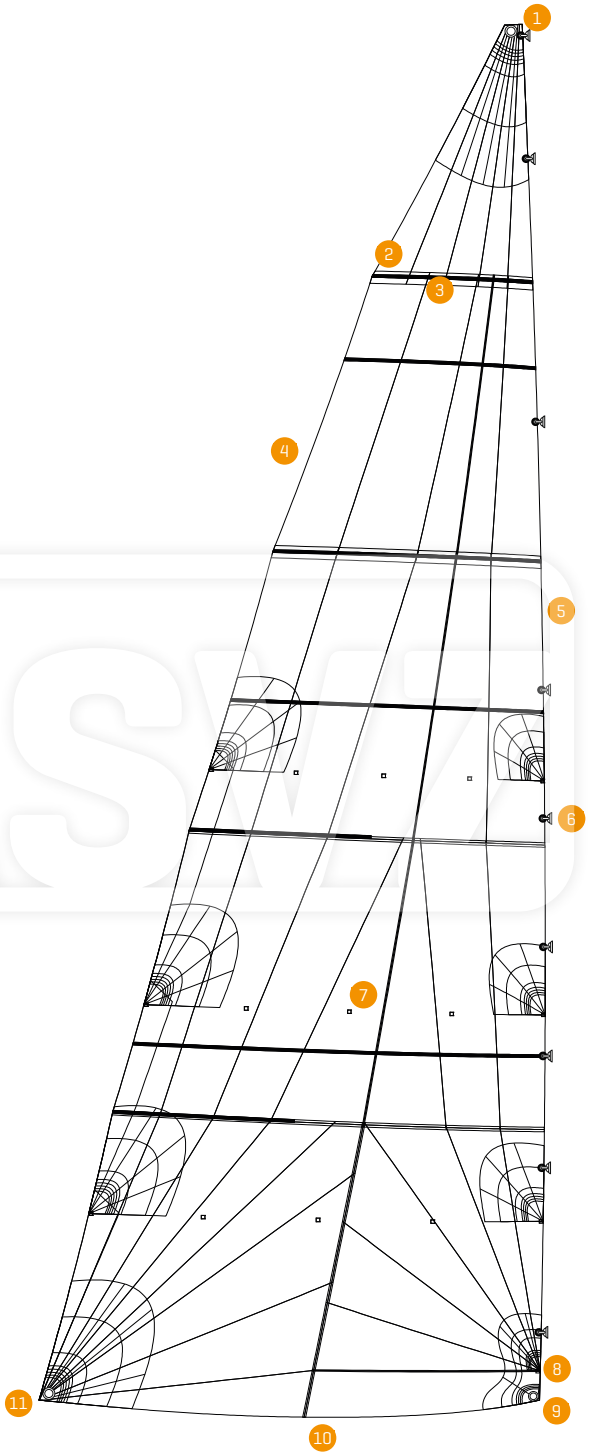
1. Want (seitliche Mastabspannung)
2. Saling (Querstrebe)
3. Vorstag
4. Achterstag
5. Grossbaum
6. Lümmelbeschlag
7. Baumnock
8. Mast
9. Masttopp
10. Gennakerbaum
11. Windex / Stander
12. Pinne
13. Pinnenverlängerung
14. Ruderblatt
15. Spiegel
16. Kiel
17. Unterwasserschiff
18. Wasserlinie
19. Bugkorb
20. Heckkorb
21. Reling
22. Relingstütze
23. Steven
24. Vorluk
25. Pütting
26. Süll
27. Holepunktschiene mit Holepunktschlitten
28. Backskiste
29. Schiebeluk
30. Niedergang
31. Vordeck
32. Ankerkasten / Anker
33. Cockpit
34. Baumniederholer
35. Fender
36. Winsch (4x)
37. Traveller
38. Klampe (je 2x vorne und hinten)
39. Bugbeschlag (auf Kunnawarra nicht vorhanden)
40. Bilge

Zusätzliche Informationen zum Bild
Stehendes Gut:
dient dazu, den Mast zu halten.
Laufendes Gut:
umfasst alle Leinen, mit denen etwas bewegt wird.
Leinen:
- Schoten (Veränderung des Anstellwinkels der Segel zum Wind): Gross-, Fock-, Genua- oder Spischot.
- Fallen (Setzen und Bergen der Segel): Gross- Fock-, Genua- oder Spifall.
- Trimmleinen: Jakobsleine, Barber Hauler, Cunningham, Reffleinen, Travellerleine.
- Festmacherleinen: Vor-und Achtersprings, Heck- und Bugleinen
- Sonstige: Bändsel, Zeisinge (kurze Leinen)

ASVZ

Segel-Detailansicht

1. Kopf
2. Lattentasche
3. Segellatte
4. Achterliek
5. Vorliek (Mastliek)
6. Mastrutscher
7. Refföse
8. Cunningham-Öse
9. Hals
10. Unterliek (Baumliek)
11. Schothorn



Sicherheit an Bord

Generell kann Segeln als eher ungefährlicher Sport eingestuft werden. Damit du dich selbst und deine Mitseglerinnen aber nicht gefährdest, musst du sicherheitsrelevante Faktoren und Verhalten kennen und beherrschen.
Folgende Sicherheitsausrüstung befindet sich auf unserer Schulyacht:
Rettungswesten: Die automatischen Rettungswesten müssen im Segelunterricht grundsätzlich getragen werden. In der ersten Lektion erläutert der TL die Handhabung.
Feuerlöscher: Auf dem Schiff befindet sich ein ABC-Feuerlöscher (2kg, siehe Stauplan auf GS).
Sanitätskoffer: Auf unserer Schulyacht befindet sich ein gut ausgerüsteter Sanitätskoffer.

Sicherheitsrelevantes Verhalten

Gefahren an Bord drohen in erster Linie vom Grossbaum und von Leinen unter Last. Beachte unbedingt die folgenden Anweisungen, um das Unfallrisiko zu minimieren.

Der Steuermann soll Manöver sitzend fahren und den Sitzplatz in der Regel erst nach dem Übergehen des Grosssegels wechseln. Die Crew soll bei Manövern und auf raumen Kursen den Kopf immer unterhalb des Schwenkbereiches des Grossbaumes halten, wirklich sicher ist man in sitzender Position im Cockpit.

Bei der Arbeit an den Winschen und Fallstoppern: Beim Fieren einer belasteten Leine diese unbedingt vor dem Öffnen des Stoppers mit mehreren Turns (Drehungen) über eine Winsch legen und die Leine immer mit genügend Abstand zur Winsch / Stopper / Klemme halten. Je mehr Turns auf die Winsch gelegt werden, umso mehr Reibung und damit Haltekraft entsteht. Bei hoher Last und / oder kleinem Leinendurchmesser können folglich auch mehr Turns notwendig werden. Falls dennoch eine Leine schnell ausrauscht besteht Verbrennungsgefahr an den Händen.

Beim Gehen auf Deck auf herumliegende Leinen achten: Lose Leinen rollen leicht weg, wenn man auf sie tritt. Da nützen auch rutschsichere Bootsschuhe nichts mehr. Gespannte Leinen können als Stolperfallen wirken. Barfuss laufen ist wegen der Verletzungsgefahr verboten.

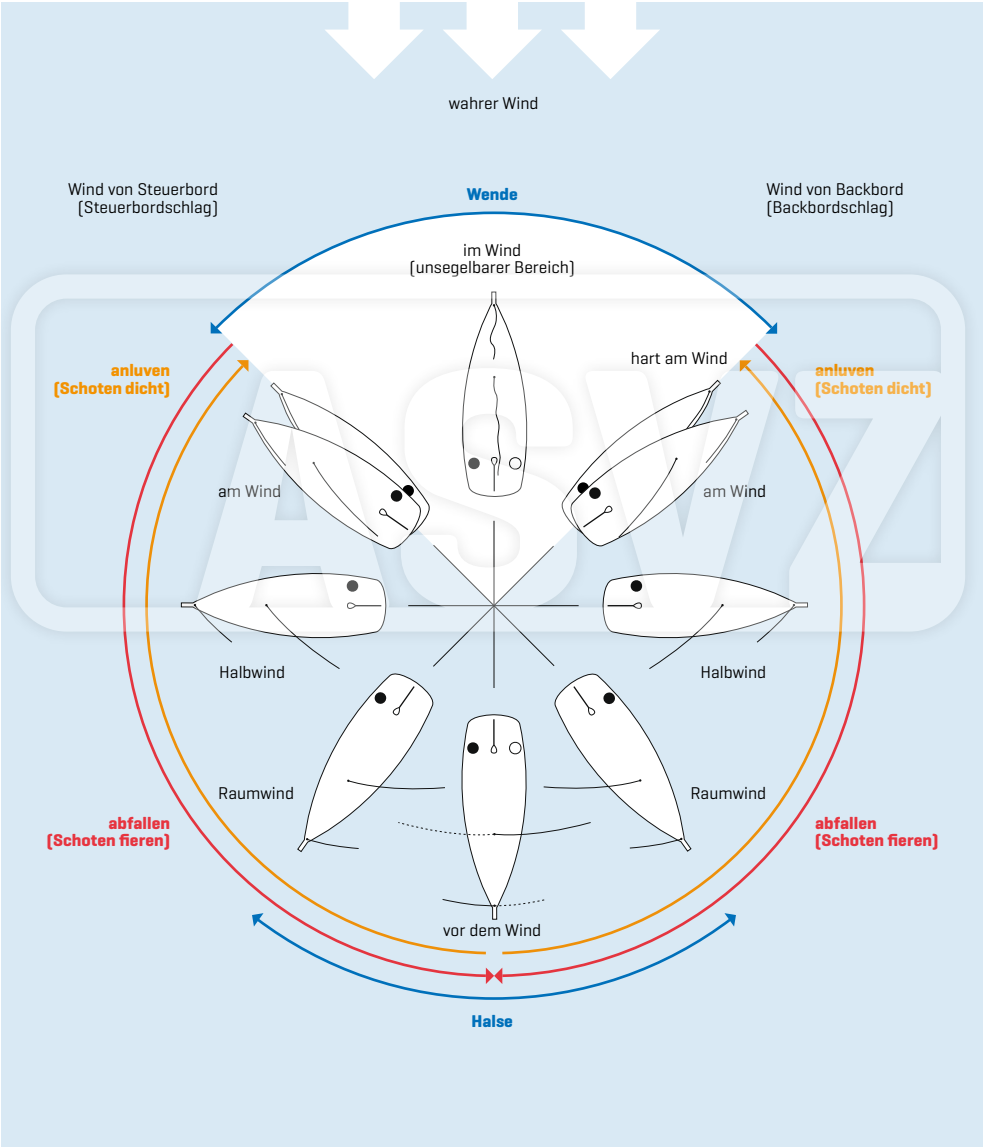
In unseren Kursen lernst du den Umgang mit Sturm und ungünstiger Wetterentwicklung sowie das korrekte Reagieren in Havariesituationen, wie: Leck im Boot, Wassereinbruch, Motorenbrand, Feuer an Bord.

Rettungs-Manöver: In der ASVZ-Yachtausbildung schulen wir das klassische Mann-über-Bord-Manöver (MüB) mit Q-Wende und indirektem Aufschiesser (siehe Stoffplan VKY).

Schulyacht «Grand Surprise»

Segelboote können einerseits in Jollen (mit einem Schwert) und Kielboote (mit einem Kiel) sowie andererseits in Einrumpf- und Mehrrumpfboote (zum Beispiel Segelkatamarane) unterteilt werden.
Die Schulyacht «Grand Surprise» ist ein für Schweizer Seen etwas grösseres Einrumpf-Kielboot.

Kurse zum Wind



Segelt ein Boot härter am Wind als Halbwind, dann sagt man auch, das Boot segelt «in die Höhe». Segelt es tiefer als Halbwind, spricht man von «in die Tiefe» segeln. Entsprechend bedeutet «höher segeln» mehr in Richtung des Windes segeln und «tiefer segeln» mehr vom Wind weg segeln.

Manöverkreis fahren

Den Manöverkreis beginnt man auf einem beliebigen Kurs und beendet ihn nach einer Drehung im Uhrzeiger- oder Gegenuhrzeigersinn wieder auf demselben Kurs. Z.B. von Kurs «hart am Wind» Backbordschlag (mit Wind von bb), wenden auf «hart am Wind» Steuerbordschlag (mit Wind von stb), abfallen auf «Halbwind», abfallen auf tiefen «Raumwindkurs», halsen auf «Raumwindkurs» (mit Wind von bb), anluven auf «Halbwind», anluven auf «hart am Wind» Backbordschlag (Ursprungskurs).

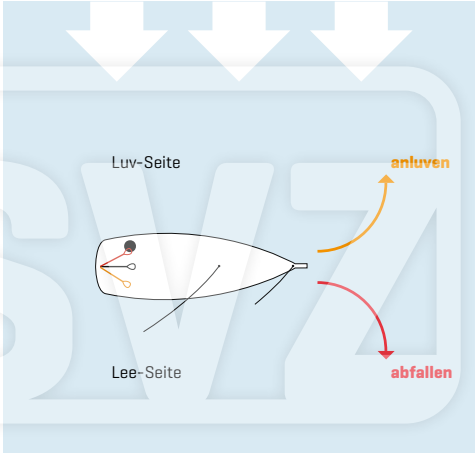
Dabei müssen alle Kommandos für die Manöver, das Abfallen und das Anluven korrekt und vollständig gegeben werden. Die Segelstellung muss zu jedem Zeitpunkt optimal sein: auf dem Kurs «hart am Wind» Segel sehr dicht, auf dem Kurs «Raumwind» offen und dazwischen kontinuierlich fieren bzw. dicht nehmen. Der Kreis soll möglichst klein sein und gleichzeitig flüssig gefahren werden.

Der Manöverkreis ist ein reines Schulungsmanöver und wird später in der Praxis nicht angewendet.

Anluven / Abfallen

Luv ist die dem Wind zugewandte Seite.
Lee ist die dem Wind abgewandte Seite.

Für ein Segelboot: Lee ist die Bootsseite, auf der sich das Grosssegel befindet. Luv ist demzufolge die dem Grosssegel gegenüberliegende Bootsseite.



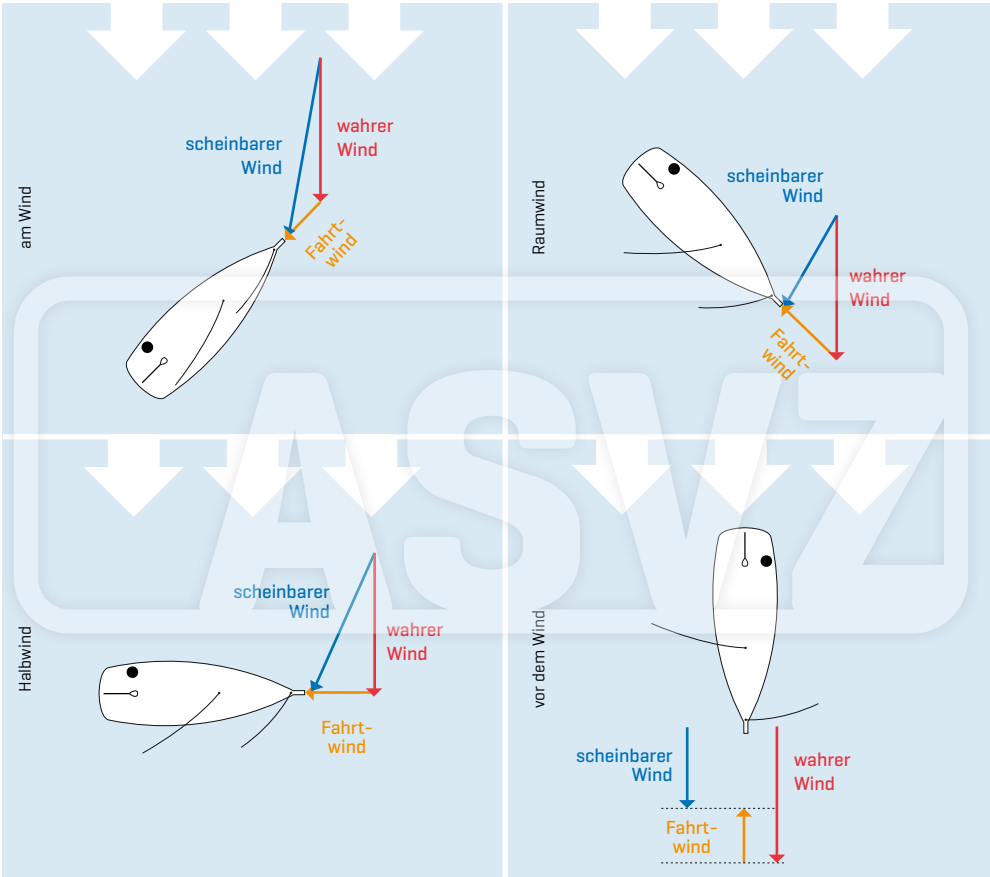
Anluven: Pinne zum Grosssegel > Boot dreht zum Wind:

St: «Ich luve an auf ...Kurs (z.B. hart am Wind)! – Schoten dichtholen – neuer Kurs liegt an.»

