

MAI-26 (seabased ,NYP)

BINNEN

Sportbootführerschein by nautiCLUB

Ein Fahrzeug mit Topplicht und Seitenlichtern muss gegenüber einem Kleinfahrzeug mit Seitenlichtern, welches sich auf Kollisionskurs befindet, Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Schiffsführung und Sorgfaltspflicht

Der Schiffsführer muss - unabhängig von Führerscheinplicht und Alter - körperlich, geistig und fachlich geeignet sein, die Verantwortung für Boot und Besatzung zu tragen. Der Führerscheininhaber braucht nicht selbst am Ruder zu sein. Er kann auch jemanden, Mindestalter 16 Jahre, fahren lassen, der keinen Führerschein besitzt.

Der Schiffsführer bleibt jedoch voll verantwortlich für alles, was an Bord geschieht. Vor der Fahrt muss feststehen, wer der verantwortliche Schiffsführer ist.

Die allgemeine Sorgfaltspflicht beinhaltet die Vermeidung der Gefährdung von Menschenleben, von Beschädigungen an Fahrzeugen, Anlagen oder Ufern, Behinderung der Schifffahrt und Beeinträchtigung der Umwelt.

Bei unmittelbar drohender Gefahr für sich oder andere darf von den geltenden Bestimmungen über das Verhalten im Verkehr auf den Binnenschifffahrtsstraßen abgewichen werden.

Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung eines Sportbootes behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr im Körper vorhanden ist, darf dessen Kurs oder Geschwindigkeit nicht selbstständig bestimmt werden.

Der Rudergänger eines Schiffes muss mindestens 16 Jahre alt sein und körperlich, geistig und fachlich geeignet sein. Darüber hinaus muss er alle Informationen und Weisungen empfangen und geben können, alle Schallzeichen wahrnehmen können und nach allen Seiten genügend freie Sicht haben.

Führerscheine und Schiffspapiere

Das Mindestalter zum Führen von Sportbooten mit Motor beträgt 16 Jahre. Ein Führerschein ist vorgeschrieben für Antriebsmaschinen ab 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung bei Verbrennungsmotoren oder 7,5 kW bei Verwendung eines Elektromotors Betriebsart S1 (Dauerbetrieb).

Das Mindestalter zum Führen von Segelbooten ohne Motor und weniger als 15 m Länge ohne Ruder und Bugspriet beträgt 14 Jahre; 16 Jahre zum Führen motorisierter Boote.

Der Sportbootführerschein Binnen berechtigt zum Führen von Booten bis 20 m Länge ohne Ruder und Bugspriet. Er gilt auf den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich.

Auf dem Rhein benötigt der Führer eines Sportbootes mit mehr als 11,03 kW Nutzleistung bei Verbrennungsmotoren bzw. mehr als 7,5 kW bei Elektromotoren Betriebsart S1 den Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen oder ein gleichgestelltes Befähigungszeugnis.

Bei fehlender Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit muss der Führerschein entzogen werden.

Für Sportboote unter Segeln ist auf bestimmten Wasserstraßen in Berlin und Brandenburg eine Fahrerlaubnis erforderlich.

Zum Führen eines Sportbootes mit einer Länge von 20 m bis 25 m auf Binnenschifffahrtsstraßen außerhalb des Rheins berechtigt das Sportschifferzeugnis oder das Sportpatent.

Übersicht: Voraussetzung sind folgende Scheine:

Bootskategorie	Führerschein
Sportboote auf Binnenschifffahrtsstraßen mit mehr als 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung bzw. 7,5 kW bei Elektromotoren und weniger als 20 m Länge.	Sportbootführerschein Binnen (SBF-Binnen)
Sportboote ab 15 m und bis 25 m Länge: Der Geltungsbereich erstreckt sich auf nicht streckenkundepflichtige Binnenwasserstraßen.	Sportschifferzeugnis E (herausgegeben von allen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen)
Sportboote ab 15 m und bis 25 m Länge auf dem Rhein (gültig auch auf den übrigen Binnenschifffahrtstraßen).	Sportpatent (herausgegeben von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und West)
Befähigungsnachweis zur Teilnahme am Binnenschifffahrtfunk.	Das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtfunk

Im Fahrwasser und Betonung

Die Kennzeichnung

Kleinfahrzeuge: Segelboote ab 5,50 m Länge und motorisierte Boote ab 2,21 kW (3 PS) müssen auf den Binnenschiffahrtsstraßen ein amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen.

Die Kennzeichnungsarten für Sportboote sind amtliche Kennzeichen und amtlich anerkannte Kennzeichen. Amtliche Kennzeichen für Sportboote werden von jedem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zugeteilt.

Ein Wassersportfahrzeug muss ab 10 cbm Wasserverdrängung in das Binnenschiffsregister eingetragen werden.

Als amtliches Kennzeichen gilt unter anderem die Registernummer aus dem Schiffsbrief, wenn das Boot im Binnenschiffsregister eingetragen ist, zusammen mit dem Kennbuchstaben »B«.

Ein amtlich anerkanntes Kennzeichen besteht aus der Nummer des Internationalen Bootsscheins, gefolgt vom Kennbuchstaben für die ausstellende Organisation.

- »S« steht für den Deutschen Segler-Verband (DSV),
- »M« für den Deutschen Motoryachtverband (DMYV) und
- »A« für den ADAC.

Fahrrinnen und Fahrwasser

Fahrwasser sind, so die amtliche Definition, „die Teile der Wasserstraße, die den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt werden“. Meist kann das gesamte Fahrwasser von Sportbooten mit geringem Tiefgang befahren werden.

Fahrrinnen sind die Teile des Fahrwassers, in denen für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorgehalten oder angestrebt werden.

Talfahrt / Bergfahrt

Rechts und links bezieht sich auf Binnenwasserstraßen immer auf die Richtung von der Quelle zur Mündung, also auf die Fahrt zu Tal.

Die Talfahrt ist die Fahrt flussabwärts, also von der Quelle zur Mündung. Die Bergfahrt geht flussaufwärts. Angaben dazu, welche Richtung auf Kanälen als Berg- und Talfahrt gilt, findet man im Teil II der BinSchStrO.

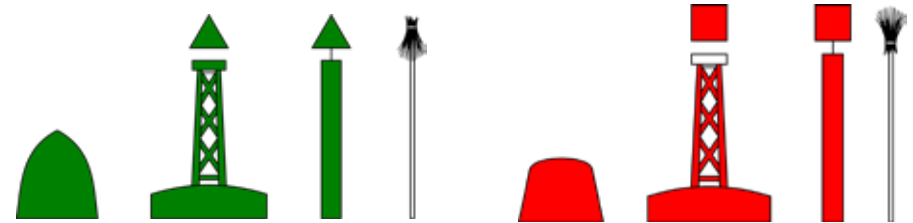
- Rechte Seite der Fahrrinne: rote Stumpftonnen oder Schwimmstangen.

- Linke Seite der Fahrrinne: grüne Spitztonnen oder Schwimmstangen.
- Fahrrinnenspaltung: rot-grüne Tonnen, Spieren oder Schwimmstangen.

Hindernisse rechts: Stangen mit Toppzeichen roter Kegel, Spitze nach unten, oder rot-weiß gestreifte Schwimmstangen mit rotem Zylinder.

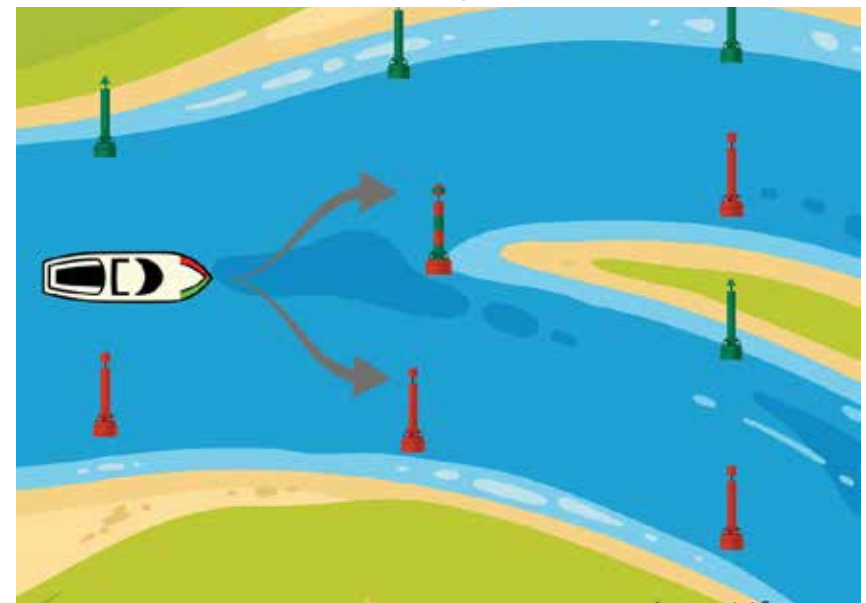
Hindernisse links: grün-weiß gestreifte Schwimmstangen mit grünem Kegel, Spitze nach oben, oder eine grüne Tonne mit grün-weiß gestreiftem Aufsatz mit grünem Kegel, Spitze nach oben.

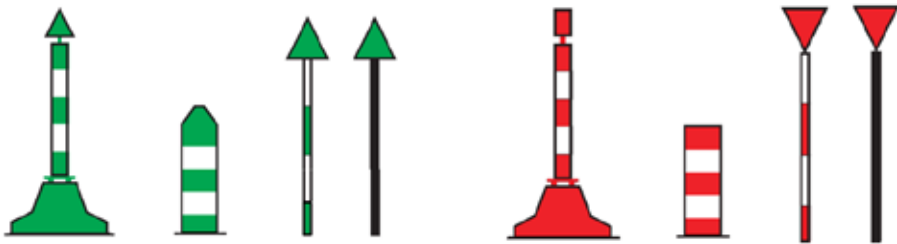
Bei Grundberührung ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung oder die Wasserschutzpolizei mit genauer Angabe der Hindernisstelle zu benachrichtigen.



Grüne Spitztonnen- oder Leuchttonnen oder Schwimmstangen. Toppzeichen (wenn vorhanden): grüner Kegel, Spitze nach oben. In der Regel mit Radarreflektor.

Rote Stumpf- oder Leuchttonnen oder Schwimmstangen. Toppzeichen (wenn vorhanden): roter Zylinder. In der Regel mit Radarreflektor.





Bezeichnung eines Hindernisses rechte bzw. linke Fahrwasserseite



Fahrrinnenspaltung

Rot-grün waagrecht gestreifte Kugel-, auch Leuchttonne oder Schwimmstange. Toppzeichen (wenn vorhanden): rot-grün waagrecht gestreifter Ball.

Fahrrinnenspaltung Vorbeifahrt an beiden Seiten möglich.

Gelbe Stumpftonnen

Gelbe Stumpftonnen mit oder ohne Radarreflektoren oder Toppzeichen. z. B.: Kennzeichnung einer gesperrten Wasserfläche; *geschützte Badezone*.

Gelbe Tonnen mit einem Radarreflektor dienen der Kenntlichmachung der Brückenpfeiler auf dem Radarschirm.

Hochwasser

Bei Hochwasser muss der Schiffsführer die Geschwindigkeit anpassen und, soweit möglich, in der Fahrwassermitte bleiben. Besondere Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrtbeschränkungen sind zu beachten.

Erreicht oder überschreitet der Wasserstand an den entsprechenden Richtpegeln die Hochwassermarke I, sollte man sich so weit wie möglich in der Fahrwassermitte halten. Für Boote ohne Sprechfunk besteht auf bestimmten Wasserstraßenabschnitten Fahrverbot.

Bei Erreichen der Hochwassermarke II ist die Schifffahrt einzustellen. Die Fahrt ist dann unverzüglich zu beenden.

Informationen über die jeweiligen Wasserstände erhält man durch die Was-

serstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Rundfunk, Fernsehen, Internet und Nautischen Informationsfunk sowie an den Pegeln und ausgewiesenen Hochwassermarken.

Segel- und Kitesurfen

Segelsurfer sind Kleinfahrzeuge unter Segeln. Deshalb gelten für sie auf Binnenschifffahrtsstraßen die gleichen Regeln wie für Segelboote.

Wasserski und Wassermotorrad

Auf Binnenschifffahrtsstraßen darf Wasserski nur in durch Tafelzeichen freigegebenen Bereichen gelaufen werden.

Wasserski darf nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang bei Sicht von 1.000 m und mehr gelaufen werden.