Abfallen: Pinne weg vom Grosssegel > Boot dreht weg vom Wind:

St: «Ich falle ab auf ... Kurs (z.B. «Raumwindkurs») – Schoten fieren – neuer Kurs liegt an!»

Wahrer und scheinbarer Wind



WICHTIG

- Der Windex zeigt in Fahrt den scheinbaren Wind an.
- Die Kursbezeichnungen beziehen sich auf den wahren Wind.
- Der scheinbare Wind fällt immer vorlicher ein als der wahre Wind.
- Der Unterschied zwischen scheinbarer und wahrer Windrichtung hängt im Wesentlichen von der Geschwindigkeit des Bootes ab. Je schneller das Boot im Verhältnis zur Windgeschwindigkeit segelt, um so grösser ist dieser Unterschied.
- Obwohl das Boot nach dem scheinbaren Wind getrimmt wird, wenden und halsen wir durch die wahre Windachse.

Funktionsweise der Segel

Auf Vorwindkurs entsteht der Vortrieb ausschliesslich durch Widerstand, auf Am-Wind-Kursen durch Auftrieb. Je weiter der Wind von hinten kommt, d.h. je räumlicher gesegelt wird, desto mehr kommt der Vortrieb durch Widerstand und nicht mehr durch Auftrieb zustande.

Trimmregeln

- Im Auftriebs-Wirkungsbereich der Segel nach Gegenbauch / Killen und den Trimmfäden trimmen.
- Im Widerstands-Wirkungsbereich Segel rechtwinklig zum scheinbaren Wind trimmen.

Für «hart am Wind» getrimmt, darf das Unterliek der Genua die Wanten gerade nicht berühren, sodass auch das Achterliek im oberen Bereich frei von den Wanten bleibt. Das Grosssegel nie so weit auffieren, dass der Grossbaum die Wanten berührt, hingegen darf das Segel die Wanten berühren.
Segelprofil: bei leichtem Wind bauchig, bei starkem Wind flach.

Boot klarmachen, Aus- / Einlaufen

Das Vorsegel (Genua / Fock) wird normalerweise im Hafen gesetzt, eingerollt und dann bequem auf dem Wasser ausgerollt. Nach dem Segeln wird es noch auf dem Wasser wieder eingerollt und später im Hafen geb/orgen. Bei stärkeren Winden lässt sich das Vorsegel unter Umständen nicht einrollen. In diesem Fall wird es im Hafen angeschlagen, mit einem Zeising an der Reling gesichert und erst später auf dem Wasser gesetzt. Das Bergen vor dem Einlaufen erfolgt entsprechend in umgekehrter Reihenfolge.

Vorsegel anschlagen

Vorsegelfall am Fallwirbel befestigen und etwas vorheissen, damit dieser aus dem Weg ist. Das Vorsegel vom Hals her beginnend mit den Stagreitern am Vorstag anschlagen (von unten nach oben). Die beiden Schoten werden jeweils mit einem eng gesteckten Palstek am Schothorn des Vorsegels angeschlagen. Bei der Schotenführung und der Holepunkteinstellung beachten, ob Genua (Schot ausserhalb der Wanten, Holepunkt achterliche Markierung) oder Fock (Schot innerhalb der Wanten, Holepunkt vordere Markierung) benutzt wird.

Vorsegel setzen im Hafen

Positionen: [1] Mast, [2] Fallwinsch [3] Schot, [4] Rollleine

Die Leinen sind bereit, der Fallenstopper offen. *[1]* und *[2]* holen das Vorsegelfall gemeinsam so schnell als möglich. Die zunächst korrekte Fallspannung ist erreicht sobald das Vorliek des Vorsegels glattgezogen ist, dann Stopper schliessen. Vertikale Falten deuten auf zu hohe, horizontale Falten auf zu niedrige Fallspannung hin. Die Minimalfallspannung kann ohne Winschkurbel erzeugt werden. Die korrekte Fallspannung wird später auf dem Wasser je nach Windbedingungen eingestellt. Sobald das Segel gesetzt ist, wird es unter leichtem Gegenzug (entweder Hand am Unterliek im Vorstagbereich oder über Schoten) durch Holen der Endlos-Rollleine eingerollt, bis die Schoten zwei bis drei Mal um das Segel geschlungen sind. Dieser Ablauf soll verhindern, dass das Vorsegel unnötig lange im Wind killt, was zu Verschleisserscheinungen führt.

Grosssegel vorbereiten im Hafen

Das Grossfall wird am Grosssegelkopf angeschlagen, die Stopper «Reff 1», «Reff 2», «Reff 3», «Cunningham» und «Baumniederholer» werden geöffnet, die Grossschot wird klariert. Um das Grossfall nicht unnötig zu verschleissen, soll zudem auch der Grossfallstopper geöffnet werden.

Ablegen aus der Box

Die Reihenfolge des Lösens der Festmacherleinen hängt von der aktuellen Windrichtung relativ zur Position des Bootes ab. Bei Seitenwind werden zuerst alle Leinen in Lee gelöst, dann die Luvsprings und anschliessend das Boot mit den luvseitigen Vor-, und Achterleinen so weit als möglich nach Luv verholt. Bei Wind von vorne oder achtern zuerst die Springs lösen, dann das Boot mit Vor- und Achterleinen in der Box mittig ausrichten. Hier kann der Motor eingesetzt werden, um durch leichtes Vorwärts-/Rückwärtsgas das Boot auf der Stelle zu halten. Alternativ die entsprechenden Springs zwar ausklinken, aber noch auf Zug halten.

Die gelösten Vorleinen werden auf die Mole geworfen, die Vorspring Backbord wird an unserem Liegeplatz fürs spätere Einlaufen auf dem Steg bereitgelegt. Alle anderen Leinen können ins Wasser geworfen werden.

St: «Klar zum Ablegen!» / Crew: «Klar!»
St: «Leinen los!» (in situativ passender Reihenfolge)

WICHTIG

Genau auf die Kommandos der Person am Steuer hören. Zu früh oder zu spät gelöste Leinen gefährden das Manöver und können zu teuren Schäden führen.

Motor

Die GS ist mit einem einfachen Innenbord-Dieselmotor ausgerüstet. Er muss zuerst vorgeglüht werden und eignet sich bei Flauten und leichten Winden, aber nicht bei Starkwind.

Roter Haupschalter «Strom»: einschalten
Gelber Knopf «Vorglühen»: drücken, bis Ton aufhört.
Schwarzer Knopf «Start»: drücken, bis Motor läuft.
Der Gas-/Ganghebel befindet sich neben der Pinne steuerbords.
Hebelstellungen:
vertikal = neutral
45° nach vorne = Vorwärtsgang
45° nach hinten = Rückwärtsgang

Immer unmittelbar nach Anlassen des Motors kontrollieren, ob Kühlwasser am Auspuff austritt. Sofort den Motor abstellen, wenn dies nicht der Fall sein sollte.

Segel setzen

Alle Segel sind bereits im Hafen angeschlagen und zum Setzen vorbereitet (siehe oben). Das Grosssegel muss mit Wind von vorne, d.h. entweder auf Kurs «hart am Wind» oder «im Wind» gesetzt werden.
Standardsituation 1: Mit Hilfe des Motors, an einer Boje oder vor Anker, soll man das Grosssegel im Wind (d.h. im unsegelbaren Bereich) zeitlich vor dem Vorsegel setzen.
Standardsituation 2: Driftet das Boot (z.B. ohne Motor) und befindet sich dadurch quer zum Wind, wird zuerst das Vorsegel gesetzt, dann Fahrt aufgenommen, auf Kurs «hart am Wind» angeluvt und auf diesem Kurs segelnd das Grosssegel gesetzt.

Grosssegel setzen

St: «Klar zum Grosssegel setzen!»

Positionen: (1) Grossschot, (2) Fallwinsch, (3) Mast.
Alle Leinen sind bereit, die notwendigen Stopper geöffnet. Die Zeisinge werden gelöst.

Crew: «Klar!»
St: «Segel setzen»

(2) und *(3)* holen das Grossfall so schnell als möglich zusammen, *(1)* fiert die Grossschot aktiv auf, sobald das Segel halb gesetzt ist. Im Normalfall können *(2)* und *(3)* das Fall ohne Winschkurbel auf die benötigte Spannung bringen. Andernfalls hilft *(3)* in der Endphase *(2)* an der Winsch. Sobald das Segel gesetzt ist:

St: «Grossschot dicht»

Nachdem *(1)* die Grossschot dicht geholt hat, trimmt *(2)* in der folgenden Reihenfolge: Baumniederholer, Cunningham, Reff 1, Reff 2, Reff 3 die «offenen» Leinen. Danach Leinen klarieren.

TIPPS

- Jede löst die Zeisinge, die ihr am nächsten sind. Die Zeisinge werden in einer der Netztaschen im Cockpit oder Niedergang versorgt.
- Pos. 3 sollte am Mast mit Ausfallschritt stehen, um seine Kraft möglichst effizient und sicher einsetzen zu können.
- Nach Möglichkeit Segel auf Backbordschlag setzen, oder falls auf Steuerbordschlag gesegelt wird, das Fall auf Steuerbord-Winsch umlenken, um ausserhalb des Schwenkbereichs des Grossbaums arbeiten zu können.
- Pos. 1 kontrolliert die Reffleinen und gibt bei Bedarf Anweisung, diese zu fieren oder dichtzunehmen.
- Generell Segel zügig setzen oder bergen, damit diese nicht lange killen: effizienter, sicherer und verursacht weniger Verschleiss.

Vorsegel setzen

St: «Klar zum Vorsegel setzen / ausrollen!»

Positionen: (1) Vorsegelschot & Rollleine (2) Fallwinsch, (3) Mast

Das klassische Setzen des Segels (wie z.B. bei der Fock bei starkem Wind) erfolgt analog dem oben beschriebenen Ablauf für das Grosssegel bzw. das Setzen der Genua im Hafen. Beim Ausrollen der eingerollten Genua vereinfacht sich der Ablauf: Nach Lösen der Rollleine und Bereithalten der jeweiligen Leeschot auf der Winsch wird das Segel durch Dichtholen der Schot ausgerollt:

Crew: «Klar!»
St: «Segel setzen»

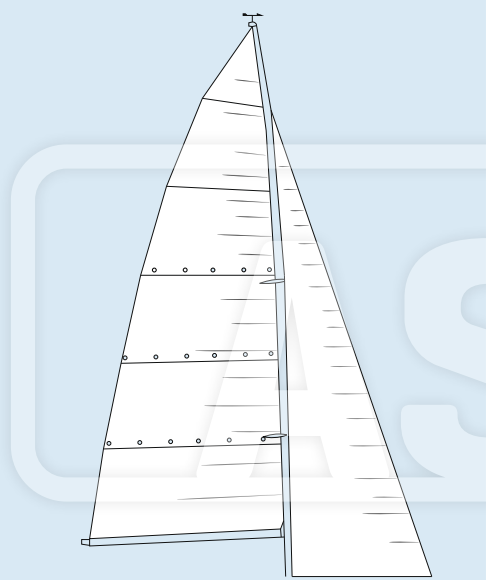
Der Winddruck hilft beim Ausrollen des Segels, sodass es fast von allein erfolgt. Anschliessend muss die Schot nur noch entsprechend des anliegenden Kurses dicht geholt werden.

WICHTIG

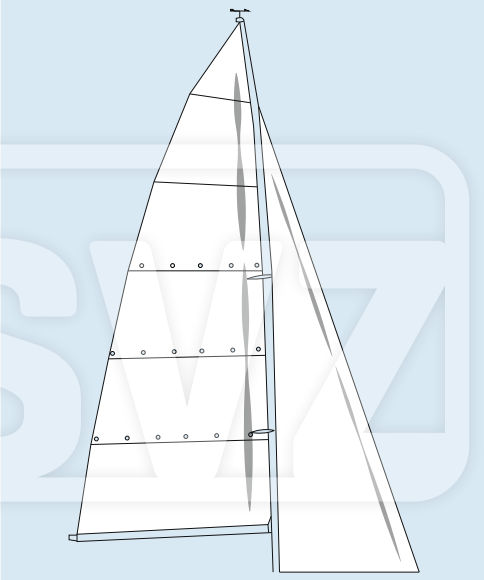
Das Vorsegel nie mit der Rollleine, sondern immer mit der Schot ausrollen.

Fallspannung

Beim Segel setzen wird das Fall des Vorsegels bzw. Grosssegels nur so stark durchgesetzt wie nötig (nach Dichtholen der Schoten faltenfrei oder mit ganz leichten horizontalen Falten bei sehr schwachem Wind). Die Vorliekspannung wird – in Abhängigkeit von Windstärke und gesegeltem Kurs – im Anschluss nach Bedarf angepasst. Dazu wird beim Grosssegel der Cunningham verwendet.



Die Spannung des Vor- bzw. Grosssegelfalls ist zu lose, wenn sich auf Höhe der Mastrutscher / Stagreiter horizontale Falten bilden.



Das Vor- bzw. Grosssegelfall ist zu dicht, wenn sich parallel zum Vorliek eine Längsfalte ausbildet.

Segel bergen

Zuerst das Vorsegel einrollen bzw. auf Deck bergen (kursunabhängig/bei stärkerem Wind auf Raumwindkurs) und anschliessend bei einem Aufschiesser das Grosssegel bergen:

St:«Klar zum Grosssegel bergen!»

Positionen beim Bergen: wie beim Setzen. *[2]* bereitet das Fall vor und löst Baumniederholer und Cunningham, *[1]* klariert die Zeisinge, *[3]* hat den Motor gestartet und ist am Mast bereit. (Bei grösserer Crew kann eine vierte Person das Starten des Motors übernehmen).

Crew: «Klar!» / St: «Klar zum Aufschiesser! / Crew: «Klar!» / St: «Grossschot los! – Ich schiesse auf!»

Der Steuermann dreht das Boot in den Wind und auf sein Kommando

---

St: «Grosssegel bergen!»

---

wird das Grossfall von *[2]* zügig gefiert und das Vorliek des Segels am Mast von *[3]* abwechselnd links/rechts gefaltet. Sobald das Fall gefiert wird, holt die Grossschoterin *[1]* die Schot mit Gefühl so weit dicht, dass der Baum niedrig im Cockpit fixiert ist. Sobald das Segel ganz geborgen ist, tuchen es *[2]* (Achterliek) und *[3]* (Vorliek) gemäss den beim Bergen am Vorliek entstandenen Falten auf dem Baum auf. *[1]* bindet von achtern aus das aufgetuchte Segel mit den Zeisingen auf dem Baum fest. Um seiner Crew das Bergen der Segel zu erleichtern, hält der Steuermann das Boot nach dem Aufschiesser mithilfe des Motors weiterhin genau im Wind.

Es gibt Varianten dieser Methode, z.B. Bergen des Grosssegels unter Fahrt «hart am Wind» und anschliessendes Bergen des Vorsegels nach einem Manöver. Oder bei Booten ohne Motor das Bergen des Grosssegels nach Anlegen an der Boje oder vor Anker. Allen Methoden gleich ist, dass, genauso wie das Setzen, das Bergen des Grosssegels im Wind oder «hart am Wind» erfolgen muss.