Der Wasserskiläufer muss bei der Vorbeifahrt an Fahrzeugen, Schwimmkörpern oder Badenden im Kielwasser des Zugbootes bleiben.

Außerhalb der ausgewiesenen Strecken oder Wasserflächen muss das Wassermotorrad bei Touren- und Wanderfahrten mit klarem Geradeauskurs gefahren werden.

Schleusen

Sportboote (Kleinfahrzeuge) dürfen erst nach der Berufsschifffahrt, in einem angemessenen Sicherheitsabstand und nach Aufforderung in die Schleusenkammer einlaufen.

Grundsätzlich gilt für das Manövrieren im Schleusenbereich:

- Absolutes Überholverbot.
- Ausreichenden Sicherheitsabstand halten. Als Yacht nur hinter der Berufsschifffahrt ein- und auslaufen.
- Das letzte Fahrzeug muss bei der Fahrt vom Oberwasser zum Unterwasser darauf achten, nicht auf dem Drempe aufzusetzen. Die Festmacherleinen sind so zu bedienen, dass Stöße gegen Schleusenwände, Schleusentore und andere Fahrzeuge vermieden werden und ein sicheres Fieren der Leinen möglich ist.
- Als Fender keine Autoreifen verwenden. Sie sind nicht schwimmfähig und könnten in den Schleusen zu erheblichen Störungen führen.

Liegeverbot

Ohne besondere Bezeichnung gilt ein Liegeverbot auf Schifffahrtskanälen und Schleusenkanälen.

In Kanälen ist das Ankern verboten.

In engen Gewässern und Fahrwassern ist gegenüber am Ufer festgemachten Fahrzeugen die Geschwindigkeit zu verringern, um schädlichen Sog und Wellenschlag zu vermeiden.

Ausweichregeln und Kurshaltepflichten

Die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, wenn sich zwei Fahrzeuge bei gleichbleibender Peilung einander nähern.

Das Ausweichmanöver muss dabei rechtzeitig, klar erkennbar und entschlossen gefahren werden.

Grundsätzlich gilt:

- Sportboote bzw. Kleinfahrzeuge von weniger als 20 m Länge haben allen gewerblichen Schiffen auszuweichen. Sie müssen beachten, dass sie den Fahrzeugen den zum Manövrieren nötigen Raum lassen.
- Segelboote unter Maschinenantrieb gelten als Maschinenfahrzeuge.
- Für Maschinenfahrzeuge gilt: rechts vor links. Auf Gegenkurs müssen beide nach rechts, also nach Steuerbord, ausweichen.
- Ein Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb muss gegenüber einem Segelsurfer, der auf Kollisionskurs liegt, ausweichen.
- Ein Segelboot, das in das Feld einer Segelregatta gerät, hat die Ausweichregeln der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung zu beachten.

Segelboote untereinander

Bekommen Segelboote den Wind von verschiedenen Seiten, hat Vorfahrt, wer mit Wind von Steuerbord segelt. Das bedeutet: Das Segelfahrzeug mit Wind von Backbord muss dem Segelfahrzeug mit Wind von Steuerbord ausweichen.

Bekommen beide Boote den Wind von der gleichen Seite, hat das Leeboot Vorfahrt vor dem in Luv befindlichen Boot. Lee vor Luv.

Wenn die Segelstellung des anderen Fahrzeugs nicht klar zu erkennen ist, muss man selbst ausweichen.

Die dem Wind zugekehrte Seite wird als Luvseite bezeichnet.

Die dem Wind abgewandte Seite wird als Leeseite bezeichnet.

Ein kreuzendes Segelboot darf ein Sportboot, das sich an seinem steuerbordseitigen Ufer hält, nicht zum Ausweichen zwingen.

Kurshaltepflicht

Eine Ausweichpflicht begründet auch immer eine Kurshaltepflicht. Der Kurshaltepflichtige muss dabei Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Ein Segelfahrzeug, welches sich auf einer Binnenschiffahrtsstraße auf Kollisionskurs mit einem Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, hält Kurs und Geschwindigkeit bei.

Überholen und Begegnen

Ein Überholmanöver ist zügig durchzuführen. Beteiligte Fahrzeuge dürfen nicht behindert werden. Verkehrslage und eventuelle Schallzeichen beachten. Ausreichend Abstand halten.

Wenn ein kleines von einem größeren Fahrzeug überholt wird, kann das kleinere Fahrzeug durch Stau, Sog oder Schwell aus dem Kurs laufen und kollidieren oder querschlagen, in flachen Gewässern auf Grund laufen.

Beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen in einem engen Fahrwasser: Geschwindigkeit herabsetzen und ausreichenden Passierabstand halten.

Überholer müssen grundsätzlich ausweichen, also auch in dem ziemlich unwahrscheinlichen Fall, dass ein Segler ein Maschinenfahrzeug überholt.

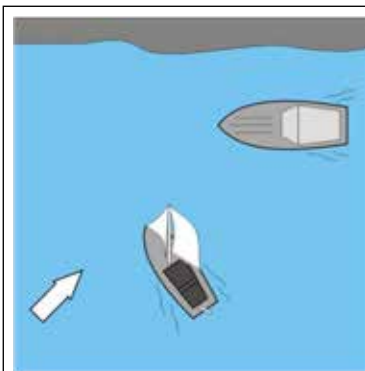
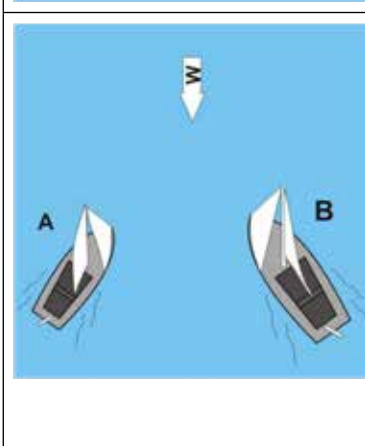
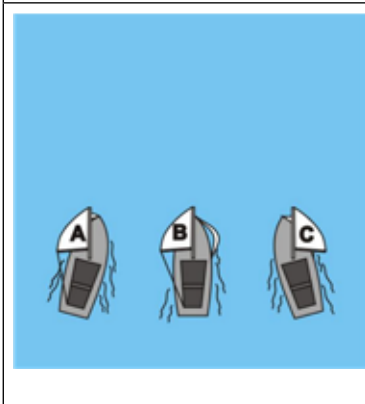
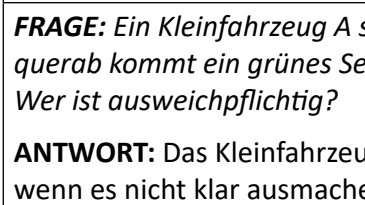
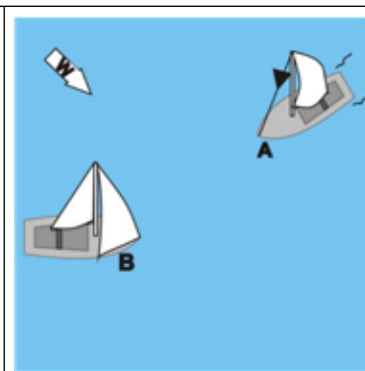
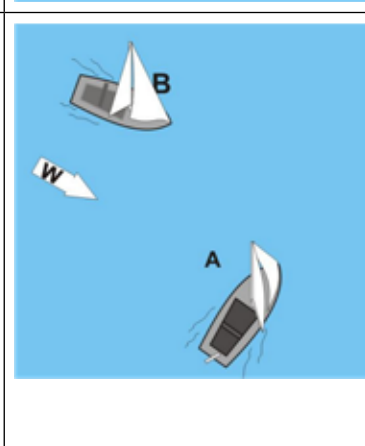
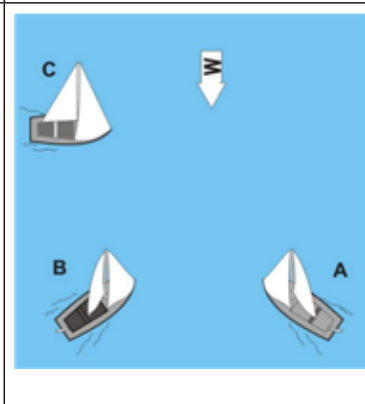
Ein Segler überholt einen anderen stets in Luv.

Ein kleines Fahrzeug sollte nicht dicht an ein großes in Fahrt befindliches Fahrzeug heranfahren, weil es durch dessen Bug- oder Heckwelle kentern oder durch den Sog mit dem Fahrzeug kollidieren kann.

Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit ist, um Sog und Wellenschlag zu vermeiden, vor Hafeneinmündungen, an Lade-, Lösch- und Liegeplätzen, in der Nähe nicht frei fahrender Fähren, auf gekennzeichneten Strecken und in der Nähe schwimmender Geräte bei der Arbeit zu verringern.

Informationen über bestehende Höchstgeschwindigkeiten auf den Binnenschiffahrtsstraßen erhält man in der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasserschutzpolizei.

	FRAGE: Wer ist ausweichpflichtig bzw. wer ist nicht ausweichpflichtig? ANTWORT: Das Fahrzeug unter Segel ist ausweichpflichtig.
	FRAGE: Zwei Kleinfahrzeuge A und B unter Segel liegen auf Kollisionskurs (Skizze). Wer ist ausweichpflichtig? ANTWORT: A ist ausweichpflichtig. Segelfahrzeuge mit Wind von Backbord müssen Segelfahrzeugen mit Wind von Steuerbord ausweichen
	FRAGE: Der seitliche Abstand zwischen den Booten A, B und C verringert sich ständig. Welches Boot kann seinen Kurs beibehalten? ANTWORT: Boot A, weil leeseitig.
	FRAGE: Ein Kleinfahrzeug A segelt nachts auf Vorwindkurs stromabwärts, Großsegel an Steuerbord. Backbord querab kommt ein grünes Seitenlicht eines Bootes B immer näher, das kein Topplicht führt. Wer ist ausweichpflichtig? ANTWORT: Das Kleinfahrzeug A ist ausweichpflichtig. Ein Boot mit Wind von Backbord muss ausweichen, wenn es nicht klar ausmachen kann, ob das luvseitige Boot den Wind von Steuerbord hat.
	FRAGE: Zwei Kleinfahrzeuge unter Segel A und B liegen auf Kollisionskurs; A führt einen schwarzen Kegel. Wer ist ausweichpflichtig? ANTWORT: Fahrzeug A ist ausweichpflichtig.
	FRAGE: Zwei Kleinfahrzeuge unter Segel liegen auf Kollisionskurs. Wer ist ausweichpflichtig? ANTWORT: B ist ausweichpflichtig. Das luvseitige Boot muss dem leeseitigen ausweichen.
	FRAGE: Wer ist wem gegenüber kurshaltepflichtig? ANTWORT: A gegenüber B und C, B gegenüber C.

Notsignale

Notsignale dürfen nur gegeben werden, wenn Gefahr für Leib oder Leben von Personen besteht und daher Hilfe benötigt wird.

Seeunfall

Die Pflicht zur Hilfeleistung gilt selbstverständlich auch dann, wenn man nicht selbst in einen Unfall verwickelt, sondern nur Zeuge ist.

Nach einem Zusammenstoß hat man Hilfe zu leisten und so lange am Unfallort zu bleiben, bis ein weiterer Beistand nicht mehr erforderlich ist; alle erforderlichen Daten sind auszutauschen.

Sollte eine Jolle gekentert sein, ist die Vollständigkeit der Crew zu überprüfen und gegebenenfalls Hilfe zu leisten. Man sollte sich am Boot festhalten oder gegebenenfalls auf das Boot legen und Hilfe abwarten.

Bei Sturmwarnung ist vom Schiffsführer eines Sportbootes unter Segel auf einem größeren Gewässer zu veranlassen: Rettungswesten anlegen; Segel bergen; versuchen, einen Hafen oder eine geschützte Bucht anzulaufen.

Verbots- Gebotszeichen; Hinweisschilder



Abstand vom
Tafelzeichen



Geschwindigkeits
beschränkung 5 kmh



Vorfahrt vom
Hauptfahrwasser
beachten



Verbot der Ein-
fahrt
(in der Richtung des
Pfeils)



Lichte Höhe ist
begrenzt



Gesperzte Wasser-
fläche
(Kleinfahrzeuge ohne
Maschine frei)



Verbot der Durchfahrt bzw. Sperrung der Wasserstrasse



Ankern verboten



Festmachen
verboten



Stillliegeverbot



vorgeschriebene
Fahrtrichtung



Schallzeichen
geben.
z.B.: langer Ton



Anhalten
Haltegebot vor be-
weglichen Brücken,
und Schleusen



Achtung!
Besondere
Vorsicht.
z.B. bei Fährverk.