Positionen und Abfolge beim Einlaufen in die Box

Die Fender werden vor dem Einlaufen wieder an der Backbordseite ausgebracht (während der Fahrt werden sie in der Backskiste unter dem Cockpit und im Niedergang gestaut). Diese Anordnung ist angepasst an unseren Liegeplatz; in der Regel macht es Sinn, die Fender an beiden Bordwänden auszubringen. Die Befestigung (an den breitesten Stellen des Bootes) geschieht mit einem Mastwurf auf Slip an der Reling.

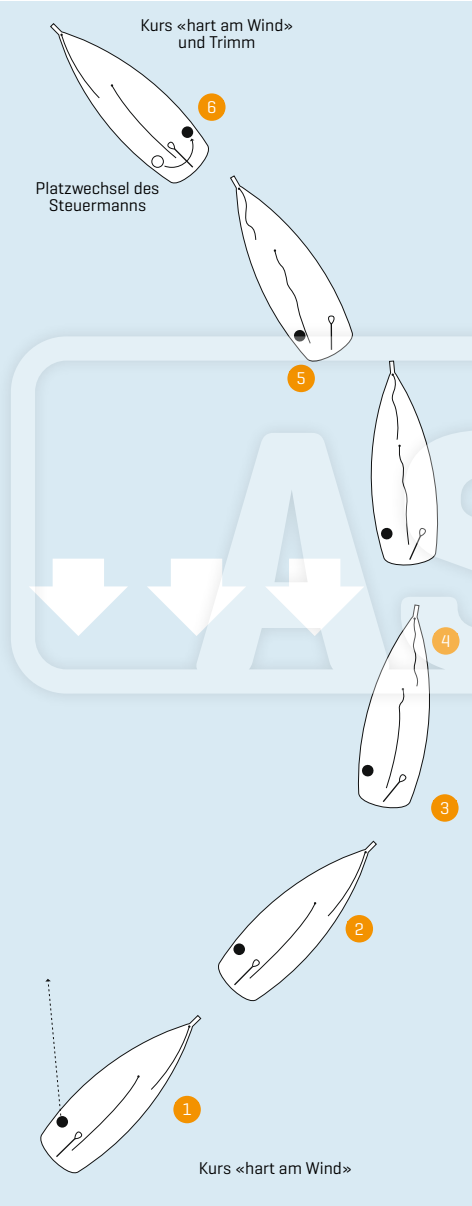
St: «Klar zum Anlegen! - Klar bei Fender! - Klar bei Leinen!»

Ein Crewmitglied *[1]* steht auf dem Bug, zwei *[2, 3]* im Bereich der Backbord Wanten. Der Bootshaken soll im Cockpit griffbereit sein. Sobald das Boot in die Box einläuft, steigt Crew *[2]* rasch auf den Steg und übergibt die bereitliegende Vorspring an *[3]* zum Einhängen mittschiffs. Direkt anschliessend läuft *[2]* zu den Vorleinen und übergibt zuerst die Vorleine stb und anschliessend die Vorleine bb an *[1]* auf den Bug. *[3]* belegt dann die Backbord Achterleine sobald diese in Griffweite ist. Die restlichen Leinen an Steuerbord können in Ruhe belegt werden.

TIPP

Die Achterleinen müssen immer beide mit sehr viel Lose (d.h. locker) belegt werden, sodass sich die Yacht frei auf und ab bewegen kann.

Grundkurs – Wende



Wende – Kommandos

1. Steuerfrau stellt sich den neuen Kurs nach der Wende vor und vergewissert sich, ob im Luv Platz zum Wenden ist.

   St: «Klar zur Wende!»

2. Grossschoter wechselt nach Lee. Leeschot und Luvschot sind vorbereitet.

   Crew: «Klar!»

3. ***St: «Ree»***

   Die Steuerfrau legt Ruder.

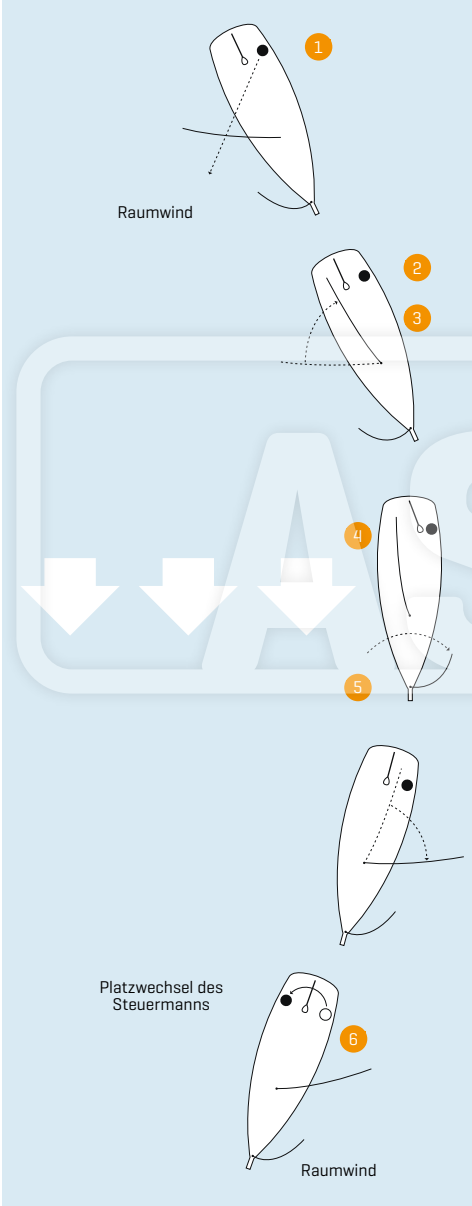
4. Sobald das Vorsegelvorliek zu killen beginnt (bzw. der Luvfaden steigt), die alte Vorsegelschot lösen.

   St: «Vorsegel über!»

5.
   - Das Schiff nicht in dieser Position lassen: Ruder bleibt gelegt!
   - Grosssegel killt.
   - Nicht zu hart am Wind segeln, nicht zu weit abfallen: Der Steuermann beobachtet, ob Gross-/Vorsegel stehen.
   - Vorsegel dicht nehmen.
   - Kurskontrolle.

6. ***St: «Neuer Kurs liegt an!»***

Grundkurs – Halse



Halse – Kommandos

1. Steuermann stellt sich den neuen Kurs nach der Halse vor und vergewissert sich, ob im Lee Raum zur Halse ist.

   St: «Klar zur Halse!»

2. Grossschoterin wechselt nach Lee. Vorschoter halten Luv- und Leeschot bereit.

   Crew: «Klar!»

3. ***St: «Grosssegel dicht»***

   Steuermann fährt weiter auf Raumwindkurs. Grossschoterin holt Grosssegel dicht.

4. ***St: «Rund achtern!»***

   Der Steuermann legt Ruder.

5. ***St: «Vorsegel über!»***

   - Vorsegel schiften, wenn es einfällt.
   - Sobald das Grosssegel auf den neuen Schlag umschlägt, wird es sofort und schnell aufgefiert.
   - Im selben Moment (dosiert) Stützruder legen, um ein (zu starkes) Anluven zu verhindern.
   - Kurskontrolle.

6. ***St: «Kurs liegt an!»***

Wende

Bei der Wende dreht das Boot mit dem Bug durch den Wind (nach Luv) von Kurs «hart am Wind» durch den unsegelbaren Bereich und die Windachse zu Kurs «hart am Wind» auf dem neuen Schlag. Die Wende soll zügig, aber nie ruppig oder zögerlich gefahren werden.

Auf der GS soll die Steuerfrau während des Manövers sitzen bleiben und erst die Seite wechseln, wenn der neue Kurs bei kontrollierter Geradeausfahrt anliegt und das Manöver beendet ist. Das Vorsegeltiming ist bei der Wende entscheidend: Bei einer guten Wende muss es den Vorschotern möglich sein, das Vorsegel auf den neuen Schlag zu schoten, während die Steuerfrau das Boot durch den unsegelbaren Bereich steuert. Der Steuerübergang von der zügigen Wende zur Geradeausfahrt auf den neuen Kurs soll weich sein, d.h. die Ruderlage in der letzten Phase der Wende etwas zurückgenommen werden.

TIPPS

- Die Wende ist fertig gesteuert, wenn das Gross auf dem neuen Schlag steht.
- Einsteiger sollen den Wendewinkel vor dem Manöver mit dem Arm anzeigen oder eine Landmarke fixieren.

Halse

Bei der Halse dreht das Boot mit dem Heck durch den Wind (nach Lee) von tiefem Raumwindkurs durch die Windachse auf tiefen Raumwindkurs auf dem neuen Schlag. In der Halse gibt es keinen unsegelbaren Bereich.
Eine Halse soll man langsam fahren, damit das Boot am Ende des Manövers nicht aus dem Ruder zu läuft. Stützruder im Moment des Schiftens des Grosssegels verhindert übermässiges Anluven des Bootes auf dem neuen Schlag.

TIPPS

- Wenig Ruder legen.
- Sobald das vorher dichtgeholte Grosssegel Wind von der neuen Seite hat, (je nach Windstärke dosiert) Stützruder legen. Die Grossschoterin muss ab Kommando «Rund achtern» bereit sein zum Auffieren der Grossschot (Grossschot aus der Klemme).
- Bei stärkerem Wind muss der Grossschoter Handschuhe tragen.

Auf der GS soll die Steuerfrau während des Manövers sitzen bleiben und erst die Seite wechseln, wenn der neue Kurs bei kontrollierter Geradeausfahrt anliegt und das Manöver beendet ist. Bei der Halse ist das Grosssegel das kritische Segel: Die Steuerfrau darf das Boot erst durch den Wind steuern (Rund achtern gehen), nachdem das Grosssegel dichtgeholt ist. Der Grossschoter muss das Segel sofort und schnell auf dem neuen Schlag auffieren, nachdem es Wind von der neuen Seite hat.

WICHTIG

Während dieser Manöver nicht auf den Windex schauen, sondern sich an der Schiffsausrichtung zum Wind orientieren.

Positionen und Verantwortung an den Winschen

Die beiden Vorschoterinnen sind jeweils für Dichtholen, Trimm und Losgeben des Vorsegels auf «ihrer» Winsch und für das Kurbeln auf der gegenüberliegenden Winsch verantwortlich. Damit sich die beiden bei Manövern nicht gegenseitig behindern, sind die Standardpositionen auf der GS beim Dichtholen aussenseitig (heckwärts) und beim Losgeben innenseitig (im Cockpit).

Position Wende / Halse bei Leichtwind
(Leegewichtstrimm / Manöver ohne Kurbeln)

- Position Leewinsch: Zum Lösen der Schot auf Lee-Innenseite. Nach dem Losgeben der Leeschot Gewichtstrimm im neuen Lee.
- Position Luvwinsch: Zum Dichtholen auf der Aussenseite neues Lee.

Position Wende / Halse bei Mittel- bis Starkwind
(Luvgewichtstrimm / Manöver mit Kurbeln)

- Position Leewinsch: Zum Lösen auf Lee-Aussenseite. Nach dem Losgeben der Leeschot Kurbeln im neuen Lee und allfälliges Belegen der neuen Leeschot in Klemme.
- Position Luvwinsch: Zum Dichtholen auf Luv-Innenseite. Dichtnehmen im neuen Luv (bei viel Wind auf Kante sitzend).

Orientierung

Die Crew muss immer wissen, wie die wahre Windrichtung ist. Anhaltspunkte bieten Wellenrichtung, Boote in Bojenfeldern, Flaggen an Land und jede Wende oder Halse, da während des Manövers das Boot durch den Wind dreht.

Vor dem Ansteuern eines neuen Ziels bestimmt die relative Position zum Wind den nötigen Kurs: Kann das Ziel direkt angesteuert werden oder ist ein Manöver nötig?

- Ziel im Luv > Anluven, eventuell Wenden
- Ziel im Lee > Abfallen, eventuell Halsen

Bei einer Wende gewinnt das Boot Höhe zum Wind, bei einer Halse verliert es Höhe zum Wind. Da auf «Raumwindkurs» ein wesentlich kleinerer Winkel zur Windachse gefahren werden kann und die Halse mit Vorbereitung und Durchführung länger dauert als die Wende, verliert man schnell sehr viel Höhe. Umgekehrt müssen wir «hart am Wind» fast den doppelten Weg segeln, um dieselbe Höhe zu gewinnen.

Aufkreuzen

Befindet sich das Ziel im unsegelbaren Bereich, kann es nicht direkt angesteuert werden, sondern muss mit Aufkreuzen (geeignete Abfolge von am Wind-Kursen und Wenden) angesteuert werden. Der Schlag mit dem günstigeren Winkel in Richtung Ziel heisst Streckbug, derjenige mit dem ungünstigeren Winkel ist der Holebug.

Ob ein Ziel schneller mit wenigen grossen Schlägen oder vielen kleinen Schlägen erreicht werden kann, hängt von der Stetigkeit der Windverhältnisse bzw. unseres Wissens um deren Entwicklung ab. Solange man in dieser Beziehung ahnungslos ist, lohnt es sich mit kleineren Schlägen nahe bei der direkten Verbindungslinie vom Ausgangspunkt zum Ziel zu bleiben.

Ruderbedienung und Steuern

Das Ruder hat den grössten Einfluss auf die Richtung und auch auf die Fahrt des Bootes. Sobald das Ruder gelegt (eingeschlagen) wird, hat es nicht nur Steuerwirkung, sondern auch Bremswirkung. Die Bremswirkung nimmt bei zunehmendem Ruderlegen zu und ab ca. 45° Ruderlage geht die Steuerkomponente immer mehr verloren. Wird das Ruder schnell oder sehr hart gelegt, führt dies nicht nur zu schneller oder starker Kursänderung, sondern auch zum Abbremsen des Bootes. Daher soll das Ruder feinfühlig bedient werden, besonders am Ende der Wende, um möglichst viel Geschwindigkeit auf den neuen Kurs mitzunehmen, es sei denn, man möchte absichtlich abbremsen.
Die Ruderwirkung und somit das Steuerverhalten sind von der Geschwindigkeit des Bootes abhängig: je mehr es an Fahrt verliert, umso

weniger wird das Ruder angeströmt, wodurch die Steuerbarkeit des Bootes abnimmt. Bei Stillstand hat das Ruder keine Wirkung.

Rückwärtsfahrt: Bei Fahrt achteraus lastet ein hoher Wasserdruck auf dem Ruder. Wenn das Ruder kurzzeitig losgelassen wird, schlägt das Ruder quer. Dabei kann die Ruderaufhängung beschädigt und der Steuermann verletzt werden.

Segeln nach Fäden

Die Fäden im Vorsegel sind eine wertvolle Steuer- und Trimmhilfe auf allen Kursen, auf denen die Segel Vortrieb durch Umlenkung/Auftrieb erzeugen. Im Widerstandsbereich haben die Fäden keine Bedeutung.

Regeln

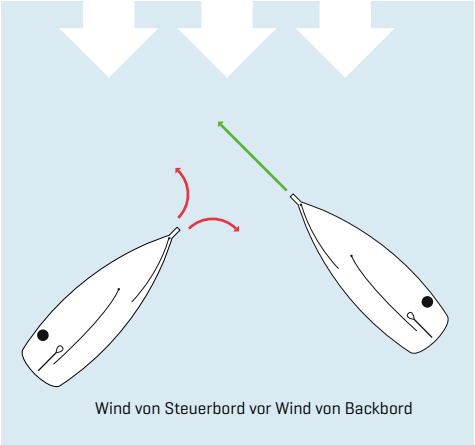
- Korrektur durch Steuern: Pinne in Richtung des flatternden Fadens (Luvfäden flattern = Abfallen).
- Korrektur durch Segelstellung: Segel in Richtung des flatternden Fadens (Luvfäden flattern = Dichtholen).
- Reagieren die Fäden im Vorsegel in unterschiedlichen Höhen verschieden, muss die Holepunktposition verändert werden.

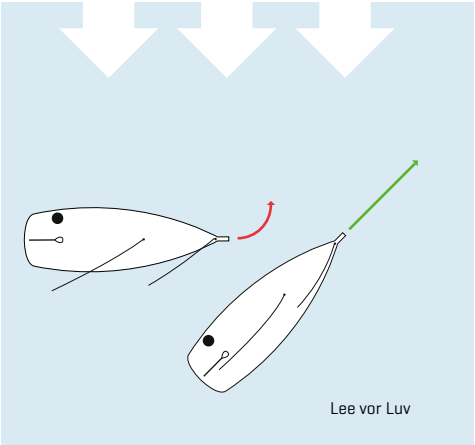
Vortrittsregeln

Kategorienvortritt: Kursschiff oder Fahrgastschiff (grüner Ball) vor Güterschiff, diese vor Berufsfischerei (gelber Ball), vor Segelschiff, vor Ruderbooten, vor Motorbooten (inkl. Segelboot unter Motor) und diese schliesslich vor Drachensegelbrettern und Surfern.
In Ufernähe stets auf Schwimmer achten.

Segelboote unter sich:
«Wind von Steuerbord» vor «Wind von Backbord»; Lee vor Luv; überholtes Boot vor Überholendem.

Die Vorfahrtsberechtigte muss Kurs und Geschwindigkeit halten, um eine klare Situation zu schaffen. Realisiert sie, dass der Vorfahrtspflichtige nicht ausweicht, muss sie durch ein geeignetes Manöver (Manöver des letzten Augenblicks) versuchen die Kollision zu verhindern.


Wind von Steuerbord vor Wind von Backbord


Lee vor Luv

Anleitungsvideos findest du bei **sailnator.de**

1½ Rundtörns mit 2 halben Schlägen (A)
Universalknoten zum Belegen an Pollern, Pfählen und Ringen. Lässt sich auch unter Last sicher stecken und öffnen.

Achtknoten (B)
Verhindert das Ausrauschen eines Endes durch einen Block, Stopper oder Auge.

Kreuzknoten (C)
Zum Verbinden zweier gleich starker Enden. Die Tampen befinden sich auf der gleichen Seite des Knotens.

Einfacher und doppelter Schotsteck (D)
Zum Verbinden zweier ungleich starker Enden. Hält auf Dauer nur unter Last.

Mastwurf (Webeleinenstek) (E)
Zum kurzzeitigen Belegen kleinerer Boote an Pfählen in tidenfreien Gewässern (geworfen) oder zum Befestigen der Fender an der Seereling (gesteckt) und «auf Slip».

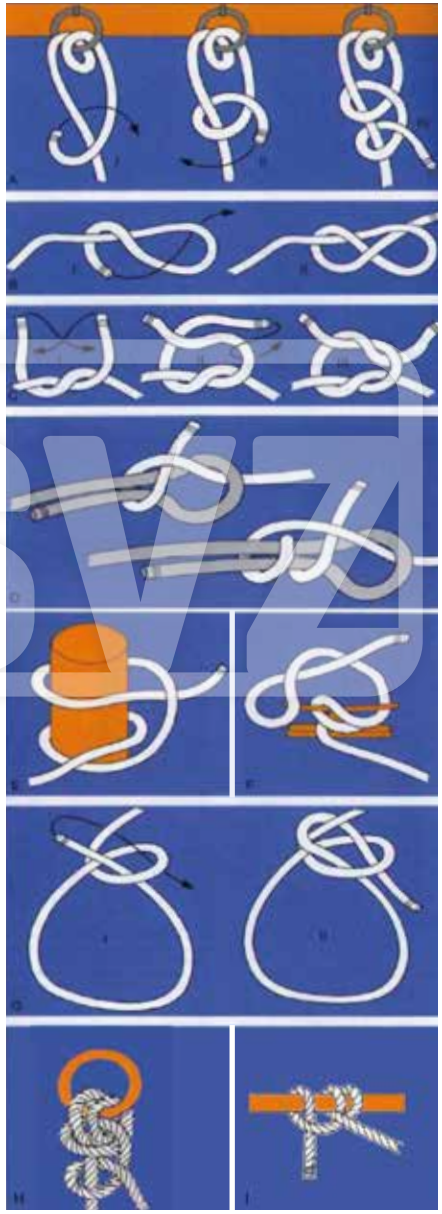
Belegen auf der Klampe (F)
Halber Rundtörn-Kreuzschlag-Kopfschlag.

Palstek (G)
Bildet eine Schlinge, die sich nicht weiter zuziehen kann. Universalknoten zum Belegen auf Pfählen oder Pollern und an Ringen. Dient zum Befestigen der Schoten am Segel. Um die Brust gelegt zur kurzzeitigen Sicherung einer Person oder zur Bergung.

Roringstek (H)
Zum Belegen auf Ringen oder Befestigen von Fallschäkeln an Aramid- oder Dyneematauwerk anstatt eines Spleisses. Nachteil: Lässt sich nur schwer lösen, nachdem er unter Last gestanden hat.

Stopperstek (I)
Zieht sich unter Belastung zu und lockert sich bei Entlastung wieder und kann so verschoben werden (Klemmknoten). Mit ihm kann eine dünnere mit einer dickeren Leine verbunden werden.

(A)
(B)
(C)
(D)
(E)
(F)
(G)
(H)
(I)



VERTIEFUNGSKURS

Direkter Aufschiesser

Beim direkten Aufschiesser wird das Boot aus einem beliebigen segelbaren Kurs (direkt) in den Wind gedreht und verliert (im unsegelbaren Bereich) Fahrt bis zum Stillstand. Das Manöver kann zum Anlegen an Boje oder Steg, zum Ankern, zum Bergen des Grosssegels, zum Einleiten der Rückwärtsfahrt oder einfach zum Abbremsen des Bootes benutzt werden. Die Distanz, die das Boot vom Beginn des Aufschiessers bis zum Stillstand benötigt, ist von mehreren Faktoren abhängig und beträgt 2 bis 5 Bootslängen:

- Wind- und Seegangsverhältnisse
- Grundgeschwindigkeit des Bootes
- Gewicht des Bootes
- Stärke und Geschwindigkeit der Kursänderung

Die Wahl des korrekten Abstandes zum Ziel und die Anpassung der Bootsgeschwindigkeit sind beim direkten Aufschiesser sehr kritisch, da nach Einleitung des Manövers nur noch bremsend korrigiert werden kann und das Ziel allenfalls nicht erreicht oder überfahren wird.

Am Ende des direkten Aufschiessers steht das Boot für einen Moment genau im Wind, bevor es nach achtern zu treiben und auf den einen oder anderen Schlag abzufallen beginnt.

Direkter Aufschiesser an die Boje

Vor dem Aufschiessen müssen alle Vorbereitungen zum Festmachen abgeschlossen sein (Leinen, ev. Fender). Vorschoter 1 bereitet eine kurze Leine vor und belegt sie auf der Bugklampe der gewählten Anlegeseite, die dann beim Festmachen durch das Bojenauge gesteckt und auf derselben Klampe über dem ersten Kopfschlag belegt wird.

Weil die mündliche Kommunikation zwischen Vorschoter 1 und Steuerfrau schwierig sein kann (Wind, killende Segel), soll Vorschoter 2 bei der anlegeseitigen Wante stehend durch Handzeichen Distanz und Richtung zur Boje anzeigen. Vorschoter 1 meldet umgehend, sobald das Boot an der Boje belegt ist oder allenfalls dass die Boje verpasst wurde.

St: «Klar zum Anlegen an die Boje; Boje bb/stb – Klar zum direkten Aufschiesser!» / Crew: «Klar!» / St: «Schoten los! – Ich schiesse auf» / Crew: «Boot fest / Leine belegt»

Je nachdem wie viel Fahrt man verlieren muss (enge Verhältnisse bei der Anfahrt, hohe Grundgeschwindigkeit), kann das Losgeben der Schoten («Schoten los!») deutlich vor dem eigentlichen Aufschiessen erfolgen.

Der direkte Aufschiesser kann mit offenem oder mit eingerolltem Vorsegel gefahren werden: beides hat Vor- und Nachteile. Im ASVZ schulen wir das Manöver in der Regel mit Vorsegel, da uns das Vorsegel als Indikator für Wind- und Fahrtrichtung dient und bei Manöverabbruch schneller abgedreht werden kann (bei Anfahrt leicht von hinten). Nachteile sind die (Sicht-)Behinderung sowie Geräusche bei viel Wind.

Die vom Steuermann gewählte Distanz zur Boje soll so bemessen sein, dass das Boot ohne weitere Bremsmanöver an der Boje seine Fahrt soweit verloren hat, dass es bequem und sicher festgemacht werden kann. Ein mögliches Bremsmanöver ist das vollständige Backhalten des Grosssegels. Dies muss aber frühzeitig und sehr schnell und korrekt ausgeführt werden, damit es das gewünschte Resultat (Abbremsen) und nicht nur unerwünschte Nebenwirkungen (Drehen des Bootes, Sicherheitsrisiko) zeigt. Bei mehr als 3-4 Bft ist das Backhalten des Grosssegels nicht mehr sicher durchzuführen.

Vertiefungskurs – Direkter Aufschiesser

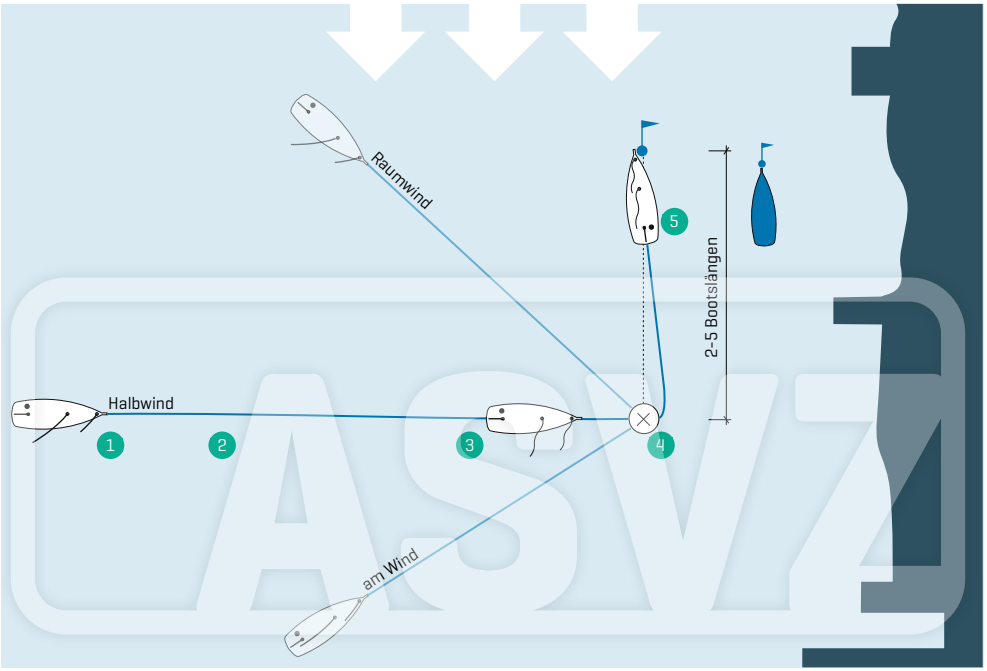
WICHTIG

Bei jedem Anlegemanöver gibt es einen Zeitpunkt, zu dem klar sein muss, ob das Manöver gelingen wird oder nicht, weil danach nicht mehr abgebrochen werden kann (point of no return). Dies gilt z.B. für Aufschiesser auf engem Raum, nahe des Ufers, bei Untiefen oder bei Aufschiessern auf harte Ziele (Steg, Mole, Pfähle). Im Zweifelsfall soll das Manöver abgebrochen und neu versucht werden. Bei Aufschiessern in engen Verhältnissen ergibt sich immer eine offenere Seite (Fluchtseite) und eine Hindernisseite, auf der das aufschiessende Boot weniger Manöveroptionen oder Spielraum hat. In diesem Fall soll der Aufschiesser nicht genau gegen den Wind, sondern mit dem Wind ganz leicht von der Hindernisseite gefahren werden. Die Boje wird möglichst auf der Hindernisseite festgemacht. So ist es immer möglich, unbehindert durch die Boje oder den Wind zur Fluchtseite abzufallen, statt eventuell zwischen Boje und Hindernis ein Manöver auf engem Raum fahren zu müssen. Die korrekte Ausführung dieser kleinen Variation des direkten Aufschiessers wird umso wichtiger, je stärker der Wind und je enger der Raum wird.

TIPPS

- Beim Ruderlegen darauf achten, den Aufschiesser nicht zu übersteuern, sondern das Boot präzis auf die Boje auszurichten.
- Durch langsames Ruderlegen wird das Boot weniger abgebremst als durch schnelles.
- Kurskorrekturen möglichst früh ausführen, da das Boot mit abnehmender Geschwindigkeit immer schlechter zu steuern ist.
- Nach dem Ausrichten wechselt die Steuerfrau auf die Seite, auf der die Boje festgemacht werden soll.

Direkter Aufschiesser an die Boje



1. Beliebiger Ausgangskurs
St: «Klar zum Anlegen an die Boje!; Boje an bb / stb »

2. **St: «Klar zum direkten Aufschiesser!»**
Crew bereitet sich für einen direkten Aufschiesser vor. Vorschoter 1 bereitet vorne einen kurzen Festmacher vor. Vorschoter 2 ist Relais-Person bei der Wante auf der Bojenseite.

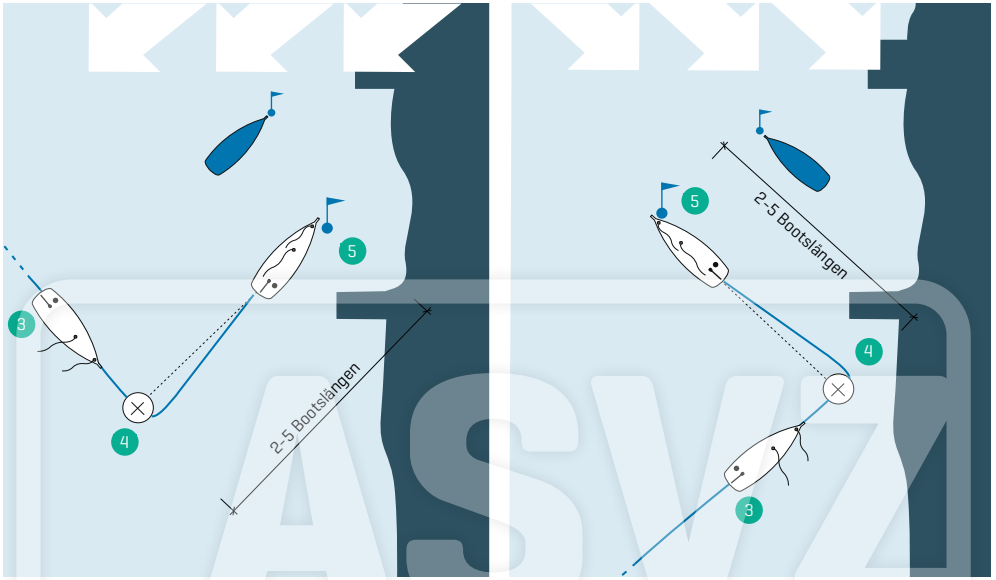
3. **St: «Schoten los!»**

4. Sobald das Boot den Punkt x (imaginärer Punkt zwei bis fünf Bootslängen durch die Windachse im Lee der Boje) passiert hat, leitet St. den Aufschiesser ein (Aufschiesser leicht Richtung See).
St: «Ich schiesse auf»
Der Steuermann legt Ruder.

5. Wenn der Vorschoter 1 auf dem Bug die Leine durch die Boje an der Klampe befestigt hat, gibt er das Kommando:
Vorschoter 1: «Boot fest / Leine belegt!»