Abhörflicht Funk
(wenn Funk an
Bord ist)
hier: CH 20 VHF



Begegnen und Über-
holen verboten.
(gilt nicht für
Kleinfahrzeuge)



Überholen verboten
(gilt nicht für Kleinfahr-
zeuge)



Liegeplatz für Fahrzeuge
OHNE gefährliche Güter;
bzw MIT gefährlichen Gü-
tern (hier brennbar)



Für Motorboote
verboten



Wendeverbot



Wendeplatz
(Hier besteht
meist Ankerverbot)



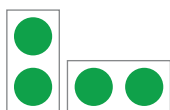
Ende einer Verbotss-
oder Gebotsstrecke



Sog und Wellen-
schlag vermeiden



Erlaubnis zur Durchfahrt



Wehr



Nicht-Freifahren-
de Fähe



Wasserskifahren, Jet-Ski fahren bzw.
Surfen erlaubt

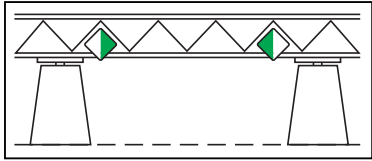


Hochwassermarke 1



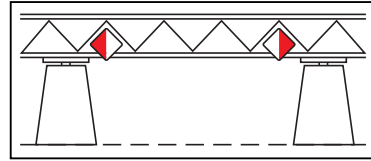
Hochwassermarke 2
Einstellung der
Schifffahrt

Schilder an festen Brücken



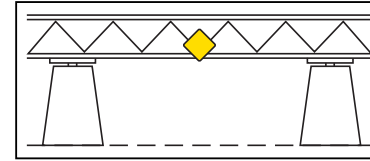
Durchfahrt innerhalb der Markierungen empfohlen

Prüfungsfrage



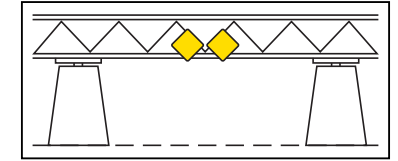
Durchfahrtsverbot außerhalb der Markierung

Prüfungsfrage



Empfohlene Durchfahrtsöffnung für Verkehr in beiden Richtungen

Prüfungsfrage



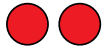
Empfohlene Durchfahrtsöffnung (Gegenverkehr gesperrt)

Prüfungsfrage

Schilder an beweglichen Brücken

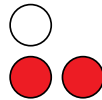


Keine Durchfahrt (Brücke in Bewegung)



Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen oder Gegenverkehr)

Prüfungsfrage

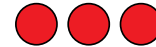


Brücke geschlossen oder Gegenverkehr. Durchfahrt frei, wenn die Durchfahrtshöhe dies mit Sicherheit zulässt

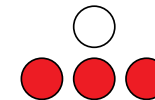


Keine Durchfahrt (Brücke gesperrt)

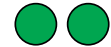
Prüfungsfrage



Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden)

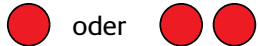


Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden. Durchfahrt frei, wenn die Durchfahrtshöhe dies mit Sicherheit zulässt

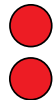


Durchfahrt frei (Brücke geöffnet)

Schilder an Schleusen

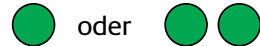


Einfahrt verboten (Schleuse geschlossen) oder Ausfahrt verboten



Außer Betrieb

Prüfungsfrage



Einfahrt oder Ausfahrt erlaubt

Prüfungsfrage



Einfahrt verboten, Öffnung der Schleuse wird vorbereitet

Prüfungsfrage



Bis zur Einweisung warten



Rechte Schleuse benutzen



Beide Schleusen nutzbar



Klein- und Sportfahrzeuge

Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge verboten



Klein- und Sportfahrzeuge

Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge erlaubt

Lichterführung

Alle Lichter müssen in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht, zum Beispiel Nebel, Schneefall oder starkem Regen, geführt werden.

Das Rundumlicht strahlt über einen Vollkreis von 360°. Das Topplicht scheint über einen Horizontbogen von 225°. Das Hecklicht bestrahlt den restlichen Sektor von 135° nach achteraus. Die Seitenlichter, Backbord rot und Steuerbord grün, bescheinen je einen Horizontbogen von 112,5°.

Fahrzeuge in Fahrt müssen Positionslampen führen. Sie zeigen Fahrtrichtung und Lage eines Fahrzeugs an. In Fahrt bedeutet, dass das Schiff weder festgemacht hat, noch vor Anker liegt oder auf Grund sitzt.



Tipp: Bei Annäherung anderer Fahrzeuge, eigene Segel anleuchten

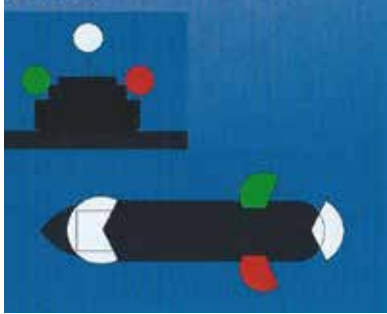


Ein Segelboot unter (Hilfs-) Maschine gilt als Maschinenfahrzeug und muss wie ein Motorboot ausweichen. Zeichen: „Motorkegel“ im Vorstag.

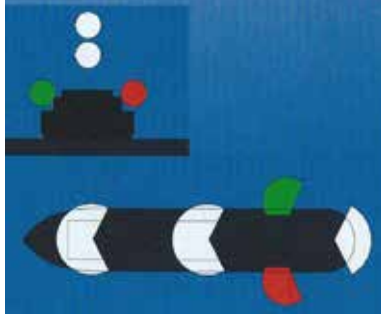


Ein Kleinfahrzeug, das ein anderes schleppt, muss die Lichter eines Kleinfahrzeugs mit Maschinenantrieb führen. Das geschleppte Fahrzeug führt ein weißes Rundumlicht.

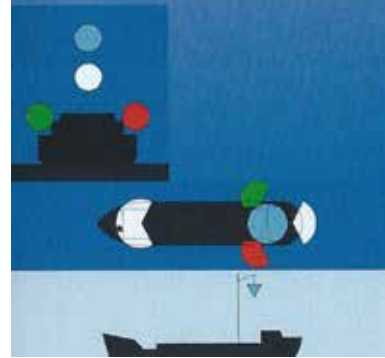
Schiff bis 110 m Länge
Topplicht (weiß), **Seitenlichter** (rot/grün), **Hecklicht** (weiß)
 Die Seitenlichter werden mindestens 1 m niedriger als das Topplicht und meist achtern am Ruderhaus gefahren



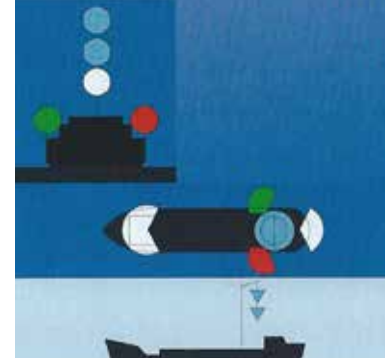
Schiff über 110 m Länge
2 Topplichter (weiß), das zweite achterlicher und höher als das erste
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)



Schiff mit bestimmten entzündbaren Stoffen
Topplicht (weiß)
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)
Rundumlichter (blau) auf dem Achterschiff
Bei Tage:
Blauer Kegel, Spitze nach unten



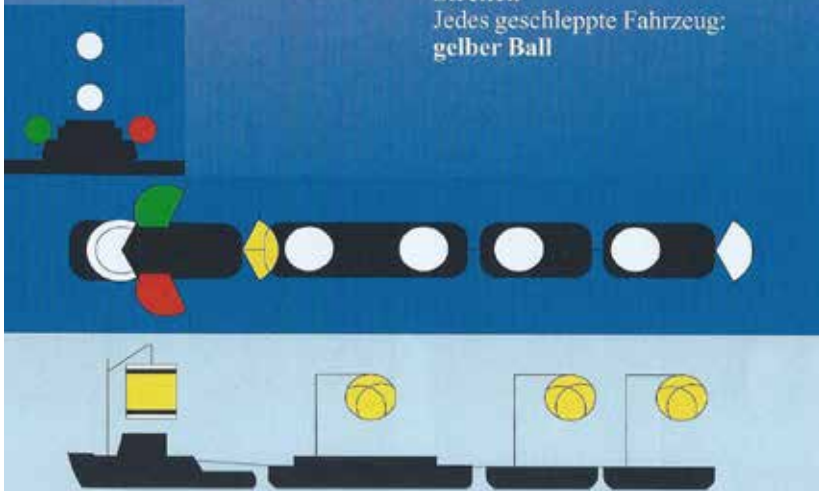
Schiff mit bestimmten gesundheitsschädlichen Stoffen
Topplicht (weiß)
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß), **2 Rundumlichter** (blau) auf dem Achterschiff
Bei Tage:
2 blaue Kegel, Spitze nach unten übereinander



Schiff mit bestimmten explosiven Stoffen
Topplicht (weiß)
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)
3 Rundumlichter (blau) auf dem Achterschiff
Bei Tage:
3 blaue Kegel, Spitze nach unten



Schleppverband
Der Schlepper:
2 Topplichter (weiß), senkrecht übereinander
3 Topplichter (weiß), wenn mehrere Schlepper nebeneinander den Verband schleppen.
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (gelb)



Jedes geschleppte Fahrzeug:
Rundumlicht (weiß), falls länger als 110 m ein **2. Rundumlicht** hinten in gleicher Höhe.
 Das letzte Fahrzeug führt für den Verband das **Hecklicht** (weiß).
Bei Tage: Der Schlepper: gelber Zylinder mit oben und unten je einem schwarzen und weißen Streifen
 Jedes geschleppte Fahrzeug: gelber Ball

Geschleppte oder längsseitsgekuppelte Kleinfahrzeuge in Fahrt führen nachts nur ein weißes Rundumlicht.

Fahrzeug hat brennbare Stoffe geladen, Abstand beim Stillliegen 10 m.

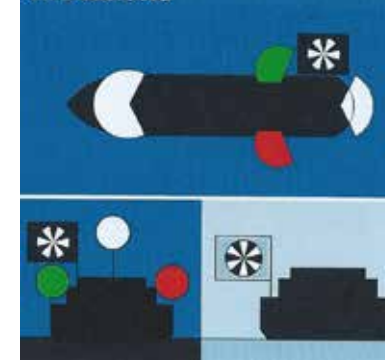
Fahrzeug hat gesundheitsschädliche Stoffe geladen, Abstand beim Stillliegen 50 m.

Fahrzeug hat explosive Stoffe geladen, Abstand beim Stillliegen 100 m.

Schubverband (2er-Päckchen)
3 Topplichter



Begegnungen an Steuerbord
 (nur Berufsschiffahrt)
Weißes Funkellicht, gekoppelt mit **hellblauer Tafel mit weißem Rand** an Steuerbord



Vorrangschiff
Roter Wimpel
 Vorrang beim Schleusen, in engen Durchfahrten etc.



Roter Wimpel: Ein Fahrzeug, dem die zuständige Behörde einen Vorrang zur Durchfahrt durch Stellen, an denen eine bestimmte Reihenfolge gilt, eingeräumt hat.

Nicht frei fahrende Fähre
(Ketten-, Seil- oder Gierfähren)
Rundumlicht (weiß)
Rundumlicht (grün) 1 m darüber



Frei fahrende Fähre
Rundumlicht (weiß)
Rundumlicht (grün) 1 m darüber
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)



Polizei, Feuerlöschboote, Wasserrettung, Zoll und Bundespolizei im Einsatz
Topplight (weiß)
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)



Stillliegendes Schiff
Weißes Rundumlicht
auf der Fahrwasserseite



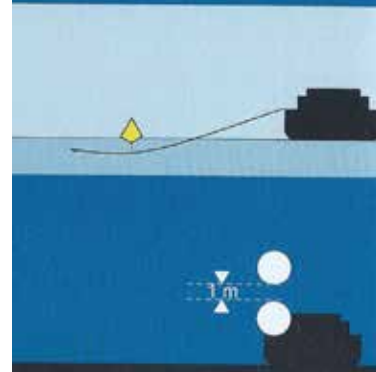
Auf einem stillliegenden Fahrzeug bedeuten zwei weiße Lichter übereinander:

Ein Ankerlieger, dessen Anker die Schifffahrt gefährden kann.