Vertiefungskurs – Direkter Aufschiesser

Direkter Aufschiesser an die Boje, weitere Windrichtungen



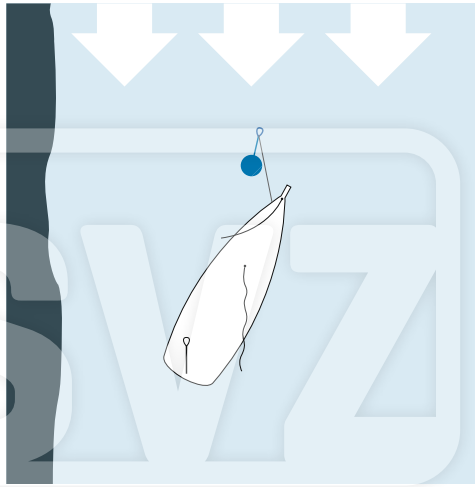
Boot drehen durch Backhalten

Wenn das Boot im Wind liegt und keine Fahrt mehr hat, wirkt das Ruder wegen fehlender Anströmung nicht. Um das Boot in dieser Situation steuern zu können, benutzt man die Technik des Backhaltens: Das Backhalten (engl. «back») des Vorsegels bewirkt ein Drehen des Bootes zur gegenüberliegenden Seite: Steht das Vorsegel back auf der Steuerbordseite bewirkt dies, dass das Boot nach Backbord dreht und umgekehrt. Das Boot dreht, solange das Vorsegel backgehalten wird, wobei das Segel keinen Vortrieb erzeugt. Falls das Boot noch nicht im Wind liegt, kann es auch durch vorübergehendes Dichtnehmen des Grosssegels (per Griff ins Schotbündel) in Windrichtung gedreht werden.
Alternativ kann das Boot auch durch Backhalten des Grosssegels gedreht werden: es muss auf jene Seite back gehalten werden, auf die das Boot drehen soll.

Ablegen von Boje in Ufernähe

Die freie Wahl der Ablegeseite und das entsprechende Backhalten des Vorsegels sind nur möglich, wenn das Boot genau im Wind liegt. Andernfalls muss das Boot durch (seeseitiges) Dichtnehmen des Grosssegels zuerst in den Wind gedreht werden. Beim Ablegen von der Boje muss das Vorsegel uferseitig mindestens so lange backgehalten werden, bis das Boot aus dem unsegelbaren Bereich hinausgedreht hat. Während des Backhaltens des Vorsegels muss die Grossschot ganz lose sein.
Ein zu frühes Dichtholen des Grosssegels dreht das Boot wieder in den Wind. Sobald die Vorleine beim Ablegen Zug auf die Boje ausübt, muss sie gelöst werden. Wird sie zu spät gelöst, kann sie das Boot zurückdrehen.

St: «Klar zum Ablegen; Vorleine auf Slip!» / Crew: «Klar!» St: «Vorsegel Backhalten auf Back-, Steuerbord – Leinen los - Vorsegel über – Schoten trimmen»



TIPPS

- In der Anfahrtsphase Ruder mittschiffs oder leichtes Leeruder (=Abfallen).
- Backhalten Genua durch Vorschoter im Wantenbereich, Backhalten der Fock über Schot vom Cockpit aus möglich.

Indirekter Aufschiesser

Der indirekte (Beinahe-, Nahezu-) Aufschiesser wird auf einem Kurs «hart am Wind», also einem segelbaren Kurs mit losen Schoten gefahren. Das Manöver kann zum Anlegen an eine Boje, als Teilschritt zum Anlegen an einen Steg oder vor allem zum Abschluss eines Rettungsmanövers benutzt werden (siehe Abschnitt «Mann über Bord»). Wie auch beim direkten Aufschiesser ist der günstigste Ausgangskurs ein Kurs «Halbwind», da die wahre Windrichtung gut eingeschätzt werden kann. Die Distanz, die das Boot vom Beginn des Aufschiessers bis zum Stillstand benötigt, ist von mehreren Faktoren abhängig:

- Wind- und Seegangsverhältnisse
- Grundgeschwindigkeit des Bootes
- Gewicht des Bootes

Sie beträgt mehr als 2 Bootslängen. Da der indirekte Aufschiesser auf einem segelbaren Kurs gefahren wird, ist es möglich sowohl bremsend als auch beschleunigend zu korrigieren: Bremsend durch vollständiges, frühzeitiges Losgeben der Schoten, eventuell unterstützt durch Backhalten des Grosssegels oder beschleunigend durch erneutes, dosiertes Dichtholen der Grossschot (durch Griff in Schotbündel). Dadurch wird die Abstandseinschätzung wesentlich unkritischer und die Gefahr, das Ziel nicht zu erreichen, stark verringert. Auch hier gilt allerdings, dass ein mögliches Brems- respektive Beschleunigungsmanöver durch Backhalten oder Dichtholen des Grosssegels frühzeitig und schnell ausgeführt werden muss, um unerwünschte Nebenwirkungen zu vermeiden (Drehen des Bootes, Abdrift).

Der wichtigste Punkt beim indirekten Aufschiesser ist die Wahl des korrekten Zeitpunktes zum Aufschiessen und damit des Winkels zum Wind: Wird zu früh aufgeschossen, ist der Kurs zu offen und es ist unmöglich, die Segel so weit aufzufieren, dass sie ihren Vortrieb verlieren. Wird zu spät aufgeschossen, befindet sich das Boot im unsegelbaren Bereich und die Option des Wiederbeschleunigens entfällt. Normalerweise wird der indirekte Aufschiesser «von vorne» gefahren und begonnen, sobald das Ziel in einem Winkel von ca. 45 Grad voraus zur «wahren Windrichtung» liegt. Eine Variante ist der indirekte Aufschiesser «von hinten»: das Boot segelt am Aufschiesspunkt «von vorne» und der Windachse vorbei und schiesst 45 Grad zur «wahren Windrichtung» von achtern auf. Die Einschätzung des Winkels «von hinten» ist schwieriger. Bedingt durch die grosse Kursänderung von 135 Grad (das Boot dreht mit dem Bug wie bei einer Wende durch den Wind) steht das Boot wesentlich schneller. Beide Methoden haben Vor- und Nachteile.

St: «Klar zum indirekten Aufschiesser von vorne (hinten)!» / Crew: «Klar!» St: Schoten los! – Ich schiesse auf – (Bei Bedarf: Grossschot dicht)»

TIPPS

- Grossschoter hält sich nach Losgeben der Schot bereit, um bei Bedarf schnell wieder dichtzuholen (per Griff ins Schotbündel).
- Beim Ruderlegen darauf achten den Aufschiesser nicht zu übersteuern, sondern das Boot präzis auf die Boje auszurichten.
- Durch langsames Ruderlegen wird das Boot weniger abgebremst als durch schnelles.
- Kurskorrekturen möglichst früh ausführen, da das Boot mit abnehmender Geschwindigkeit immer schlechter zu steuern ist.
- Nach dem Ausrichten wechselt die Steuerfrau auf die der Boje zugewandte Seite.

Q-Wende

Die Q-Wende ist eine Sonderform der Wende. Sie wird aus einem Halbwind- oder Raumwindkurs gefahren und endet wieder auf einem halben oder raumen Kurs. D.h. die Ausgangskurslinie wird wieder gekreuzt und das Boot hat weder Höhe zum Wind gewonnen noch verloren. Das Anluven vom Ausgangskurs zur Wende, das Wenden und nachfolgende Abfallen werden in einer zügigen und flüssigen Abfolge gefahren.

Wichtig ist das kontinuierliche Trimmen der Segel während des Anluvens und des Abfallens, wofür keine separaten Kommandos gegeben werden. Alle Trimmanweisungen sind bereits in der Manöverankündigung zur Q-Wende enthalten.

WICHTIG

Nicht auf den Windex schauen! Die Q-Wende ist klar zielorientiert und nicht kursorientiert.

St: «Klar zur Q-Wende!» / Crew: «Klar!» St: «Ree! – Vorsegel über – Neuer Kurs liegt an»

TIPPS

- Kurz vor und nach dem Beginn des Manövers die Position des Zielpunktes (Boje etc.) überprüfen, um die Orientierung nicht zu verlieren.
- Das Manöver flüssig mit konstanter Ruderlage fahren.

Segeltabelle Grand Surprise

Zu wenig oder zu viel Segelfläche hat bei Segelyachten einen entscheidenden Einfluss auf die Manövrierbarkeit, die Leistung und die Sicherheit. Die Segeltabelle soll zur ungefähren Orientierung auf unserer Schulyacht dienen und ersetzt nicht die situative Beurteilung und das aktive Trimmen der Segel. Diverse Faktoren (Umwelt, Material, Mensch) können dazu führen, dass man die Segelfläche im Vergleich zur Tabelle verringert oder erhöht.

Grosssegel:	34 m2
Genua:	31 m2
Arbeitsfock :	22 m2
Fock:	18 m2
Sturmfock:	9 m2

Bft	Knoten	Km/h	Bezeichnung
0	0-1	1	Windstille
1	1-3	1-5	Leiser Zug
2	4-6	6-11	Leichte Brise
3	7-10	12-19	Schwache Brise
4	11-15	20-28	Mässige Brise
5	16-21	29-38	Frische Brise
6	22-27	39-49	Starker Wind
7	28-33	50-61	Steifer Wind
8	34-40	62-74	Stürmischer Wind
9	41-47	75-88	Sturm
10	34-40	62-74	Starker Sturm
11	56-63	103-117	Orkanartiker Sturm
12	> 63	> 117	Orkan

Bft*	Grosssegel	Vorsegel	Bemerkungen
0-2	Voll, bauchig	Genua	
2-3 / 3	Voll, flach	Genua / Arbeitsfock	
3 / 3-4	Voll, flach / 1. Reff	Arbeitsfock / Fock	
3-4 / -5	1. Reff	Fock	
5	2. Reff	Fock	
5-6	2. Reff / 3. Reff	Sturmfock / Fock	Sturmfock rollbar
6-	3. Reff	Sturmfock	Sturmfock rollbar
7-	3. Reff	kein Vorsegel	Boot stark luvgierig
7-	Kein Grosssegel	Fock / Sturmfock	Boot läuft kaum noch Höhe

*Die Windstärke bezieht auf die mittlere Windstärke, nicht auf Böen.

Trimm

Bei leichtem Wind sollen die Segel bauchig, bei stärkerem Wind flacher getrimmt, sowie im oberen Bereich geöffnet werden. Bei zunehmendem Wind stehen folgende Trimmmöglichkeiten zur Verfügung, bevor allenfalls gerefft werden muss:

- Achterstagspannung (Grosssegel) / Vorstagspannung (Vorsegel) erhöhen
- Gross- und Vorsegelfall durchsetzen
- Cunninghamspannung erhöhen
- Baumniederholerspannung erhöhen
- Unterliekstrecker durchsetzen
- Traveller nach Lee versetzen
- Grossschot auffieren
- Vorsegelholepunkt nach aussen und hinten

Achterstagspannung

Einstellung der Mastbiegung im mittleren bis oberen Bereich und bei zunehmender Spannung Abflachung des Grosssegels.

Erhöhung der Vorstagsspannung um bis zu 300%, wodurch das Vorsegel im Vorlieksbereich seine Form behält und nicht mit zunehmendem Wind immer bauchiger wird

Traveller (entspricht Grossschotholepunkt)

Es ist eine Veränderung der Zugrichtung der Schot möglich, ohne Veränderung der Grossschotspannung und damit der Achterliekskontrollfunktion der Grossschot. Der ideale Traveller ist so breit wie das Boot.

- Bei starkem Wind Traveller im Lee
- Bei leichtem Wind Traveller im Luv

Fallspannung / Cunningham

Die Fallspannung beeinflusst die Position der maximalen Wölbungstiefe des Segels, die bei ca. 40% der Sehnenlänge des Profilquerschnitts liegen soll.

Bei zunehmendem Wind wandert die Wölbung im Segel nach achtern. Erhöhte Fallspannung zieht die Wölbung wieder nach vorne.

Unterlieksstrecker
Kontrolle der Profiltiefe im unteren Teil des Segels.
– Bei starkem Wind durchgesetzter Unterlieksstrecker
– Bei leichtem Wind loser Unterlieksstrecker

Baumniederholer
Der Baumniederholer ermöglicht es, das Grosssegel-Achterliek auch dann zu kontrollieren, wenn die Grossschot aufgefiert ist (z.B. bei Halbwind oder raumen Kursen) und deshalb keinen vertikalen Zug auf das Segel ausüben kann. Ohne Baumniederholer würde das Segeltuch dem Winddruck ausweichen und der Baum dadurch angehoben.

Holepunktposition Vorsegel
1. Holepunkt neutral > gleichmässiger Schotzug auf Unter- und Achterliek
2. Holepunkt weiter vorne > verstärkter (vertikaler) Zug auf Achterliek
> Schliessen des Achterlieks > mehr Kraft im oberen Bereich des Segels > bauchigeres Profil
3. Holepunkt weiter achtern > verstärkter (horizontaler) Zug aufs Unterliek > oberer Bereich öffnet sich > das Segel wird unten flacher.

Segeln mit Böen

Müssen wir in einer Böe auf Kurs «am Wind» kurzfristig Druck ablassen, so luven wir etwas an bei evtl. gleichzeitigem Fieren des Travellers oder der Grossschot. Besser ist immer eine Kombination von mehreren Massnahmen. Arbeite grundsätzlich nicht gegen den Willen des Bootes, sondern lass es machen, was es sowieso will: Anluven! Man kann einfach den Griff an der Pinne lockern (natürlich ohne diese loszulassen), um zu spüren, wohin das Boot steuern will. Auf Raumkurs soll man in einer Böe abfallen, um Druck abzulassen und gleichzeitig die Segel deutlich fieren.

Gewichtstrimm

Die GS hat ein im Vergleich zur Breite auf Wasserlinie sehr breites Deck und dadurch entsteht ein wirksamer Hebel für den Gewichtstrimm. Sowohl bei Schwach- als auch bei Starkwind ist dieser sehr wichtig. Bei Schwachwind oder auch bei mittlerem Wind auf raumen Kursen wird ein Leetrimm angestrebt, um zu verhindern, dass die Segel durch fehlenden Winddruck zusammenfallen und der Grossbaum mittschiffs oder sogar nach Luv schwenkt. Ist genug Winddruck vorhanden, soll das Boot immer so aufrecht wie möglich gesegelt werden (Gewicht in Luv). Da Steuerfrau und Grossschoter ihre Arbeit am besten von der Luvseite ausführen können, wird der Gewichtstrimm primär vom Rest der Crew (Vorschoterin etc.) wahrgenommen.

Luvgierigkeit

Als Luvgierigkeit bezeichnet man das Bestreben eines Schiffs, bei Ruderstellung mittschiffs nach Luv zu drehen. Luvgierigkeit entsteht, wenn der Segeldruckpunkt (Punkt, in dem die kumulierten Windkräfte im Segel ansetzen) und der Lateraldruckpunkt (Punkt, in dem die kumulierten Wasserkräfte im Kiel ansetzen) in der Bootsachse auseinander liegen, was zu Krängung (Neigung des Bootes zur Seite) und Luvgierigkeit führt. Krängung und Luvgierigkeit können durch Gewichtstrimm (Crewmitglieder setzen sich möglichst ins Luv) und Segeltrimm (Anpassen von Segelspannung und -stellung in Abhängigkeit von Kurs, Windstärke und Wellen sowie ggf. Verringern der Segelfläche) reduziert werden. Insbesondere der Winddruck auf das Grosssegel kann reduziert werden durch Verschieben des Travellers ins Lee (Auffieren des gesamten Grosssegels), durch dichtnehmen des Achterstags (Grosssegel öffnet sich oben), oder durch Reffen (Verkleinerung der Grosssegelfläche). Damit der Kurs auch bei stärkerer Luvgierigkeit gehalten werden kann, ist stärkerer Rudereinschlag notwendig, wodurch das Boot aber auch abgebremst wird.

Verwindung des Segels im oberen Bereich

Die wahre Windgeschwindigkeit wird in Bodennähe durch einen Grenzschichteffekt reduziert (es entsteht dabei auch eine für unsere Zwecke vernachlässigbare Änderung der «wahren Windrichtung»). Dieser Effekt ist in den unteren 10 Metern der Luftschicht besonders ausgeprägt. Deshalb wird auch in Wetterberichten die Windgeschwindigkeit standardisiert in 10m Höhe angegeben.

Im unteren Teil des Segels ist deshalb die «wahre Windgeschwindigkeit» geringer als im oberen Teil. Da sich aber das ganze Segel mit derselben Geschwindigkeit, d.h. mit demselben Fahrtwind durch die Luft bewegt, fällt der «scheinbare Wind» im oberen Bereich des Segels raumer ein als im unteren: Das Segel muss im oberen Bereich offener (weiter aufgefiert) gefahren werden. Diese Verwindung (Twist) des Segels lässt sich durch die Grossschot, den Traveller, den Baumniederholer und die Mastbiegung bzw. Mastflex kontrollieren.
Beim Vorsegel bestimmt die Position des Holepunktes zusammen mit der Schotspannung die Verwindung des Segels. Sowohl zuviel, als auch zuwenig Verwindung reduzieren die Leistung des Segels.

Die beiden oberen Achterliekstrimmfäden des Grosssegels sollen deutlich mehr als die Hälfte der Zeit gut stehen. Verschwinden sie in Lee hinter dem Segel, ist die Schot zu dicht geholt bzw. das Achterliek zu geschlossen. Das Achterliek soll sich im Topbereich immer deutlich im Lee des Achterstags befinden. Beim Vorsegel sollen die Trimmfäden auf der ganzen Länge des Vorlieks gleich reagieren.

Vorsegelwechsel

Das Vorsegel kann an einer Boje liegend oder unter Segeln gewechselt werden. Wichtig sind eine gute Vorbereitung und ein sicheres Arbeiten auf dem Vordeck, vor allem wenn wegen zunehmendem Wind auf ein kleineres Segel gewechselt wird. Das Bergen des alten Segels ist auf allen Kursen oder auch im Beidrehen / Beiliegen möglich, bei viel Wind aber am leichtesten auf einem tiefen Raumwindkurs. Die Grossschoterin fiert das Vorsegelfall so, dass Vorschoter 1 am Vorstag und Vorschoter 2 am Achterliek das Vorsegel beim Bergen gemeinsam auf dem Vordeck falten können. Nach dem vollständigen Abschlagen legen sie es in den passenden Segelsack und verstauen es unter Deck. Für das Anschlagen des neuen Vorsegels werden dieselben Positionen besetzt und das Setzen des Vorsegels erfolgt gleich wie im Hafen.
Während des Abschlagens und Verstauens des alten Segels und des Anschlagens des neuen Segels kann der Steuermann das Boot mit dem Grosssegel sehr entspannt auf einem Halbwindkurs mit Q-Wenden hin- und herfahren. Die Position der Holepunkte und die Schotführung hängen auch von der Grösse des Vorsegels ab und müssen nach dem Setzen des neuen Vorsegels angepasst werden. Der Wechsel soll nicht länger als sechs bis acht Minuten dauern.

Reffen

Reffen bedeutet Verkleinerung der Segelfläche. In der Regel verfügt nur das Grosssegel über ein Reffsystem (Rollreff, Bindereff). Es kann «hart am Wind» segelnd, an einer Boje liegend im Wind oder beigedreht gerefft werden. Zeitbedarf ca. zwei Minuten.

Ablauf und Kommandos

Vorzugsweise auf Kurs «hart am Wind»/«am Wind». Aktive Reffphase (killendes Segel) so kurz als möglich halten (alles vorbereiten). Arbeitsfolge: vom Vorliek zum Achterliek

Positionen: [1] Grossschot, [2] Fall, [3] Mast

St: «Klar zum Reffen!»

---

[1] hält Grossschot bereit zum Lösen.

---

[1]: «Klar!»

---

[3] bereit zum Herunterziehen des Vorlieks und Einhängen des Reffringes.

---

[3]: «Klar!»

---

[2] Grossfall und Reffleine je auf eine Winsch legen, Baumniederholer und Cunningham lösen, *[3]* Grossfallstopper öffnen.

---

[2]: «Klar!»
St: «Grossschot los!»

---

[1] Grossschot vollständig lösen.

St: «Reffen!»

---

[2] Grossfall schnell so weit fieren, bis Reffring in Reffhaken eingehängt werden kann.
[3] Reffring einhängen.
[2] Grossfallstopper schliessen, Grossfall dichtholen.
[3] Unterstützung am Fall, bis Ring nicht mehr aus dem Haken herausrutschen kann.
[2] und [3] Dichtholen des Grossfalls mit Winschkurbel auf nötige Vorlieksspannung.
[2] und [3] Reffleine über die Winsch dichtholen. Zunächst per Hand, dann mit Winschkurbel bis Achterlieksrefföse auf den Baum gezogen und Reffleine dichtgeholt ist.

St: «Grossschot dicht!»

---

[1] Grossschot dichtholen und trimmen.
[2] Baumniederholer dichtholen, (Lose aus Reffleine 2 und 3 dichtholen), Leinen klarieren.

Ausreffen

Arbeitsfolge: vom Achterliek zum Vorliek

Regeln und Positionen: wie beim Reffen.

St: «Klar zum Ausreffen!»

---

[1] Grossschot bereit zum Lösen.

---

[1]: «Klar!»

---

[3] bereit zum Aushängen des Reffringes und Dichtholen des Grossfalls.

---

[3]: «Klar!»

---

[2] Grossfall auf die Winsch legen, aktive Reffleine auf Winsch legen, (Stopper Reffleine 2 und 3 öffnen) Baumniederholer und Cunningham lösen, aktive Reffleine auf Winsch zum Fieren bereit halten, Reffleinenstopper öffnen.

---

[2]: «Klar!»
St: «Grossschot los!»

---

[1] Grossschot vollständig lösen.

St: «Ausreffen!»

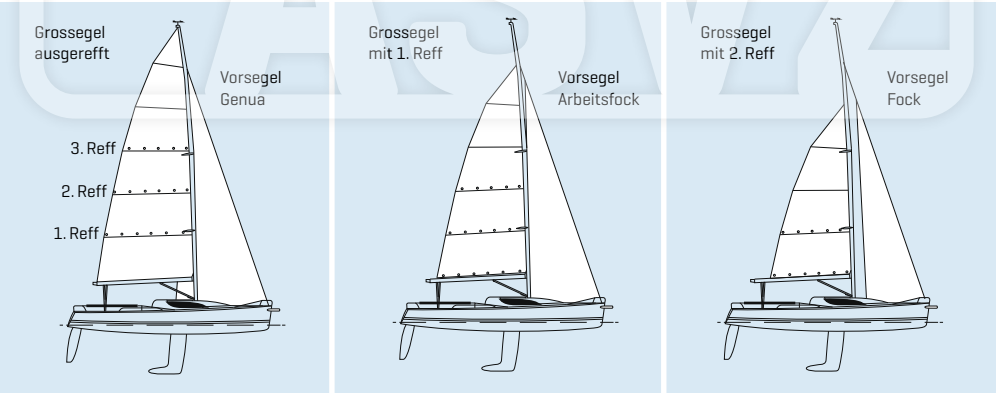
---

[2] Reffleine kontrolliert und schnell fieren, *[3]* Grossfallstopper auf, *[2]* Grossfall fieren bis Ring ausgehängt werden kann.
[3] Reffring aushängen, Unterstützung beim Dichtholen des Grossfalls (allenfalls mit Winschkurbel).
[3] Grossfallstopper schliessen, *[2]* Grossfall mit Winschkurbel auf die nötige Vorliekspannung dichtholen. Sobald Grosssegel ganz oder bis zum nächsten Reff gesetzt ist:

St: «Grossschot dicht!»

---

[1] Grossschot dichtholen und trimmen.
[2] Baumniederholer dichtholen, (Cunningham trimmen), Leinen klarieren.



Rettungsmanöver

Das «Mensch über Bord»-Manöver (MüB) ermöglicht das schnelle Bergen eines überbordgegangenen Crewmitglieds. Es gibt viele verschiedene Varianten von MüB-Manövern, die alle Vor- und Nachteile haben und zum Teil auf spezielle Bootstypen und Situationen optimiert sind. Ziel ist es, eine über Bord gegangene Person so rasch und sicher als möglich zu bergen. Dafür muss das Boot am Ende des Manövers so langsam und kontrolliert sein, dass eine sichere Bergung auch ohne Mithilfe des Opfers erfolgen kann.

Im Folgenden das vom ASVZ geschulte Allround-Manöver mit Q-Wende: Für das Training des Manövers wird an Stelle einer Person eine Boje verwendet, die über Bord geworfen wird. Im Training sprechen wir deshalb vom «Boje über Bord»-Manöver.

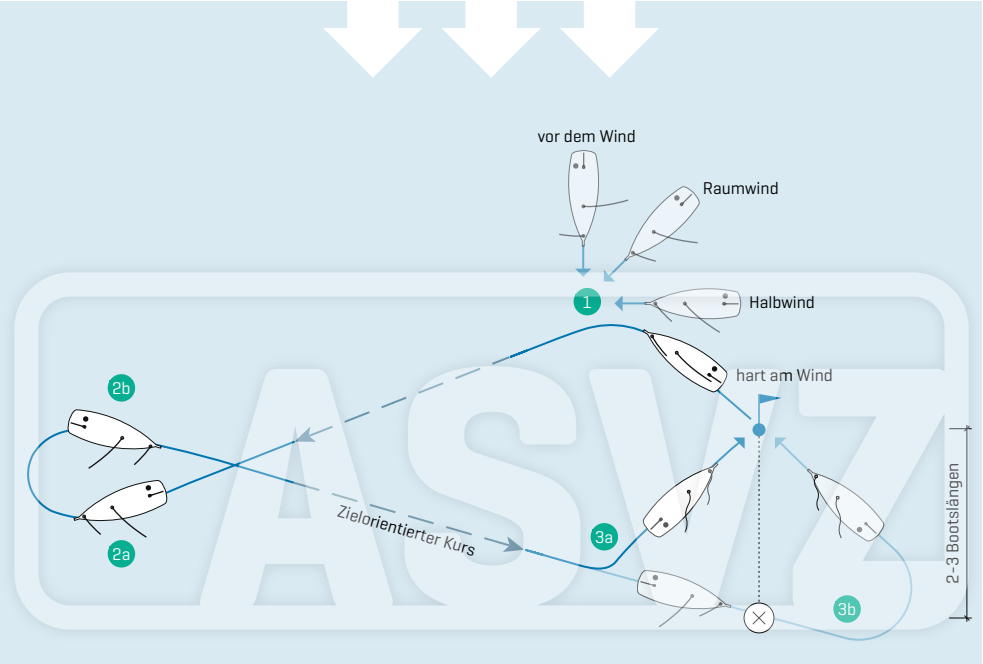
Nach dem Überbordgehen der Boje erfolgt zunächst der Ruf «Boje über Bord», die Aufforderung an ein Crewmitglied zum «Sichtkontakt halten» und zum Ausbringen von Rettungsmitteln «Rettungsmittel bereithalten». Gleichzeitig ändert die Steuerfrau den Kurs des Bootes auf ungefähr Halbwind segelt fünf bis sieben Bootslängen von der Boje weg. (Aufgrund der Drift während des Halbwindkurses ist das Boot nun im Lee der Boje.) Hier setzt sie zur Q-Wende an, fällt ab bis Punkt x (imaginärer Punkt zwei bis drei Bootslängen durch die Windachse im Lee der Boje) recht voraus liegt, hält dann den Kurs auf den Punkt x und schliesst das Manöver mit einem indirekten Aufschiesser ab. Das Boot soll bei Erreichen der Boje fast alle Fahrt verloren haben. Die Bergung erfolgt in der Regel über die Leeseite im sicheren Cockpitbereich, dabei darf die Boje in keinem Fall Vorschiff oder gar Steven des Bootes berühren.

TIPPS

- Schnelle und präzise Kursänderung auf Halbwind nach Verlust der Boje.
- In der Q-Wende die wahre Windrichtung ablesen.
- Bei der Q-Wende so lange drehen bis die Boje klar auf neuer Luvseite sichtbar ist (siehe Orientierung zum Punkt x in Grafik).
- Nach der Q-Wende aus der wahren Windrichtung den Kurs für indirekten Aufschiesser ableiten.
- Sofort Aufschiessen wenn Peilung anliegt.

Vertiefungskurs – Rettungsmanöver

Mensch über Bord / Boje über Bord



1 Beliebiger Ausgangskurs
St: «Boje über Bord!»
St: «XY beobachtet! Rettungsmittel bereithalten!»
St: «Ich falle ab auf ‹halb Wind-Kurs›!» / «Ich luve an auf ‹halb Wind-Kurs›!»
Segel trimmen

2a **St: «Klar zur Q-Wende!»**
Crew bereitet sich für eine Q-Wende vor.
Crew: «Klar!»
St: «Ree!»
Die Steuerfrau legt Ruder. Beide Segel werden beim Anluven kontinuierlich dichtgenommen.
St: «Vorsegel über!»

2b Abfallen und dabei beide Segel kontinuierlich auffieren, bis Punkt x (imaginärer Punkt zwei bis drei Bootslängen durch die Windachse im Lee der Boje) recht voraus liegt.
St: «Kurs liegt an!»

3a **St: «Klar zum indirekten Aufschiesser von vorne!»**
Crew: «Klar!»
St: «Schoten los»
St: «Ich schiesse auf!»

3b **St: «Klar zum indirekten Aufschiesser von hinten!»**
Crew: «Klar!»
St: «Schoten los»
St: «Ich schiesse auf!»

DISCHEIN-KURS

An- / Ablegen an bzw. von Steg und Mole

Je nach Windrichtung zur Lage des Steges, der Beschaffenheit des Steges und der örtlichen Gegebenheiten sind verschiedene Manöver möglich. Anlegemanöver machen unter Segel nur dann Sinn, wenn man danach auch wieder unter Segel ablegen kann und durch das Anlegemanöver kein unnötiges Risiko eingegangen wird.

Voraussetzungen sind immer eine vollständige Vorbereitung des Bootes (Fender und Leinen) sowie die Zuteilung der Arbeitspositionen und eine klare Instruktion der Crew.

Anlegemanöver längsseits ohne Hilfsmittel (z.B. Anker) setzen Wind von max. 10 bis 20 Grad auflandig bis voll ablandig voraus und bestehen immer aus einer Mischung von direktem und indirektem Aufschiesser. Die Kontrolle der Bootsgeschwindigkeit ist manöverentscheidend. Um genügend Hände frei zu haben, sollte der Segelplan ab der Vorbereitungsphase auf ein Segel reduziert werden (siehe auch Tipps Ankern).

Das Boot wird mit einem Abstand, der das rasche Übersteigen der Festmachercrew erlaubt, parallel zum Steg gesteuert und dann die verbleibende minimale Restfahrt über die Achterleine und einen Belegpunkt an Land dynamisch abgebremst. Danach werden die Vorleine und bei Bedarf Vor- und Achtersprings gelegt. Die Geschwindigkeit muss sehr kritisch eingeschätzt werden, da sie oft erst in Stegnähe, d.h. relativ zu einem fixen Punkt, realistisch wahrgenommen wird.

Natürlich ist hier auch die Masse des Bootes entscheidend, da eine leichte Jolle oder ein Kielboot wesentlich leichter abgebremst und kontrolliert werden kann als ein tonnenschweres Boot. Im Zweifelsfall das Manöver abbrechen und erneut versuchen.

St: «Klar zum Anlegen längsseits bb / stb – Klar bei Fender, Vor- und Achterleine»
Crew: «Klar!» / St: «Schoten los! – Achterleine / Vorleine über – Leinen belegen»

TIPP

Auf korrekte Position der Fender relativ zur Steghöhe achten: Schoten, Festmacher und Fender können sich schnell gegenseitig behindern. Achtung beim Klarmachen!