Ein stillliegendes Fahrzeug setzt ein von allen Seiten sichtbares weißes Rundumlicht auf der Fahrwasserseite.

Anker am Tage, die die Schifffahrt behindern können sind mit einem gelben Döpper bezeichnet.

Stillliegendes Schiff, dessen Anker die Schifffahrt gefährden kann
2 weiße Rundumlichter untereinander auf der Fahrwasserseite
Tagsüber muss der Anker gekennzeichnet sein durch **gelben Döpper** eventuell mit Radarreflektor



Tags
Eine Flagge oder einen sonstigen Gegenstand im Kreis schwenken

Nachts
Ein Licht, das im Kreis geschwenkt wird



Ein in Not befindliches Fahrzeug, das durch Sichtzeichen Hilfe herbeirufen will, kreist am Tag mit einer roten Flagge.

Ein Segelsurfer auf Binnenschiffahrtsstraßen kann durch kreisförmiges Schwenken der Arme oder eines Gegenstandes ein Notsignal geben.

Tags
Durchfahrt an beiden Seiten frei
Grün-weiß-grün gestreifte Tafeln oder grüne Doppelkegel

Nachts
Grüne Rundumlichter



Tags
An der gesperrten Seite entweder eine rot-weiß-rote Tafel oder ein roter Ball

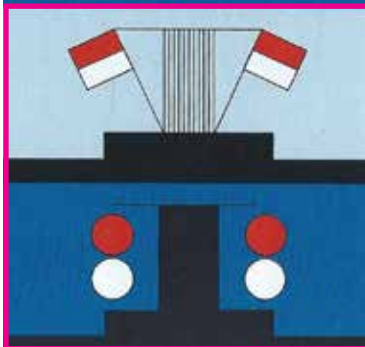
Nachts
Ein rotes Rundumlicht auf gleicher Höhe wie das obere grüne Rundumlicht auf der gegenüberliegenden Seite



Durchfahrt an beiden Seiten frei

Tags
Rot-weiße Flaggen

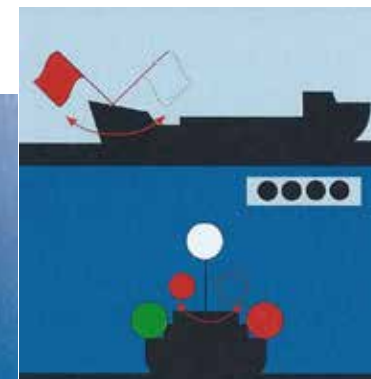
Nachts
Rote Rundumlichter über weißen Rundumlichtern



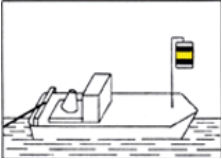
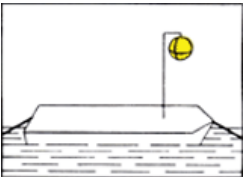
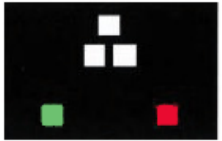
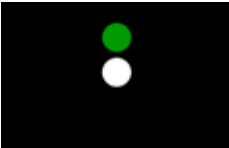
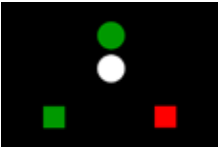
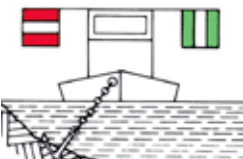
Nur bei Annäherung eines Schiffes auf Kollisionskurs

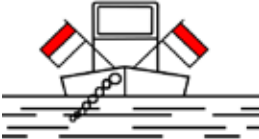
Tags
Eine rote Flagge oder Tafel, die im Halbkreis geschwenkt wird

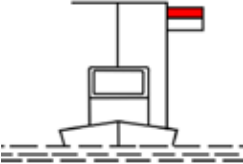
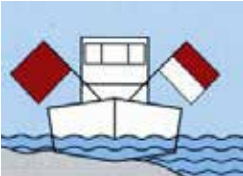
Nachts
Ein rotes Licht, das hin- und hergeschwenkt wird.
Zusätzliches Schallzeichen:
4 kurze Töne hintereinander



Übungen zu Beleuchtung

	
Fahrzeug mit Maschinenantrieb länger als 110 m	Schleppfahrzeug an der Spitze eines Schleppverbandes
	
Fahrzeug eines Schleppverbandes	Schubverband in Fahrt von vorne
	
nicht-frei-fahrende Fähre	Frei-fahrende Fähre
FRAGE	ANTWORT
Was bedeuten diese Lichter? 	<i>Festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug. Vorbeifahrt an der rot-weißen Seite gestattet; rote Seite gesperrt. Sog und Wellenschlag vermeiden.</i>
	<i>Schwimmendes Gerät bei der Arbeit. Vorbeifahrt an der Seite mit dem grün-weiß-grünem Tafelzeichen gestattet; rot-weiß-rote Seite gesperrt.</i>

Ein Kleinfahrzeug unter Segel kreuzt nachts das Fahrwasser. An Backbord tauchen die nachstehenden Lichter eines Fahrzeugs auf, das in spitzem Winkel den Kurs des Kleinfahrzeugs unter Segel kreuzen will. <u>Was bedeuten diese Lichter?</u>	<i>Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb.</i>
	
Ein Kleinfahrzeug unter Segel kreuzt nachts das Fahrwasser. An Backbord tauchen die nachstehenden Lichter eines Fahrzeugs auf, das in spitzem Winkel den Kurs des Kleinfahrzeugs unter Segel kreuzen will. <u>Wer ist ausweichpflichtig?</u>	<i>Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb.</i>
	
Was bedeuten diese Sichtzeichen? 	<i>Schwimmendes Gerät bei der Arbeit. Vorbeifahrt an jeder Seite gestattet. Sog und Wellenschlag vermeiden.</i>
Ein Kleinfahrzeug unter Segel kreuzt nachts im Fahrwasser. Von achtern kommt ein Fahrzeug, das eine Zweifarbenlaterne und ein Topplicht führt. Was bedeuten diese Lichter?	<i>Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb.</i>
Was bedeutet auf einem Fahrzeug ein blaues Licht?	<i>Fahrzeug hat brennbare Stoffe geladen. Abstand beim Stillliegen 10 m.</i>
Welches Licht muss ein Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb mindestens führen?	<i>Ein von allen Seiten sichtbares weißes Licht.</i>

Ein Kleinfahrzeug unter Segel und mit Maschinenantrieb kreuzt nachts stromauf. Ein Fahrzeug kommt entgegen, das nur ein weißes Licht führt. Was bedeutet dieses Licht?	<i>Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb.</i>
Was bedeutet diese Tag- und Nachtbezeichnung? 	<i>Schutzbedürftiges Fahrzeug, Vorbeifahrt in möglichst weitem Abstand, Geschwindigkeit vermindern, Sog und Wellenschlag vermeiden.</i>
Was bedeuten nachts auf einer Binnenschiffahrtsstraße die nachstehenden Lichter? 	<i>Sog und Wellenschlag vermeiden.</i>
Was bedeuten diese Sichtzeichen? 	<i>Festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug. Vorbeifahrt an der rot-weißen Seite gestattet; rote Seite gesperrt. Sog und Wellenschlag vermeiden.</i>

Schallsignale	
• = etwa 1 Sekunde Dauer, - etwa 4-6 Sekunden Dauer	
—	Achtung
•	ich richte meinen Kurs nach Stb.
• •	ich richte meinen Kurs nach Bb.
• • •	meine Maschine geht rückwärts
• • • •	ich bin manövrierunfähig alternativ bei Nacht ein rotes Licht im unteren Halbkreis schwenken alternativ bei Tag eine rote Flagge im unteren Halbkreis schwenken
• • • • •	man kann mich nicht überholen
• • • • • mind. 6x	Gefahr eines Zusammenstoßes
— •	Ich wende über Stb.
— • •	Ich wende über Bb.
— — •	Ich will auf ihrer Stb-Seite überholen
— — • •	Ich will auf ihrer Bb-Seite überholen
— — — •	Hafen oder Nebenwasserstraße; Ein- oder Ausfahrt mit Kursänderung nach Steuerbord.
— — — • •	Hafen oder Nebenwasserstraße; Ein- oder Ausfahrt mit Kursänderung nach Backbord.
• — • —	Bleib-Weg-Signal (mind. 15 Min)
— — — — (Folge)	Notsignal

Seemannschaft

Nautische Publikationen wie „Sicherheit auf dem Wasser“ und „Sicher auf See“ enthalten wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler, Empfehlungen zur Ausrüstung von Sportbooten sowie Hinweise zu umweltgerechtem Verhalten auf dem Wasser.

Umweltschutz und Entsorgung

Das Merkblatt „Zehn goldene Regeln für Wassersportler“ enthält Hinweise für das Verhalten zum Schutz seltener Tiere und Pflanzen sowie zur Reinhaltung der Gewässer.

Durch umweltbewusstes Verhalten und Beachtung der „Zehn goldenen Regeln“ kann mitgeholfen werden, die Lebensmöglichkeiten der Pflanzen- und Tierwelt in Gewässern und Feuchtgebieten zu bewahren und zu fördern.

Von Schilf- und Röhrichtzonen sowie von dicht bewachsenen Uferzonen sollte man sich möglichst weit fernhalten, weil diese Zonen vielfach Rast- und Brutplätze besonders schutzwürdiger Vögel oder Fischlaichplätze sind.

Müll an Bord

Es ist verboten, Öl, Benzin, Fäkalien oder andere Abfälle ins Wasser abzuleiten oder zu werfen. Sie gehören in Sammel tanks.

Abfälle jeglicher Art, die an Bord anfallen, müssen an Bord gesammelt und an Land in den entsprechenden Abfallsammelbehältern umweltgerecht entsorgt werden. Es dürfen keinerlei Abfälle ins Wasser gelangen; Fäkalien und Öle müssen an Land entsorgt werden.

Bootspflege

Die meist giftigen Hinterlassenschaften der Malerarbeiten, speziell das Antifouling, dürfen weder ins Wasser noch ins Erdreich gelangen. Deshalb ist der Arbeitsbereich weiträumig abzudecken.

Beim Neuanstrich des Unterwasserschiffs und beim Entfernen alter Anstriche ist der Arbeitsbereich großzügig abzudecken. Der anfallende Abfall ist als Sondermüll zu behandeln und entsprechend zu entsorgen.

Informationen über umweltfreundliche Farben, Lacke und Antifouling-Beschichtungen für Ihr Boot können beim Umweltbundesamt eingeholt werden.

Tanken, Tankanlage und Seeventile

Beim Tanken muss beachtet werden: Motor abstellen, keine elektrischen Schalter betätigen, Vorbereitung gegen das Überlaufen von Kraftstoff treffen, kein offenes Feuer.

Wenn Treibstoff oder Öl in die Bilge gelangt ist, diesen mit einem Lappen aufnehmen und umweltgerecht entsorgen.

Wenn ein Fahrzeug länger verlassen wird, sind alle Seeventile zu schließen und der Hauptschalter des Bordnetzes auszuschalten.

Gasanlage

Flüssiggasanlagen mit Butan oder Propan erfreuen sich an Bord von Kajütbooten wachsender Beliebtheit. Da die Gase schwerer als Luft sind und in Verbindung mit Luft ein explosives Gemisch bilden können, kommt der vorschriftsmäßigen Installation große Bedeutung zu.

Gasbehälter einer Flüssiggasanlage sollen möglichst an Deck gelagert werden, geschützt vor Sonneneinstrahlung. Ist dies nicht möglich, müssen sie in einem besonders abgeschlossenen Raum für Gasbehälter untergebracht werden, der in Bodenhöhe eine Öffnung nach außenbords hat.

Wenn Flüssiggas in das Innere des Bootes gelangt: Gaszufuhr absperren, lüften, keine elektrischen Schalter betätigen, kein Funkgerät und kein Mobiltelefon benutzen.

Vor Inbetriebnahme einer Flüssiggasanlage ist zu prüfen: Die Anlage muss abgenommen sein, Leitungen und Anschlüsse müssen dicht sein. Haupthahn und andere Absperrventile sind zu öffnen.

Wenn eine Flüssiggasanlage außer Betrieb gesetzt wird, sind Haupthahn und Absperrventile zu schließen.