Das Ablegen ist vergleichsweise einfach, vor allem weil man aus dem Stillstand zu arbeiten beginnt und nicht aus der Fahrt wie beim Anlegen. Die Festmacherleinen, welche zuvor auf die Notwendigen reduziert wurden, werden auf Slip gelegt. Bei ablandigem Wind können diese Leinen einfach gelöst werden und das Boot treibt vom Steg weg. Bei Wind von vorne oder leicht auflandig muss das Boot zuerst vom Steg weggedreht werden. Dazu muss das Heck des Bootes gegen den Steg gut abgefendert werden, dann wird die Vorspring eingezogen, die Vorleine auf Slip gelegt, anschliessend durch Backhalten des Vorsegels das Boot vom Steg weggedreht, während gleichzeitig die Vorleine gelöst wird und zum Schluss werden (die vorgängig auf Slip gelegten) Achterspring und Achterleine eingezogen. Sobald das Manöver abgeschlossen ist, werden Leinen und Fender versorgt.

St: «Klar zum Ablegen – Klar bei «XX» Leine! – Klar bei Fender!» / Crew: «Klar!» St: «Leinen los – Vorsegel back etc.»

Ankern

Die Grand Surprise ist mit einem Schirmanker ausgerüstet, der nur hält, wenn er am Boden liegt.

Vor dem Ankern müssen deshalb Wassertiefe sowie Grundbeschaffenheit bekannt sein. Danach wird die benötigte Länge der Ankerleine bestimmt, durch die der Anker auch unter Zug liegen bleibt. In ruhigen Binnengewässern ist dafür eine Kettenlänge von 4x Wassertiefe, bei einer Leine mit Kettenvorlauf (oder Bleikern) 6x Wassertiefe nötig. Falls nur Leine verwendet wird, brauchen wir eine Länge von 10x Wassertiefe.

Durch sich ändernde Wind- und Wellenrichtungen schwojt (dreht) das Boot um den Ankerpunkt. Im Schwojkreis, dessen Radius sich aus der Ketten- / Leinenlänge ergibt, dürfen sich unter und über Wasser keine Hindernisse befinden.

Die Beschaffenheit des Untergrundes spielt beim Ankern eine wichtige Rolle. Ist der Untergrund zu dicht, so kann sich der Anker nicht richtig eingraben, ist er von sehr viel Seegras bedeckt, erreicht der Anker evtl. gar nicht erst den Untergrund. Ideal sind mittelfeste Untergründe (Sand, Schlamm).

Bei der Wahl des Ankerplatzes soll man einen vor Wellengang geschützten Ort wählen. Die Windgeschütztheit ist hier von sekundärer Bedeutung. Die Informationen über Wassertiefe und Grundbeschaffenheit können der Seekarte entnommen werden.

Vor dem Ankermanöver müssen Anker und Ankerkette / -leine klariert werden, so dass der Anker auf Kommando sofort fallen kann.
Zum Ankern mit einem Buganker macht man einen direkten Aufschiesser auf die Stelle, an welcher der Anker fallen soll. Sobald das Boot steht, lässt man den Anker fallen. Anschliessend lässt man das Boot rückwärts treiben, was durch Backhalten des Grosssegels unterstützt werden kann. Danach überprüft man die Haltekraft des Ankers (zwei Finger an die Ankerleine und / oder Deckpeilung).

Einzelne Bootstypen beginnen vor Anker zu «segeln». Das heisst, dass sie durch die Angriffsfläche der Bordwand einen Vortrieb entwickeln, seitlich wegfahren und dabei den Anker ausreissen können. Bei solchen Bootstypen soll man mit dem Heck vor Anker gehen (oder diese Boote durch einen Heckanker zusätzlich sichern). Vor diesem Manöver (Boot nur an Heckanker) wird das Grosssegel geborgen, da dies nachher nicht mehr gemacht werden kann.

St: «Klar zum Ankern!» / Crew: «Klar!»
St: «Klar zum direkten Aufschiesser!»
Crew: «Klar!» / St: «Grossschot los! – Lass fallen Anker!» / Crew: Anker fasst!»
St: «Peilung steht!»

St: «Klar zum Ablegen, Klar bei Anker!»
Crew: «Klar!» / St: «Anker kurzstag holen!» / Crew: «Anker ist kurzstag!»
St: «Anker auf!» / Crew: «Anker ist los!»

Es geht in diesem Moment nicht um perfekten Segeltrimm, sondern um eine sichere, schnelle Vorbereitung des Manövers. Wichtig ist die Luvposition, um ein späteres Aufkreuzen mit vorbereitetem Anker und ohne Vorsegel zu vermeiden.

Beidrehen / Beiliegen

Ein beigedrehtes Boot liegt mehr oder weniger quer zum Wind mit backstehendem Vorsegel, teilweise oder ganz aufgefiertem Gross und vollem Luvruder. Schoten und Ruder können in beigedrehtem Zustand belegt werden und das

TIPPS

Das Klarmachen des Ankers erfordert Zeit, ein ruhiges Vorschiff und bindet Crew, die zum Manövrieren und Trimmen nicht zur Verfügung steht.

Du sollst:
- Das Boot zunächst in Luv und unmittelbare Nähe des gewählten Ankerplatzes segeln.
- Dort das Vorsegel einrollen oder bergen (bei der D-Prüfung obligatorisch!).
- Je nach Bedingungen einen oder beide Vorschoterinnen mit dem Klarmachen des Ankers beauftragen.
- Das Boot während des Klarmachens auf Halbwindkursen und mit Q-Wenden hin- und hersegeln (vom Steuermann allein machbar).
- Sobald der Anker klar ist, Kurs auf den Ankerplatz nehmen und das Manöver zu Ende fahren.

Boot driftet ohne weiteres Zutun der Crew mit sehr geringer Vorausfahrt quer durchs Wasser nach Lee.

Je nach Ausprägung des Lateralplans entsteht durch diese Querbewegung eine Wirbelzone im Luv des Bootes, welche die Wellen etwas beruhigt. Jedes Boot hat eine eigene Balance, also die Kombination von Segelfläche und Segelstellung unter der es beigedreht liegt. Das Beidrehen eignet sich zum Reffen, Reparieren, Anlegen eines Kontrollbootes, Ausruhen, Kochen und bei traditionellen oder schweren Verdrängerbooten auch zum Abwettern von Stürmen.

Aufgrund ihres sehr reduzierten Lateralplans und des geringen Gewichts dreht die GS nur zuverlässig bei, nachdem sie vorher alle Fahrt verloren hat: mit belegtem Vorsegel wird ein direkter Aufschiesser gefahren und das Boot im Wind gehalten bis es steht. Das Vorsegel kommt automatisch back und dreht das Boot auf den anderen Schlag, sobald das Ruder seine Wirkung verloren hat. Sobald diese Drehung klar erkennbar ist und sich beschleunigt, wird das Grosssegel aktiv weiter aufgefiert und hart Luvruder gelegt (d.h. Pinne nach Lee).

St: «Klar zum Beidrehen!» / Crew: «Klar!»
St: «Grossschot los! – Ich drehe bei.»

D-Schein-Kurs

Kommunikation an Bord

Damit die Crew-Mitglieder optimal zusammenarbeiten können, müssen sie aktiv miteinander kommunizieren. Die Kommunikation an Bord kann in einen formalen und einen freien Teil unterschieden werden:
- Kommandos und Rückmeldungen in den Manövern sind klar vorgegeben und sollten laut und klar gesprochen werden, um den Manöverablauf optimal abstimmen zu können.
- Die freie Kommunikation an Bord verlässt diese Kommandostruktur und wird zur gegenseitigen Unterstützung, für Rückmeldungen auf veränderte Trimmeinstellungen, für die Ansage von Windböen und -drehern und zur Warnung von Gefahren an Bord oder im Verkehr auf dem Gewässer benutzt.

Hier entwickelt jede Crew ihre eigenen Abläufe. Natürlich ist die Aufzählung nicht abschliessend und es darf auch mehr und über anderes als Segeln an Bord geredet werden.

Navigation

Für den praktischen D-Schein wird geprüft:
- Ortsbestimmung mit Kreuzpeilung (mit Kompasspeilung, Deckspeilung, Tiefenlinien)
- Absetzen (Bestimmen) eines Kurses zwischen vorgegebenem Start- und Zielort
- Segeln nach Kompass

Das Seekarten-Nord ist der geografische Nordpol (rechtweisend Nord > Meridiane).
Das Kompass-Nord ist der magnetische Nordpol (magnetisch Nord > Kompassnadel).
Da magnetischer und geografischer Nordpol an verschiedenen Orten liegen und auch die Metallteile des Bootes einen die Kompassnadel ablenkenden Eigenmagnetismus aufweisen, müssten eigentlich zwei Korrekturen (Beschickungen) angebracht werden, um die Werte kompatibel zu machen: Deklination (Missweisung) und Deviation (Ablenkung).

Dies ist in der praktischen D-Schein Prüfung nicht notwendig:
Der mit dem Kartenplotter aus der Karte herausgelesene Kurs kann direkt auf den Steuerkompass übertragen werden, bzw. mit dem Peilkompass gemachte Peilungen können direkt in der Karte geplottet werden. Beim Steuern nach Kompass gilt:
- Kursänderung nach Backbord > kleinerer Kompasswert
- Kursänderung nach Steuerbord > grösserer Kompasswert

Meteorologie

Vor dem selbstständigen Auslaufen sollen Wetterprognosen studiert werden (Links siehe Kapitel Einleitung) und eine eigene Wettereinschätzung aufgrund direkter Beobachtung erfolgt sein.

Bootsdaten «Grand Surprise»

An der D-Schein-Prüfung müssen diese technischen Daten bekannt sein:

– L.ü.a	9.54 m
– L.W.L	8.93 m
– Breite	2.98 m
– Tiefgang	2.05 m
– Rumpfgeschwindigkeit	7.26 kn
– Gewicht	2.55 t
– Grosssegel	34 m²
– Genua	31 m²
– Arbeitsfock	22 m²
– Fock	18 m²
– Sturmfock	9 m²
– Motor	11.5 PS (8.5 Kw)

Vorgeschriebene Ausrüstung

An der Prüfung muss die vorgeschriebene Ausrüstung und deren Platz uf dem Boot bekannt sein:

- Notflagge
- Horn
- Eimer oder Schöpfgefäss
- Feuerlöscher 2 kg
- Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person (für Kinder unter 12 Jahren extra geeignete Weste)
- Rettungswurfgerät mit 10 m Schwimmleine

- Bootshaken
- Tauwerk
- Anker mit Kette / Trosse

- Schiffsausweis
- Schiffsführerausweis
- Abgaswartungsdokument

Prüfungsprogramm

Boot bereitstellen, Segel setzen, Manöverkreis, BüB, Aufschiesser, Reffen, Beidrehen, Seemannschaft (Bootsteile, Knoten, Theorie).

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Auszug aus den Prüfungsrichtlinien, die das Prüfungsreglement festlegt. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Experten innerhalb dieser Richtlinien einen mehr oder weniger grossen persönlichen Ermessensspielraum haben. Manöver können wiederholt werden, sollen aber im Falle eines absehbaren Scheiterns (besonders beim Anlegen) frühzeitig abgebrochen werden, sodass sich der Experte nicht zum Eingreifen und damit zum Prüfungsabbruch genötigt sieht.

In der Prüfung entscheidet der Steuermann (dieser wird geprüft) über die Segelführung, d.h. ob die aktuellen Windverhältnisse einen reduzierten Segelplan erfordern oder nicht. Zuwenig Segelfläche ist genauso schlecht wie zu viel Segel. Es ist möglich, dass das Reffmanöver theoretisch geprüft wird und erklärt werden muss. Die Expertin kann Fragen zum gesamten Theorieteil des D-Scheins stellen, auch während des Segelns.

Rechtsgrundlagen

Die Prüfung zum D-Schein wird durchgeführt und bewertet auf Grundlage der entsprechenden Bundesgesetze und Verordnungen der Richtlinie 120 (detaillierter Beschrieb der Prüfung).

WICHTIG

Da die RL120 dem Copyright des Bundes unterliegt und nicht unentgeltlich abgedruckt oder veröffentlicht werden darf, folgt nachstehend eine sinngemässe Zusammenfassung. Bei Interesse kann Einsicht in die Originalunterlage genommen, oder diese bei der Kantonalen Schifffahrtskontrolle in Oberrieden bestellt werden [CHF 32.–].

Allgemeines

Die Kandidatin soll in der Prüfung nachweisen, dass sie in der Lage ist, eine Yacht unter Einhaltung der Verkehrsregeln und geltenden Vorschriften sicher zu führen. Die verlangten Manöver dürfen bei normalen Wetterverhältnissen nur einmal wiederholt werden.

Der Prüfungsexperte

- erteilt die Anweisungen unmissverständlich und rechtzeitig.
- vergewissert sich aufgrund der Reaktionen der Kandidatin, ob diese die Anweisungen verstanden hat.
- erteilt keinen Fahrunterricht.
- kann anhalten lassen, um die Nervosität abzubauen und / oder vermeidbare Fehler zu besprechen; dies kann sich positiv auf den weiteren Verlauf der Prüfung auswirken.
- ist ausdrücklich zu einer positiven Grundeinstellung, die Achtung, Toleranz, Verständnis und Geduld gegenüber dem Kandidaten beinhaltet, aufgerufen.
- ist für die Dauer der Prüfung die verantwortliche Führerin der Yacht.

Eingreifen der Prüfungsexpertin

Die Prüfungsexpertin greift ein, wenn das Verhalten des Kandidaten zu einer Gefährdung von Personen oder Beschädigung von fremdem Gut führen würde.

Aufbau, Route und Dauer der Prüfung

Der Prüfungsexperte bestimmt den Prüfungsablauf. Ein stufenweises Vorgehen ist angezeigt. Es dürfen nicht bereits zu Beginn der Prüfung zu hohe Anforderungen gestellt werden, damit sich nicht überraschende Schwierigkeiten einstellen, die für den ganzen Prüfungsablauf bestimmend sein können.

Prüfungsabbruch

Abbruch mit Verschulden des Kandidaten

Die Prüfung ist abzubrechen

- wenn die Kandidatin durch ihr Verhalten Personen in schwerer Weise gefährdet hat oder eine solche Situation durch das korrigierende Eingreifen des Prüfungsexperten vermieden werden musste.
- wenn sich die Gefährdung konkret auswirkt (Zusammenstoss mit Sachschaden und / oder Personenschaden).
- bei rücksichtslosem Verhalten
- bei Unwohlsein des Kandidaten
- wenn die Kandidatin es verlangt

Die abgebrochene Prüfung gilt als nicht bestanden. Eine weitere Prüfung kann erst nach Ablauf eines Monats neu angesetzt werden.

Abbruch ohne Verschulden der Kandidatin

Die Prüfung ist abzubrechen, wenn dem Kandidaten nicht zugemutet werden kann, die Fahrt wegen eines eingetretenen Ereignisses wie Unfall ohne Verschulden, Witterungseinflüsse, Defekt am Schiff, Flaute bei Segelschiff-Führerprüfung usw. fortzusetzen.

Die abgelegte praktische Führerprüfung kann als bestanden gewertet werden, wenn die allgemeinen Anforderungen im Wesentlichen geprüft und erfüllt, sowie 80% der gesamten Prüfungsdauer absolviert sind. Muss die Prüfung als nicht bestanden erklärt werden, gilt sie als nicht gefahren und kann beim nächstmöglichen Termin wiederholt werden.

Schiffsrückführung nach Prüfungsabbruch

Nach erfolgtem Prüfungsabbruch kann die Prüfungsexpertin das Schiff zum Ausgangspunkt zurückführen.