Feuer an Bord

Um einen Brand zu bekämpfen, Luftzufuhr verhindern, Feuerlöscher erst am Brandherd einsetzen und das Feuer möglichst von unten bekämpfen.

Größere Boote mit Kocheinrichtungen, Elektrik und Einbaumotor müssen mindestens einen ABC-Pulver- oder Schaumlöscher mit 2 kg Inhalt an Bord haben. Eine Prüfplakette zeigt den jeweiligen Wartungstermin an. Feuerlöscher sind mindestens alle 2 Jahre überprüfen zu lassen.

Auch aufblasbare Rettungsmittel sind entsprechend der Herstellerangabe warten zu lassen, mindestens jedoch alle 2 Jahre.

Landstrom

Mehr Komfort als die vom Motor aufgeladene Bordbatterie bietet auf größeren Yachten eine Landstromversorgung. Sie erfordert ein gesondertes Schaltpanel mit klarer Trennung von Bord- und Landstrom und besondere Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz vor Stromschlag; deshalb muss ein Fehlerstromschutzschalter installiert sein (FI-Schalter).

Radarreflektoren

Ein Radarreflektor sorgt dafür, dass ein Sportboot auf dem Radar anderer Fahrzeuge besser erkannt werden kann.

Motor

Motorüberwachung Checkliste

Während der Fahrt sind Temperatur, Öldruck und Ladekontrolle regelmäßig zu kontrollieren.

Motorstörung

Eine Störung kann je nach Motorart, Außenborder, Benzin-, Diesel-Einbaumaschine, sehr unterschiedliche Ursachen haben. Deshalb können hier nur ein paar allgemeine Hinweise gegeben werden. Auf jeden Fall ist bei Störungssuche genau nach der Betriebsanleitung vorzugehen.

<u>Störung</u>	<u>Mögliche Ursache</u>
Nach dem Einkuppeln der Antriebswelle bleibt der Motor stehen.	Blockierter Propeller.
Die Temperatur übersteigt die Grenzwerte	Defektes Thermostat, defekte Impellerpumpe, geschlossenes Seeventil, zu niedriger Kühlwasserstand.
Die Ladekontrolllampe erlischt nach dem Starten nicht.	Lichtmaschine bzw. Regler der Lichtmaschine defekt.
Die Ölkontrollleuchte leuchtet nach dem Starten weiter.	Druckschalter bzw. Öldruckpumpe defekt.
Außenborder stottert und bleibt stehen.	Belüftungsschraube geschlossen; verstopfte Kraftstoffleitung.

Verbrauch

Verringerter Luftanteil beim Luft-Kraftstoff-Gemisch und erhöhter Ölanteil beim Mischungsverhältnis bei Zweitaktmotoren führt bei Bootsmotoren zu einem besonders hohen Schadstoffausstoß.

Der Außenbordmotor

Vergaser Leerfahren

Vor dem Hochkippen und Stauen des Außenborders die Benzinleitung abnehmen oder zudrehen und den Motor so lange laufen lassen, bis er abstirbt. Dann sind Vergaser und Schwimmerkammer leer. So tropft kein Benzin aus dem Vergaser ins Wasser oder Boot.

Quickstopp

Der Quickstopp ist ein Muss für jeden Außenborder. Angeklippt verbindet er Mensch und Motor. Beim Sturz über Bord wird so der Zündkontakt bzw. die Kraftstoffzufuhr unterbrochen, damit der Motor sofort zum Stillstand kommt.

Bei einem Fahrzeug mit Außenbordmotor und ohne Ruderanlage wird die Ruderwirkung durch Schraubenstrom und Richtung des Propellers erzielt.

Radeffekt

Unter der indirekten Ruderwirkung, dem Radeffekt des Propellers, versteht man das seitliche Versetzen des Hecks.

Der Radeffekt entsteht durch die Rotation des Propellers im Wasser. Dabei erzeugt der Propeller nicht nur Schub nach vorne oder hinten, sondern auch seitlichen Druck am Unterwasserschiff. Dieser seitliche Druck wirkt besonders auf das Heck und kann es je nach Drehrichtung des Propellers nach Backbord oder Steuerbord versetzen. Besonders deutlich wird der Radeffekt beim Rückwärtsfahren, weil das Ruderblatt zunächst noch nicht ausreichend angeströmt wird.

Deshalb ist die Kenntnis der Propellerdrehrichtung beim Manövrieren wichtig. Ein rechtsdrehender Propeller dreht sich, von achtern gesehen, in Vorfahrt im Uhrzeigersinn. Ein linksdrehender Propeller dreht sich, von achtern gesehen, in Vorfahrt gegen den Uhrzeigersinn.

Bei einem rechtsdrehenden Propeller wird das Heck eines Schiffes im Rückwärtsgang im Allgemeinen nach Backbord versetzt.

Deshalb ist mit rechtsdrehendem Propeller häufig die Backbordseite als Anlegeseite empfehlenswert, weil der Radeffekt das Fahrzeug an die Pier zieht.

vorwärts rechtsdrehend - rückwärts linksdrehend



Anlegen

Man sollte möglichst gegen Strom und Wind anlegen, weil sich das Fahrzeug dabei sicherer manövrieren lässt.

Ein möglichst spitzer Winkel ist der günstigste Winkel beim Anlegen.

Rückwärtsfahrt

Bei einem Fahrzeug mit Einbaumaschine und starrer Welle setzt die Ruderwirkung bei der Rückwärtsfahrt erst relativ spät ein, weil das Ruderblatt erst angeströmt werden muss.

Ankern

Je länger die Kette oder Trosse, umso besser hält der Anker.

Die Leine oder Kette sollte sein:

- Mit Kette: mindestens das 3-Fache der Wassertiefe.

- Mit Leine und Kettenvorlauf: mindestens das 4-Fache der Wassertiefe.
- Nur mit Leine: mindestens das 5-Fache der Wassertiefe.

Man kann erkennen, ob der Anker hält, wenn beim Handauflegen auf die Ankerkette oder -leine kein Rucken zu verspüren ist und sich die Ankerpeilung nicht ändert.

Wetter

Für die Fahrtplanung ist die Beobachtung des Wetters wichtig. Wind, Sicht und Niederschläge können das Fahrverhalten und die Sicherheit auf dem Wasser deutlich beeinflussen. Die Erdkugel ist von einer Lufthülle umgeben. Erwärmte Luft dehnt sich aus. Sie steigt auf und wird leichter, der Luftdruck dementsprechend niedriger. Dadurch entsteht ein Tiefdruckgebiet, kurz Tief (T) genannt. Kalte Luft dagegen zieht sich zusammen und erzeugt einen hohen Druck auf die Erdoberfläche. Es entsteht ein Hochdruckgebiet, kurz Hoch (H) genannt.

Der zwischen Hoch und Tief bestehende Luftdruckunterschied gleicht sich aus, indem schwere Luft in das Gebiet mit leichterer Luft strömt. Diese Luftbewegung ist der Wind.

Je dichter Hoch und Tief zusammen liegen und je größer das Luftdruckgefälle zwischen ihnen ist, umso stärker weht der Wind.

Hoch und Tief

Bei schnellem und stetig fallendem Luftdruck ist mit schlechtem Wetter, Starkwind oder Sturm zu rechnen.

Wenn der Luftdruck langsam aber stetig steigt, ist besseres Wetter und Sonne zu erwarten.

Unsichtiges Wetter

Nebel, Schneefall oder starker Regen führen zu Sichtbeeinträchtigungen und unsichtigem Wetter.

Bei unsichtigem Wetter muss ein Fahrzeug mit einer für die Binnenschiffahrt zugelassenen funktionsfähigen Radaranlage und einer Sprechfunkanlage für den Binnenschiffahrtsfunk ausgerüstet sein.

Wenn während der Fahrt unsichtiges Wetter eintritt, ist auf bestimmten Wasserstraßen ohne Radar und Sprechfunk die Fahrt unverzüglich einzustellen. Luftdruckänderung, Luftfeuchtigkeit und Temperatur sind hauptsächlich für das Wettergeschehen, also Wind und Niederschläge, ausschlaggebend. Eine „Radarfahrt“ ist eine Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar.

In der praktischen Prüfung zum SBF wird geprüft:

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

Für den SBF-See wird zusätzlich noch geprüft:

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

Anmerkung zu 01 (Knoten)

Alle Knoten können geprüft werden! Es reicht nicht den Knoten nur zu stecken, es werden auch Name und Anwendungszweck abgefragt.

Anmerkung zu 02 (Ablegen)

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

Anmerkung zu 03 (Anlegen)

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

Anmerkung zu 04 (Mann-über Bord)

Kommandos	Crew	action
• Rettungsmittel werfen ! • Mann im Auge behalten ! • Schwimmt der Mann frei?	Mann über Bord an Stb./Bb.	• Auskuppeln • Hart-Ruder in Richtung des Kommandos (stb./Bb.)
	Mann schwimmt frei	
		Maschine starten und 3 bis 5 Bootslängen von der Person entfernen, dann Kurs auf die Person nehmen.
Klarmachen zum Aufnehmen der Person an Stb. / Bb.		Gegen den Wind auf die Person zufahren und ca. eine halbe Bootlänge vor der Person Ruder hart Stb./Bb.; dann auskuppeln.

Anmerkung zu 05 (Kursgerechtes Aufstoppen)

Kommandos	action
Boot ist kursgerecht aufgestoppt!	1. Auskuppeln (Leerlauf) 2. Rückwärtsgang 3. Boot und Ufer beobachten (zur Orientierung) 4. Eventuell in die Richtung hinlenken, wo das Boot vorne (Bug) hin geht. 5. Weiterhin Boot und Ufer beobachten 6. Wenn das Boot steht, wieder auskuppeln 7. Mit Kommando (Boot ist kursgerecht aufgestoppt) bestätigen

Anmerkung zu 06 (Wenden auf engen Raum)

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

Anmerkung zu 07 (Fahren auf eine Landmarke/Schifffahrtszeichen)

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

Anmerkung zu 08 (Schallsignale)

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

Anmerkung zu 09 (Rettungsweste anlegen)

Feststoffweste	Vorteil: Halten auch warm	Nachteil: Sind schwer zu verstauen
Automatik (Gas)	Vorteil: Sind leicht zu verstauen. Sind bequemer zu tragen	Nachteil: Wartungsintensiv
• Rettungsweste anlegen die dem eigenen Körpergewicht entspricht. • Alles fest verschließen (Reissverschluß oder Klickverschluss). • Immer griffbereit auf dem Boot haben. • Immer so viele Westen wie Personen an Bord.		

Anmerkung zu 10 (Peilen) - NUR bei SBF SEE Praxis-Prüfung

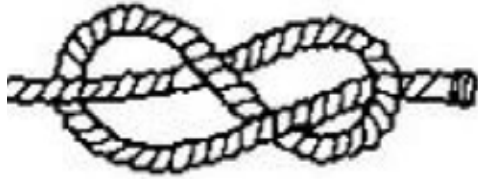
Frage	Antwort
Warum wird gepeilt?	Um die eigene Position zu bestimmen.

Welche Peilung können (beim SBF-See) auf dem Boot gemacht werden?	• Kreuzpeilung (Positionsbestimmung) • Einfache Peilung (Kursbestimmung)
In welchem Winkel sollten die angepeilten Objekte auseinander stehen	Optimaler Winkel: 90° (+/- 30°)
Was für Objekte können angepeilt werden?	Nur Objekte, die in der Seekarte eingetragen sind.
Kann der Wert eines Handpeilkompasses in die Seekarte übertragen werden?	Nein, es muss die Missweisung beschriftet werden. <i>ACHTUNG: Ein Handpeilkompass hat <u>keine</u> Deviationstabelle (Ablenkungstabelle). Man muss beim Peilen darauf achten, sich von Ablenkungen (Stahl, Elektrik, Funkwellen) fernzuhalten.</i>
Kann der Wert eines Kompasskurses in die Seekarte eingetragen werden?	Nein, dieser muss vorher mit Missweisung und Ablenkung beschriftet werden (MgP - RWP).
Was ist eine Deviation?	Deviation = Ablenkung. Beeinflussung des Kompasses durch Störfelder auf dem Boot.
Was ist Deklination?	Deklination = Missweisung Winkel zwischen Magnet-Nord und Geografisch-Nord.

Anmerkung zu 11 (Fahren nach Kompass) - NUR bei SBF SEE Praxis-Prüfung

Richtung	Sonnenstand	Richtung	Sonnenstand
Norden / 000°	Sonnenstand	Süden / 180	Mittagssonne
Osten / 090°	Sonnenaufgang	Westen / 270	Abendsonne
Kommandos		action	
Nehme Kurs auf xxx Grad (z.B 180°)		Bb oder Stb. steuern. Merkregel: „Left is less“	
Neuer Kurs xxx Grad liegt an		Kurs bestätigen.	
Was ist der Gegenkurs ?		+2/-2 oder -2/+2	

Achtknoten



Achtknoten

Der Achtknoten verhindert das Herausrauschen einer Schot aus einer Kausch.

Palstek



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

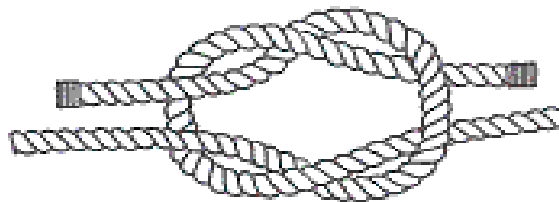
Der Name Palstek ist plattdeutsch für Pfahlstich.

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

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

www.nauticlub.de/knotenvideo

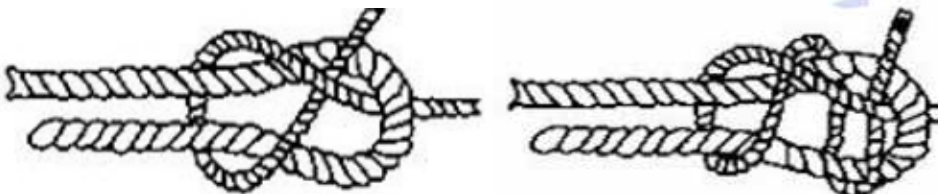
Kreuzknoten



Der Kreuzknoten dient dazu zwei gleichstarke Enden miteinander zu verbinden.

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

Schotstek



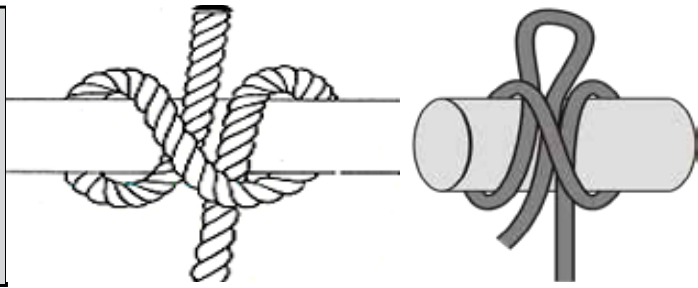
Einfacher und Doppelter Schotstek

(Gelten in der Prüfung als zwei Knoten !)

Der Schotstek eignet sich zum Verbinden zweier Seile, sowohl für gleich starke Seile als auch für Seile unterschiedlicher Stärke.

Das dicke Ende sollte jedoch immer die Bucht bilden.

Webeleinstek



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

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

Stopperstek



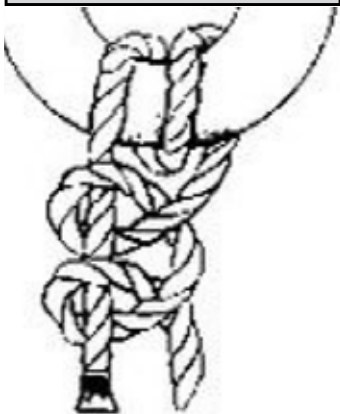
Der Stopperstek, hier in der Variante mit dem 2x Überrollen über die ziehende Part. Stopperstek gem. Sportbootführerscheinprüfung See des DSV.

(Der Stopperstek kann in vielen unterschiedlichen Varianten gesteckt werden.)

Je mehr Windungen auf der Zugseite gemacht werden, desto höher wird die Klemmwirkung.

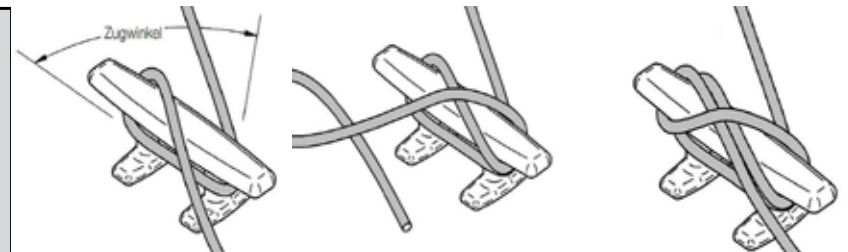
Mit dem Stopperstek kann eine Hilfsleine an ein unter Spannung stehendes Seil geknotet werden, um dieses mit einer Winsch oder einem Flaschenzug zu entlasten. Das ist beispielsweise der Fall, wenn eine Schot durch die Windkraft im Segel gespannt wird und sich auf der Winsch verklemmt (einen „Überläufer“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

1 1/2 Rundtörns mit 2 halben Schlägen



Der 1 1/2 Rundtörns mit 2 halben Schlägen Knoten kann auch unter Spannung gebunden und gelöst werden. Er eignet sich zum Festbinden an Stangen, Ring, Poller oder anderen Gegenständen und ist sehr zuverlässig. Bereits mit dem ersten Törn am Poller kann ein Schiff beim Anlegen kontrolliert werden. Der Knoten kann auch mitten im Seil verwendet werden. Wird der erste halbe Schlag durch die zwei Rundtörns geführt und der zweite halbe Schlag weggelassen, entsteht der Roringstek.

Klampe



Klampe belegen mit Kopfschlag

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

Der Kopfschlag ist ein Halber Schlag.



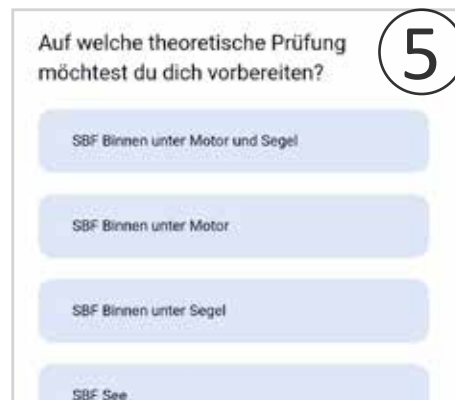
sea-base.de
Klicke auf der Startseite
"Kurs kaufen".



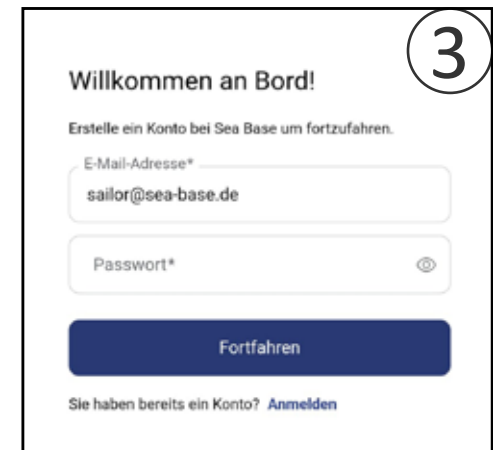
Wähle deinen
Fragenkatalog aus:
SBF Binnen und schließe
den Kauf ab.



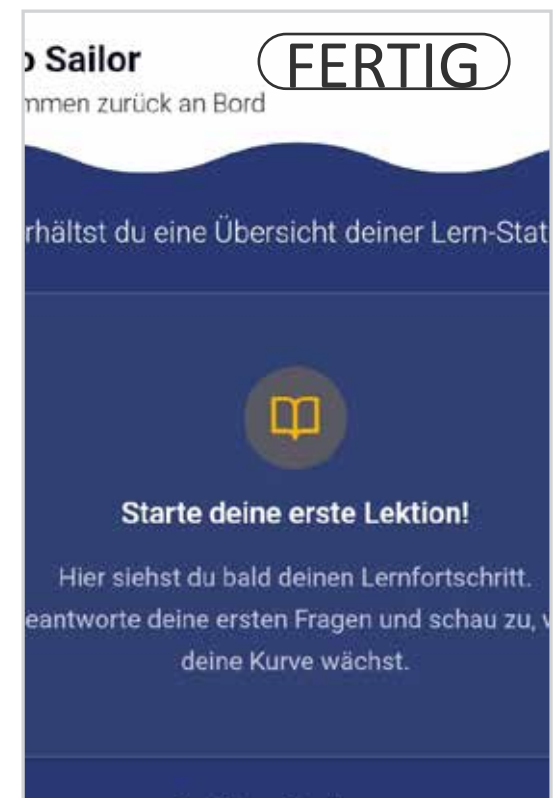
- Browser Menü öffnen
- Teilen drücken.
- Zum Startbildschirm hinzufügen



Wähle mit welchem Schein du starten möchtest.
Im Binnenkurs ist das SBF Binnen unter Motor. Wenn du noch
keinen Schein hast, wähle aus "**keine Vorkenntnisse**"



Registrierte dich und melde
dich in der App an.

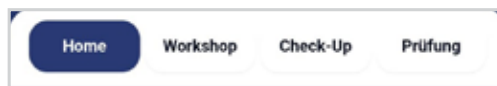


1. Workshop

Im Workshop lernst du alle Fragen und Themen Schritt für Schritt kennen. Die Inhalte sind nach Kategorien geordnet, zum Beispiel Lichterführung, Fahrpraxis, Schallsignale oder Tonnen und Leuchtfeuer.

Zu jeder Frage erhältst du eine ausführliche Erklärung. Bilder, Grafiken und praktische Tipps helfen dir, die Inhalte besser zu verstehen und wichtige Zusammenhänge leichter zu behalten.

Der Workshop ist ideal, wenn du ein Thema neu lernen oder gezielt etwas nachschlagen möchtest.



2. Check-Up

Im Check-Up trainierst du die Fragen aus dem Workshop im Multiple-Choice-Verfahren und überprüfst, wie sicher du die Inhalte bereits beherrschst.

Nach deiner Antwort zeigt dir die App die „Merke“-Hinweise. Diese markieren die Wörter oder Aussagen, die die richtige Antwort von den falschen unterscheiden.

Der intelligente Check-Up merkt sich, welche Fragen du sicher beantwortest und wo du noch unsicher bist. Diese Fragen werden dir gezielt wieder vorgelegt.

3. Prüfung

In der Prüfungssimulation trainierst du unter echten Prüfungsbedingungen.

Du bearbeitest einen vollständigen Prüfungsbogen mit 30 Fragen, wie in der originalen Prüfung.

Während der Prüfung läuft ein Timer. Am Ende wird deine Prüfung ausgewertet, so dass du siehst, ob du bestanden hättest und welche Fragen du wiederholen solltest. Die Prüfungssimulation ist ideal, wenn du testen möchtest, ob du bereit für die echte Prüfung bist.

4. Smartes Lernen

In Sea-Base kannst du jederzeit zum Smarten Lernen wechseln. Anders als im Workshop und im Check-Up lernst du hier nicht nach einzelnen Kategorien, sondern kategorieübergreifend.

Die App stellt dir gezielt Fragen aus verschiedenen Themenbereichen zusammen. So trainierst du dein Wissen gemischt – ähnlich wie später in der Prüfung. Wir empfehlen, mit dem Smarten Lernen erst zu beginnen, wenn du alle Fragen im Workshop oder im Check-Up mindestens einmal durchgenommen hast.



DIE APP Empfehlung

Bei allen Fragen zur App könnt ihr einfach den QR-Code scannen. Dahinter findet ihr unseren GPT-Assistenten, der euch Schritt für Schritt weiterhilft.

Hinweis: Dafür benötigt ihr ein ChatGPT-Konto.



ACHTUNG!

Wenn du keinen SBF See hast, müssen es beim SBF Binnen **253** Fragen sein - ohne die Segelfragen

Wenn du den SBF See schon hast, müssen es **181** Fragen sein - ohne die Segelfragen.

Für die Segelfragen kämen **47** Fragen dazu.

Das könnt ihr in der SCHEINKONFIGURATION unter **DEINE SCHEINE** überprüfen.

early bird plan

Themen die ihr schon vor Kursbeginn lernen könnt:

- Not- & Alarmsituationen
- Schallsignale
- Sichtzeichen
- Tafelzeichen

Glossar SBF Binnen – Antriebsmaschine und Segeln

Allgemeine Themen

Maschinenfahrzeug – ein Boot, das mit Motor fährt.

Fahrzeug unter Segel – ein Boot, das nur mit Segeln fährt.

Luv – die Seite, von der der Wind kommt.