Prüfungsprogramm Kategorie D

Seemannschaft

- Kenntnisse des Prüfungsschiffes
- Belegen des Schiffes an Klampe (Kopfschlag), Poller, Ring und Pfahl
- Kenntnisse von mindestens 4 Seemannsknoten: Palstek, Mastwurf, Schotstek, Roringstek
- Navigation: Standortbestimmung durch Peilung, Kursbestimmung auf der Seekarte, Kompassfahrt

Sicherheit an Bord

Sicherheitsrelevantes Verhalten bei folgenden Szenarien an Bord:

Feuer-an-Bord / „Feuer an Bord!“

1. Überblick verschaffen: Brandherd ausfindig machen, Gefährdungsausmass einschätzen
2. Crew anweisen und schützen: Rettungswestenobligatorium, Erstversorgung von Verletzten, evtl. Notsignale geben resp. Dritte alarmieren
3. Schaden begrenzen: Luken, Lüfter schliessen, auf günstigen Kurs wechseln, evtl. beidrehen, Brennstoffzufuhr bei Verbraucher und an Quelle unterbinden
4. Brandbekämpfung: Feuer mit Feuerlöscher oder anderen Bordmitteln bekämpfen

Präventives Verhalten: Gas abstellen, kein offenes Fenster, sorgfältiger Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten

Wassereinbruch / „Wassereinbruch!“

1. Überblick verschaffen: Leck orten, Gefährdungsausmass einschätzen
2. Crew anweisen und schützen: Rettungswestenobligatorium, Erstversorgung von Verletzten, evtl. Notsignale geben resp. Dritte alarmieren
3. Schaden begrenzen: Schiff krängen, lenzen, Motor starten, nächstgelegenen Hafen oder Ufer anfahren
4. Havarie Bekämpfung: Lenzen, stopfen, krängen

Präventives Verhalten: Ausguck bestimmen, Bilge peilen, Seeventile und Luken schliessen, Ansaugkörbe sauber halten, Kollisionsverhütungsregeln

Mensch über Bord MOB / „Mensch über Bord!“

1. Rettungsgerät werfen, ständiges Beobachten: Crewmitglied zu Sichtkontakt beauftragen, mit ausgestreckter Hand auf Havaristen zeigen, evtl. Notsignal geben
2. Rettungsmanöver fahren (schnelle Reaktion, Achtung Unterkühlung), evtl. Motor starten, Havaristen im Lee bergen, Erste Hilfe bereitstellen, resp. Dritte alarmieren

Präventives Verhalten: ruhig, überlegt und strukturiert arbeiten, sicherer Stand, immer eine Hand für sich und die andere Hand fürs Schiff, wind- und wetterangepasstes Verhalten (z. B. Rettungswestenobligatorium, Reffen)

Verhalten in Notsituationen

- Bei Maschinenausfall
- Bei Havarien und Kollisionen
- Nach einem absichtlichen auf Grund setzen des Schiffes
- Bei Verletzungen (Kenntnisse Erste Hilfe und Erste-Hilfe-Ausrüstung)

Klarmachen des Schiffes zur Fahrt; Ablegen / Segeln

- Kontrolle des Schiffes und der vorgeschriebenen Ausrüstung.
- Segel setzen (inkl. Achterknoten) und bergen an Boje oder in Fahrt.
- Anlegen und Ablegen von Boje, Steg, Pfahl oder im Hafen (Aufschiesser).
- Segeln auf verschiedenen Kursen; am Wind, Halbwind, raumer Wind und Vorwind.
- Alle Manöver mit klarer Kommandogabe.
- Manövrieren auf engem Raum (360°) mit Wenden und Halsen.
- Halsen immer mit Dichtnehmen der Grossschot und Einsatz von «Stützruder».
- Verkleinern der Segelfläche (Reffen / Segelwechsel), wenn dies praktisch nicht möglich ist, theoretisch erklären lassen. In Fahrt, an der Boje oder beigedreht.
- Mann-über-Bord aus allen Kursen: das Rettungsmanöver hat gefahrlos, so schnell als möglich und auf dem kürzesten Weg zu erfolgen; der zu Rettende / die Boje muss während der ganzen Aktion beobachtet werden. An der Prüfung muss das Schiff möglichst an der Boje stillstehen und diese durch den Steuermann in Lee geborgen werden. Dazu sind alle Manöver zulässig, die zum Erfolg führen (wie Halse, Q-Wende, Beidrehen usw.). Je nach Schiffsart kann der Kandidat den Bootshaken oder andere Hilfsmittel benützen.
- Ankermanöver über den Bug: Ausführung unter Segel.

Anlegen

- Anlegemanöver und Belegen des Schiffes mit verschiedenen Knoten an einer Boje oder / und längsseits am Steg.

D-Schein-Kurs

Beurteilung des Wetters und allfällig notwendiger Massnahmen
- Wetterbericht einholen (Printmedien, Internet, Radio)
- Aktuelle Wettersituation vor Ort beurteilen
- Ggf. notwendige Massnahmen treffen (nicht auslaufen, Reffen, Schutz suchen)

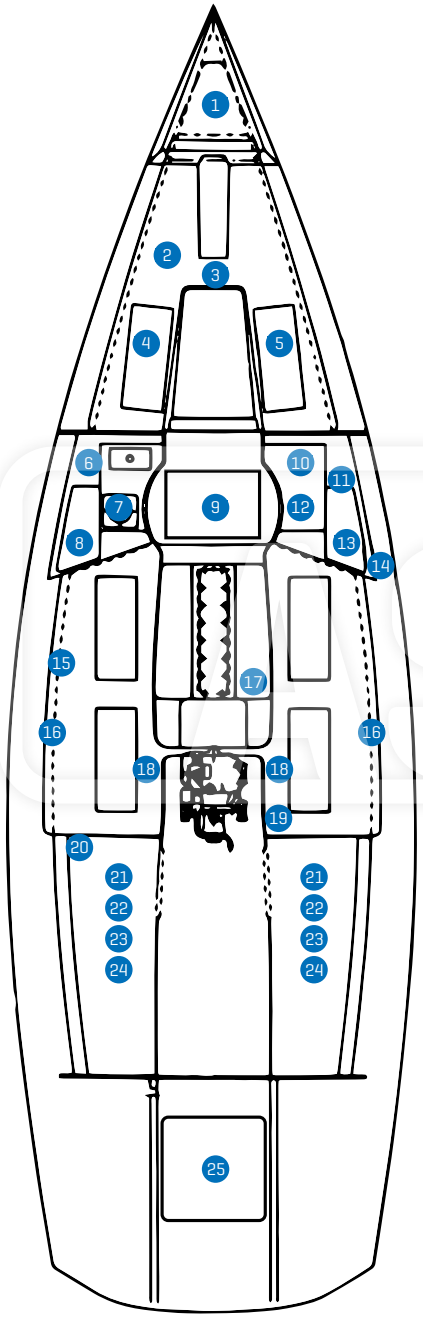
Bewertung

Grundsatz

Der Prüfungsexperte muss beim Prüfungsentscheid den Gesamteindruck und den Schwierigkeitsgrad, die Witterungsverhältnisse, Verkehrsdichte, usw. berücksichtigen. Teils abweichend bzw. ergänzend zur RL 120 besteht eine kantonale Regelung, um eine möglichst einheitliche Beurteilung der Prüfungsfehler zu gewährleisten.
- Schwere Fehler sind solche, die in der Regel bereits bei einmaligem Auftreten zu einem negativen Prüfungsentscheid führen
- Mittelschwere Fehler sind solche, die bei wiederholtem Auftreten zu einem negativen Prüfungsentscheid führen

Schwere Fehler
- Grobe Verletzung elementarer Verkehrsregeln
- Gefährdung von Personen (z.B. beim Mann-über-Bord-Manöver die Person nicht innert nützlicher Frist geborgen; Mann bei Anfahrt überfahren)
- Beschädigung des eigenen oder anderer Schiffe oder von Anlagen jeder Art
- Erhebliche Behinderung vortrittsberechtigter Schiffe
- Schwere Kollisionen (Steg, Schiff, usw.)
- Ablegen von Boje oder Steg auf die falsche Seite und dadurch Grundberührung oder Hindernisberührung
- Patenthalse
- Aufschiesser (direkt oder indirekt) nach Lee

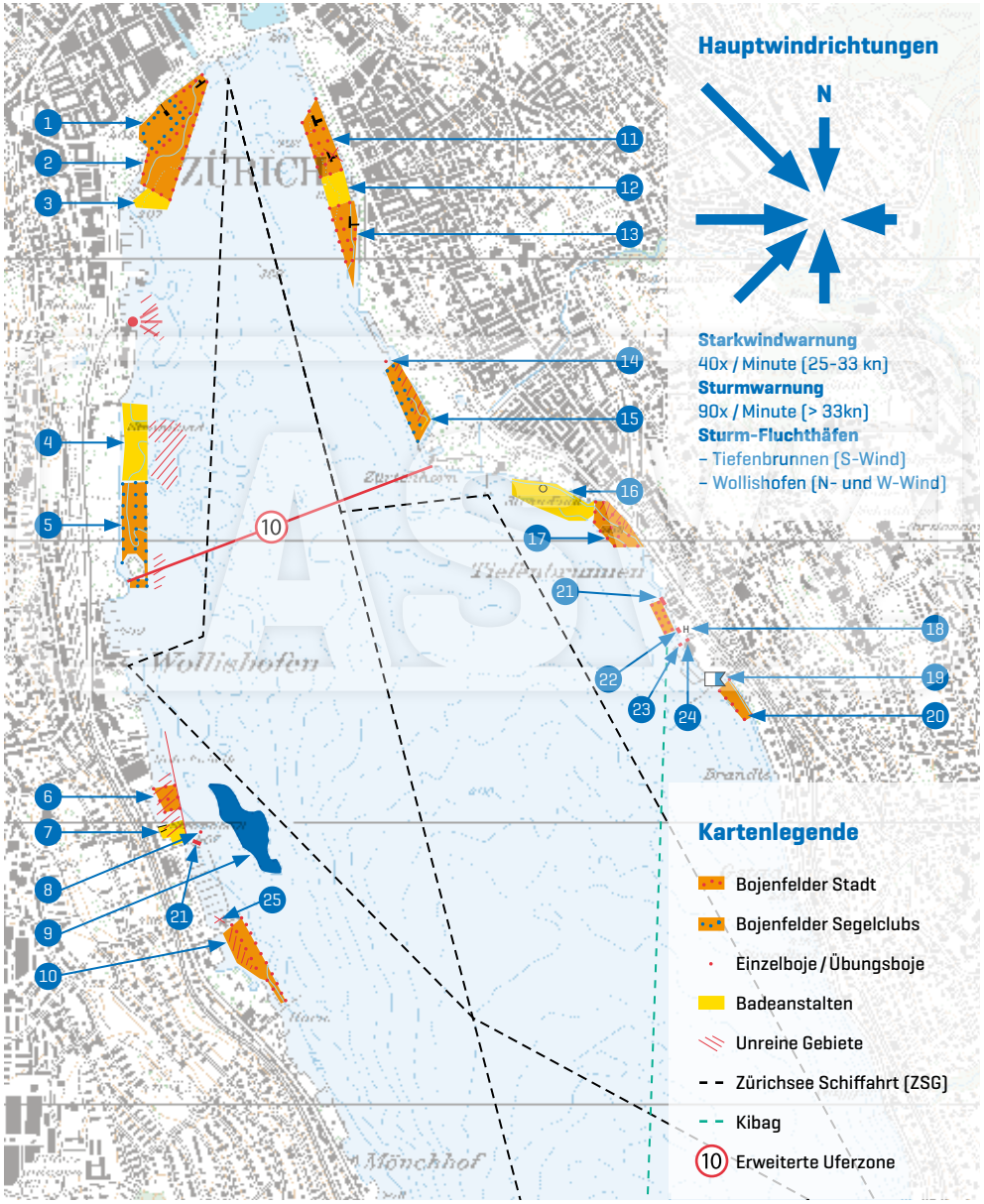
Mittelschwere Fehler
- Einfache Verletzung von Verkehrsregeln
- Anprallen an Stege, Pfähle, usw. bei Landungen
- Ungenügendes Einschätzen von Wind, Wellen und Strömungen
- Verlassen der Pinne, ohne sie zu fixieren
- Falsche Segelstellung
- Festfahren auf Untiefe
- Beim Mann-über-Bord-Manöver Sichtkontakt zur Boje verloren, Anfahrt mit zu grossem Zeitaufwand, Nichtausfieren der Segel
- Schlechte Absprache mit der Mannschaft, keine Befehlsstruktur, explizit kein Quittieren der Kommandos durch die Crew (Teamwork)
- Ungenügende Theorie- und Seemannschaftskenntnisse
- Ungenügendes Kurshalten
- Manöver ohne Befehlsgabe
- Zu hartes «Am Wind Segeln» mit mehr Abdrift als Höhengewinn
- Kein Einrollen bzw. Bergen des Vorsegels vor dem Ankern
- Ungenügende Kenntnis der Arbeit auf dem Vorschiff (Ankern) oder am Mast (Reffen)
- Kein Starten des Motors vor dem Bergen des (letzten) Segels auf See



Stauplan / Bootsinventar

1. 12kg Schirmanker, 30m Ankertrosse
2. Spischoten
3. Spi
4. Erste Hilfe Kasten
5. Werkzeug (Heissstropp, Bootsmannsstuhl)
6. Schulungsmaterial Navigation
7. Abfalleimer
8. Ösfass, Notflagge, Horn, Fernglas, Peilkompass
9. 7 Rettungswesten
10. Schreibzeug
11. Schiffsordner, Ausweis
12. Hufeisen Rettungsring, Schwimmleine
13. Whiteboardstifte, Magnetschiffe
14. Whiteboard
15. Bootshaken
16. Steckschott
17. 2 Kugelfender gross
18. Zeisinge
19. Feuerlöscher 2kg
20. 1 Stabboje
21. Arbeitsfock
22. Sturmfock
23. Genua
24. Fock
25. Backskiste:
    - 2 Festmacherleinen 10m
    - 2 Festmacherleinen 15m
    - 2 Kugelfender klein
    - Pütz/ Schrubber
    - Übungsboje für «Boje über Bord»
    - Lenzpumpenhebel

ASVZ



Datenherkunft Karte: Bundesamt für Landestopografie; GIS-ZH; Amtliche Vermessung

Anhang – Dispositiv

Legende

1. Bojenfeld Yachtclub (ZYC)
2. Bojenfeld Arboretum
3. Seebad Enge
4. Seebad Mythenquai
5. Bojenfeld Enge (SCE)
6. Bojenfeld Wollishofen Nord (unrein)
7. Seebad Wollishofen
8. Takelboje
9. Ankerfeld
10. Bojenfeld Wollishofen Süd
11. Bojenfeld Lago
12. Seebad Utoquai
13. Bojenfeld Rytz & Kreuzer
14. Takelboje Riesbach
15. Bojenfeld Zürcher Segelclub (ZSC)
16. Seebad Tiefenbrunnen
17. Bojenfeld Tiefenbrunnen Nord
18. Rettungsweg Helikopter-Landeplatz
19. Taucherzone Tiefenbrunnen
20. Bojenfeld Tiefenbrunnen Süd
21. Anlegen längsseits
22. Einwasserungsrampe Laser ASVZ
23. Liegeplatz Yacht ASVZ
24. Wassersportzentrum Tiefenbrunnen WZT
25. Tankstelle Seerose

Vorgehen bei Unfällen

1. **Alarm und mediz. Fachsupport**
   ASVZ-Alarmzentrale +41 44 404 51 47
   by ASVZ Medical Partner JDMT

   Allenfalls Alamierung via Notfallnummer:
   - Wasserschutzpolizei 044 411 84 11
   - Sanität 144
   - Polizei 112 / 117
   - REGA 1414

2. **Meldung**
   - Wer ... meldet?
   - Was ... ist passiert?
   - Wann ... ist es passiert?
   - Wo ... ist dein Standort?
   - Wie ... viele Verletzte / Alter?
   - Weiteres ...?

3. **Erste Hilfeleistung durch TL und Crew**

Notizen

ASVZ Segeln
Bettina Mischler, Administration Segeln
segeln@asvz.ch

Markus Urscheler, Disziplinchef Segeln
markus.urscheler@asvz.ch

Impressum
15. Auflage / Januar 2024
Herausgeber: ASVZ
Redaktion:
ASVZ-Segelteam Yacht
Fotos: ASVZ Archiv u.a.
Druck: Druckzentrum ETH

Akademischer Sportverband Zürich
Sport Center Polyterrasse
ETH Zürich
8092 Zürich
044 632 42 10
info@asvz.ch
asvz.ch

CRAFT

Zürcher Kantonalbank