Lee – die windabgewandte Seite.

Backbord – links in Fahrtrichtung.

Steuerbord – rechts in Fahrtrichtung.

Fahrt durchs Wasser – wie sich das Boot relativ zum Wasser bewegt.

Fahrt über Grund – wie sich das Boot relativ zum Ufer oder Boden bewegt.

Fahrzeug in Fahrt – ein Boot, das nicht festgemacht ist, nicht vor Anker liegt und nicht auf Grund sitzt.

Vor Anker – das Boot hält mit dem Anker an einer Stelle.

Auf Grund sitzen – das Boot steckt am Gewässerboden fest.

Kollisionskurs – zwei Boote laufen so, dass ein Zusammenstoß möglich ist.

Ausweichpflicht – die Pflicht, dem anderen Fahrzeug Platz zu machen.

Begegnen – zwei Fahrzeuge kommen sich frontal oder fast frontal entgegen.

Kreuzender Kurs – zwei Kurse schneiden sich.

Manövrierunfähig – ein Boot kann nicht mehr wie vorgeschrieben steuern oder ausweichen.

Fahrwasser – der Teil der Wasserstraße, den der durchgehende Schiffsverkehr benutzt.

Fahrrinne – der Teil der Wasserstraße, für den bestimmte Breiten und Tiefen vorgesehen sind.

Bergfahrt – Fahrt in Richtung Quelle bzw. flussaufwärts.

Talfahrt – Fahrt in Richtung Mündung bzw. flussabwärts.

Kleinfahrzeug – auf Binnenstraßen meist ein Fahrzeug unter 20 m Länge.

UKW-Sprechfunkzeugnis – der nötige Funknachweis für den Binnenschiff-fahrtsfunk.

Radarfahrt – Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar.

Badezone – geschützter Bereich für Badende.

Fender – Polster zwischen Boot und Wand oder anderem Boot.

Positionslampen – die Beleuchtung eines Fahrzeugs, damit andere Richtung und Lage erkennen.

Seitenlicht – rotes Licht an Backbord und grünes Licht an Steuerbord.

Hecklicht – weißes Licht nach hinten.

Topplicht – weißes Licht mit größerem Sichtbereich nach vorn und zu den Seiten.

Rundumlicht – ein Licht, das von allen Seiten sichtbar ist.

Dreifarbenlaterne – eine Laterne, die Rot, Grün und Weiß kombiniert.

Zweifarbenlaterne – eine Laterne, die Rot und Grün kombiniert.

Trapez – Hilfe zum Ausreiten, um das Boot bei Wind stabiler zu halten.

Notruder – Ersatz zum Steuern, wenn das normale Ruder ausfällt.

Abdrift – seitliches Versetzen des Bootes durch Wind.

Thema Segel

Achterliek – hintere Kante eines Segels.

Segellatte – Latte zur Formgebung und Aussteifung des Segels.

Killen – Flattern des Segels im Wind.

Wahrer Wind – der echte Wind über dem Wasser, unabhängig von der Bootsfahrt.

Scheinbarer Wind – der Wind, den man an Bord tatsächlich spürt.

Vorwindkurs – der Wind kommt von hinten.

Halbwindkurs – der Wind kommt etwa von der Seite.

Amwindkurs – das Boot segelt möglichst dicht gegen den Wind an.

Raumschotkurs – der Wind kommt schräg von hinten.

Bö – kurzer, stärkerer Windstoß.

Pinne – Hebel, mit dem das Ruder gesteuert wird.

Aufschießen – Leinen sauber in Ringen oder Buchten ordentlich hinlegen.

Fall – Leine zum Hochziehen eines Segels.

Schot – Leine zum Einstellen eines Segels.

Vorliek – vordere Kante eines Segels.

Unterliek – untere Kante eines Segels.

welcome & start

Dear Sailors,

die GELBEN SEITEN bilden die Grundlage der Kommunikation zwischen dir und nautiCLUB. Hier sind alle Fragen zu Kurs und Prüfung ausführlich erklärt.

Bitte lies die GELBEN SEITEN sorgfältig und vollständig.

Damit du dem Kurs- und Prüfungsablauf gut folgen kannst, orientiere dich bitte durchgehend an den GELBEN SEITEN.

Die GELBEN SEITEN beantworten den Großteil aller Fragen, die sich im Laufe des Kurses ergeben, und tragen dazu bei, die Kommunikation in den WhatsApp-Gruppen reibungslos und schlank zu halten.

Wir bedanken uns schon jetzt für deine Mitarbeit und freuen uns auf die gemeinsame Zeit im nautiCLUB.

Liebe Grüße

Skipper Malte & team nautiCLUB

25-32

TIMELINE ▶▶▶

basics

Wo läuft die
Kommunikation ab?
(INFO 01)

Bitte poste alle Anliegen, Fragen und Bestellungen in der passenden WhatsApp-Gruppe.

Nur dort sehen unsere zuständigen Skipper deine Nachrichten und können sie bearbeiten.

Bitte poste keine Nachrichten und Fragen zu Kurs und Prüfung ausserhalb der Gruppen.

Bitte sende uns keine Sprachnachrichten, da diese nicht bearbeitet werden. Ebenso können wir aus technischen Gründen keine WhatsApp-Anrufe empfangen.

WICHTIG:

Fragen zu

Kurs und Prüfung SBF Binnen nur in der Gruppe deines **Binnen-Kurses**

Fragen zu

Kurs und Prüfung SAFETY-FKN nur in den Gruppen:

Binnen-Ergänzung & S-FKN.

Wie läuft die
Kommunikation ab?
(INFO 02)

Du startest deinen Kurs in der WhatsApp Gruppe deines Binnen-Kurses.

Hier wird alles besprochen, was mit dem ersten Teil des Kurses, also dem SBF Binnen, zusammenhängt: Vom Opening bis zur Prüfung und ggf. einer Wiederholung.

Wenn du auch den Kurs **SAFETY & FKN** machen möchtest, tritt bitte, wenn du so weit bist, der Gruppe **BINNEN-ERGÄNZUNG & SAFETY-FKN** bei, entweder als **Präsenz-Kurs** (CGN, DUS oder DOR) oder als **FRONTLINE-Kurs** via Zoom (FL).

Den Link zu den Binnen- und SAFETY & FKN-Gruppen **posten wir unmittelbar nach Kursbeginn**, oder du nutzt den QR-Code auf Seite 29.

Wann muss ich mein Attest und die Passbilder abgeben?
(INFO 11)

Deine zwei Passbilder müssen am ersten Unterrichtstag vorliegen.

Wenn du keine hast, kannst du gerne welche bei uns machen lassen.

Das Attest brauchen wir spätestens am ersten Kurstag oder **9 Tage vor der Prüfung.**

Bei FRONTLINE-Kursen brauchen wir alle Unterlagen (Antrag, Passbild und Attest zusammen) bis spätestens 9 Tage vor dem Prüfungstermin.

Bitte sende uns keine Scans oder Fotos vom Attest; wir können nur Originale verwenden.

WICHTIG:

Ohne vollständige Anmeldeunterlagen können wir dich nicht zur Prüfung anmelden.

Das gilt auch dann, wenn du deinen Prüfungstermin schon gebucht hast.

Bitte halte selbstverantwortlich nach, ob du alle Unterlagen abgegeben hast.

Wenn du bereits einen **SBF See** besitzt, brauchen wir **vor Kursbeginn ein Foto** deines Seescheins.

Kann ich meinen alten SBF See auf der neuen SBF-Karte eintragen lassen?
(INFO 12)

Wenn du den **SBF See** schon besitzt und er **zusammen mit dem SBF Binnen** auf deiner **neuen Führerschein-Karte** eingetragen werden soll, gib den Schein bitte **am ersten Kurstag** ab; spätestens brauchen wir diesen am letzten Kurstag.

Anderenfalls wird auf deiner neuen Führerschein-Karte **nur der SBF Binnen eingetragen.**

Auch wenn du den See-Schein nicht abgeben möchtest, brauchen wir einen Scan des See-Scheins, um die „reduzierte Prüfung“ anzumelden.

Binnen Theorie und SBF-See Praxis
(INFO 14)

Wer möchte, kann den Kurs zum **SBF Binnen** mit der **praktischen Prüfung zum SBF See kombinieren.**

Der **Vorteil** besteht darin, dass innerhalb von 12 Monaten die theoretische Prüfung zum SBF See abgelegt werden kann und der Schein ausgestellt wird, **ohne dass eine erneute praktische Prüfung nötig ist.**
Mehrkosten: 22,33 EUR

Welche Gebühren haben ich am vor Kursbeginn bezahlt?
(INFO 17)

Wir kassieren die **Prüfungsgebühren** für den SBF Binnen (149,00 EUR) am **ersten Kurstag.** (Stand 2026)

Die **praktischen Einheiten** und die **Prüfungsfahrt** werden direkt beim Skipper **an Bord gezahlt.**

Zusätzlich anfallende Gebühren, z.B. Wiederholungsgebühren, vorläufige Führerscheine, NO SHOW FEEs oder LATE ACTION FEEs

können **nicht bei der Prüfung bezahlt** werden, sondern müssen vorab überwiesen oder bei uns in der Schule bezahlt werden.
Bitte beachte die Fristen!

Um die **Bankverbindung** zu erhalten, schreibe uns bitte kurz eine **WhatsApp in der Gruppe.**



Wie melde ich mich zur Prüfung an?

nauticlub.de/pruefungsanmeldung

(INFO 19)

Die Prüfungsanmeldung erfolgt ausschliesslich über das **booking tool PRÜ-FUNG**. Wir posten den Link zum tool bei Kursbeginn oder du nutzt den obigen QR-Code.

WICHTIG: Du bist nicht automatisch zur Prüfung angemeldet.

- **Name, Vorname** eingeben (die Vornamen bitte wie sie im Personalausweis eingetragen sind).
- **Kursname** (Name der WhatsApp-Gruppe, in der du aktuell bist)
- **ANmelden** oder **ABmelden** auswählen.
- **Prüfungsdatum. ACHTUNG:** Theorie und Praxis sind grundsätzlich immer zusammen an einem Tag. *(Du kannst die Prüfung „teilen/splitten“. Dann hättest du eine NO SHOW in einem Teil - bitte lies den Hinweis dazu und schreib uns an, dass du das möchtest. Stichwort: SPLIT, siehe INFO 33)*
- **Prüfungsart:** Bitte wähle **SBF Binnen Vollkurs** aus.
- **Bitte melde dich nur einmal an.** Dazu klicke einfach auf Absenden. Wenn du deine E-Mail-Adresse korrekt angegeben hast, bekommst du zeitnah eine E-Mail mit der Bestätigung deiner Anmeldung. Bitte prüfe die Angaben.

WICHTIG: Die **Frist zur Anmeldung** endet jeweils **Sonntag 23:59 Uhr** vor der Prüfung am darauffolgenden Wochenende. Bis dahin kannst du dich kostenfrei an- oder abmelden.

Eine An- oder Abmeldung nach Fristende ist kostenpflichtig.

NO SHOW FEE (Abmeldung nach Fristende oder „geteilte Prüfung“)

- Für einen Prüfungsteil (Theorie oder Praxis): **40,10 EUR (SPLIT-FEE)**
- Für zwei Prüfungsteile (Theorie und Praxis): **50,10 EUR**

Für eine kurzfristige (manuelle) Anmeldung nach Fristende:

- **LATE ACTION FEE** (Anmeldung nach Fristende): **19,81 EUR**



Wie buche ich meine praktischen Einheiten?

nauticlub.de/praxis-buchung

(INFO 18)

Die praktische und theoretische Prüfung zum SBF See finden immer am gleichen Tag statt. Deshalb **buche bitte zeitnah nach Kursbeginn** deine praktischen Einheiten über unser **booking tool PRAXIS** (Link in deiner Kurs-Gruppe oder obiger QR-Code).

Empfehlung zur Buchung:

- **REGULAR UNIT** (120 min) | Standard | Grundkenntnisse im ship-handling, Manöver-Training, Knoten, Peilung
- **SMALL UNIT** (90 min) | als Zusatzeinheit | Aufbau-Manöver-Training, Knoten, Peilung, Prüfungssimulation

nautiCLUB praxis hält immer ein Kontingent an freien Einheiten zurück, die nacheinander freigeschaltet werden. Die Einheiten unmittelbar vor dem Prüfungstermin sind ausschließlich für Kunden reserviert, die schon eine *regular unit* hatten, aber „noch unsicher“ sind.

Deine Fahrstunden sind in der Regel „team lessons“, d. h. es sind zwei Teilnehmer an Bord (Synergieeffekte durch aktives und passives Lernen). **Wenn du also mit Partner:in oder Freund:in zusammen fahren möchtest, bucht euch einfach zwei Slots (SAILOR 1 und SAILOR 2) zum gleichen Termin.**

Gegen Aufpreis bieten wir auch Einzel-Unterricht an.

Bitte wende dich mit allen Rückfragen zu praktischen Einheiten, wie z. B. Terminen, Umbuchungen oder Rechnungen direkt an unsere Kollegen von nautiCLUB praxis (Johannes oder Pascal, siehe **Kontakte Seite.30**).

Die Skipper von nautiCLUB praxis sind nicht in den WhatsApp-Gruppen.

Die Mitarbeiter unserer Theorieschulen haben auf die Abläufe bei der Praxis keinen Einfluss.

Wann findet mein Kurs SAFTY-FKN statt?

Wann soll ich in die Gruppe *Binnen-Ergänzung & SAFETY-FKN* wechseln?
(INFO 24)

→ SBF Binnen und S-FKN in einer Prüfung

Wenn du **SBF Binnen und SAFETY-FKN zusammen in einer Prüfung** ablegen möchtest, tritt bitte zeitnah **nach Kursbeginn einer** der WhatsApp-Gruppen *Binnen-Ergänzung & SAFETY-FKN* bei, **entweder** als **Präsenz-Kurs** oder als **FRONTLINE-Kurs** via Zoom.

→ SBF Binnen & SAFETY & FKN in zwei Prüfungen | Unsere Empfehlung!

- Erste Prüfung: SBF Binnen
- Zweite Prüfung: SAFETY & FKN.

Wenn du das so machen möchtest, **wechsle bitte erst unmittelbar nach der Binnen-Prüfung** in eine der WhatsApp-Gruppen *Binnen-Ergänzung & SAFETY-FKN*.

Der Kurs SAFETY-FKN kann entweder als

FRONTLINE-Kurs via Zoom oder in Präsenz belegt werden.

Die Links zu den WhatsApp-Gruppen posten wir nach dem ersten Kurs-Wochenende.

Alternativ kannst du jederzeit über die **QR-Codes** in deinem Booklet in die *Binnen- & S-FKN-Gruppen* wechseln. (**QR-Codes Seite XX**)

Alle weitere Termine posten wir **ausschliesslich** in den Binnen- & S-FKN-Gruppen, bzw die Termine stehen dort in der Gruppenbeschreibung.
Bitte lies die Gruppenbeschreibung deine Gruppen.

HINWEIS:

- Die Präsenz-Kurse finden erst ab 3 Teilnehmern statt.
Bitte melde dich deshalb rechtzeitig verbindlich in der Gruppe an.
- Eine **Anmeldung zum FRONTLINE-Kurs** ist **nicht nötig**.
- Bitte **beachte** die **Informationen** in der **Gruppenbeschreibung**.

Wann kommt der Führerschein? (INFO 56)

Die **Ausstellung dauert** meist ca. 3 Wochen im Winter und 4 bis 6 Wochen im Sommer.

Wenn du **früher** einen Führerschein brauchst, kannst du dir einen **VFS** bestellen, den bekommst du **sofort ausgestellt**.

Wie bestelle ich einen VORLÄUFIGEN FÜHRERSCHEIN? (INFO 31)

Du kannst deinen vorläufigen Führerschein (VFS) einfach per WhatsApp bestellen in der Gruppe bestellen.

Lies bitte vor der Bestellung **unbedingt den Info-Text zum VFS (Seite. XX)**.

Dort steht auch, WIE der VFS bestellt wird. z.B.:

Der vorläufige Führerschein muss **spätestens 7 Tage vor der Prüfung beantragt und bezahlt werden** (48,90 EUR).

Nach der Prüfung können **keine VFS** mehr bestellt werden.

Wie verschiebe ich eine Prüfung (INFO 22)

Kein Problem, du kannst deinen Prüfungstermin zweimal fristgerecht verschieben.

Dazu wähle im *booking tool Prüfungsanmeldung* bitte **ABMELDEN** aus und gib den Termin ein, zu dem du dich ursprünglich angemeldet hast.

Danach kannst du über **ANMELDEN** den neuen Termin buchen.

Wenn du deinen **gebuchten Prüfungstermin nicht wahrnehmen** kannst, **melde dich** bitte unbedingt von der Prüfung **ab**.

Ohne Abmeldung können wir dich **nicht neu anmelden**.

WICHTIG:

Die **Frist** zur An- oder Abmeldung **endet** jeweils **Sonntag, 2359 Uhr** vor der Prüfung am darauffolgenden Wochenende.

Danach ist eine An- oder Abmeldung kostenpflichtig.
(NO SHOW / LATE ACTION FEE).

Siehe Info 23

**Was sind
NO SHOW FEES ?
LATE ACTION FEES ?**
(INFO 23)

NO SHOW FEE:

ABmeldung nach Fristende oder Nicht-Erscheinen zur Prüfung:

- Für **einen** Prüfungsteil (Theorie oder Praxis): 40,10 EUR
- Für **zwei** Prüfungsteile (Theorie und Praxis): 50,10 EUR

LATE ACTION FEE:

- **AN**meldung nach Fristende. Für eine kurzfristige Anmeldung nach Fristablauf: 19,81 EUR

Bitte **denke selbstständig** an die Zahlung der Gebühren. Der Prüfungsausschuss akzeptiert Anmeldungen nur, wenn alle Gebühren beglichen sind.

Die Gebühren müssen vor der erneuten Prüfungsanmeldung bei uns eingegangen sein.

Du bekommst nach der Abmeldung eine Zahlungsaufforderung. Solltest du keine Zahlungsaufforderung bekommen haben, frag bitte kurz nach.

Wann genau und wo findet die Prüfung statt?
(INFO 32)

Die Prüfungen beginnen in der Regel um 09:00 Uhr.

Den genauen **Zeitplan** deiner Prüfung und die **Adresse** des Prüfungsorts für die Theorie posten wir am **Donnerstag, ab 17:00 Uhr.**

Die praktische Prüfung findet immer am Liegeplatz unserer Schulungsboote statt.

Die Prüfer bemühen sich, die geplanten Zeiten einzuhalten. Nichtsdestotrotz kann es im Laufe des Tages zu Verzögerungen kommen.

Ich möchte Theorie und Praxis nicht zusammen prüfen
(INFO 33)

SPLIT | geteilte Prüfung

Theorie und Praxis finden grundsätzlich immer **zusammen an einem Tag** statt.

Wenn du die Prüfung in zwei Teilen (splitten) ablegen möchtest, informiere uns bitte kurz und melde dich im *booking tool Prüfung* zu einer **Sonderprüfung** an.

Wir melden dich dann nur zu einem Teil, also **Theorie oder Praxis**, an.

Für den **nicht absolvierten Teil** fällt eine **NO SHOW Gebühr für einen Teil** an.

Bevor der zweite Teil geprüft wird, muss diese Gebühr bitte beglichen sein, sonst können wir dich nicht neu anmelden.

Bekomme ich eine Bestätigung meiner Prüfungsanmeldung?
(INFO 34)

Wenn du deine **E-Mail-Adresse** korrekt angegeben hast, bekommst du nach deiner Anmeldung im *booking tool Prüfung* eine E-Mail mit der **Bestätigung deiner Anmeldung**.

Wir fassen am **Montag** vor deiner Prüfung **alle Anmeldungen und VFS-Bestellungen in einem Forecast** zusammen, den wir in deiner Kurs-Gruppe posten.

Sollte hierbei ein Übertragungsfehler entstanden sein und deine Anmeldung **nicht wunschgemäß** dort aufgelistet sein, mach uns bitte kurz **in der Gruppe** darauf aufmerksam. Wir korrigieren das dann sofort.

Die **zweite Zusammenfassung** mit dem Zeitplan zur Prüfung **posten wir am Donnerstag ab 17:00 Uhr.**

Sollte dein **Name** im Forecast oder Zeitplan **nicht zu 100 % korrekt geschrieben** sein, hat das **keine Relevanz** für die Daten im Führerschein. Diese bezieht der Prüfungsausschuss ausschließlich aus deinem Prüfungsantrag, den du vor Kursbeginn korrigiert hast.

Müssen zur Binnen-Prüfung auch die Segelfragen gelernt werden?
(INFO 42)

Nein, der Binnen-Kurs beinhaltet nur den **SBF Binnen unter Motor** (AM)

Wenn du auch den SBF Binnen unter Segel (S) prüfen lassen möchtest, **kannst du natürlich zusätzlich die Segelfragen lernen und prüfen lassen** (Mehrkosten: 37,90 EUR).

Zur Ausstellung wird jedoch auch eine **praktische Prüfung unter Segel verlangt**. Diese praktische Prüfung und den dazugehörigen Unterricht bieten wir nur in den „warmen“ Monaten Mai bis September an.

Zur **Buchung der theoretischen Prüfung zum SBF Binnen unter Segel** überweise bitte die obige Gebühr und melde dich über unser *booking tool Prüfung* zu einer Sonderprüfung für den Segelteil an.

BITTE UNTER KEINEN UMSTÄNDEN UNANGEMELDET DIE SEGELFRAGEN BEI DER PRÜFUNG BEANTWORTEN.

Die Ausstellung und Nachbearbeitung kann sich sonst erheblich verzögern und durch den erhöhten Aufwand zu weiteren Kosten führen.

Was passiert, wenn ich nicht zur Prüfung gehe?
(INFO 51)

Wenn du an einer Prüfung nicht teilnimmst, ohne dich vorher abgemeldet zu haben, **melde dich bitte im *booking tool Prüfung* nachträglich ab**.

Anderenfalls können wir dich nicht erneut zu einem neuen Termin anmelden.
Die Gründe für dein Nicht-Erscheinen sind deine Sache und müssen uns daher auch nicht mitgeteilt werden.

Die **Kosten für die Abmeldung nach Fristende** oder bei Nicht-Erscheinen betragen:

- Für **einen** Prüfungsteil (Theorie oder Praxis): 40,10 EUR
- Für **zwei** Prüfungsteile (Theorie und Praxis): 50,10 EUR

Solltest du einen der von dir gebuchten Prüfungsteile (Theorie See, Praxis See, Binnen-Ergänzung) **nicht absolvieren, teile uns das bitte am Prüfungstag mit**.

Was mache ich, wenn ich nicht bestanden habe?
(INFO 53)

Kein Problem, Kopf hoch.

Wir empfehlen, die Prüfung zeitnah zu wiederholen.

Wenn es ernsthafte Verständnisprobleme gibt, sprich uns bitte direkt an.

WICHTIG:

Bitte **informiere** uns spätestens **innerhalb von 12 Stunden** nach der Prüfung, dass du **nicht bestanden** hast, gerne auch außerhalb der WhatsApp-Gruppe.

Wenn wir erst **später** davon **erfahren**, z. B. erst im Zusammenhang mit deiner Anmeldung zur Wiederholungsprüfung, **entsteht ein erheblicher Mehraufwand**.

In diesem Fall berechnen wir für die Korrektur der vergangenen Prüfung 19,81 EUR.

Woher weiß ich, ob ich bestanden habe?
(INFO 52)

In der Regel teilt dir dein Prüfer am **Ende deines Prüfungsblocks** mit, ob du bestanden hast.

Wie buche ich eine Wiederholungsprüfung?
(INFO 54)

Ganz Einfach: Buche im *booking tool Prüfung* die passende Wiederholungs-Prüfung.

WICHTIG:

Die **Wiederholungsgebühr** muss **vor der Anmeldung** bei uns eingegangen sein. Gebühren können nicht bei der Prüfung und nicht bei nautiCLUB praxis bezahlt werden.

Wiederholungsgebühren:

- Theorie Binnen: 47,29 EUR
- Praxis Binnen: 57,62 EUR

Meine Adresse hat sich seit der Anmeldung geändert
(INFO 67)

Sollte sich **deine Adresse** bis zur Ausstellung des Führerscheins **ändern**, teile uns die Änderung bitte rechtzeitig mit - das heisst vor der Ausstellung.

Eine **Adressänderung nach der Ausstellung des Führerscheins** ist nur noch mit **Aufwand möglich** und kostet 29,98 EUR.

Der vorläufige Führerschein (VFS)

Wer möchte, kann einen vorläufigen Führerschein (VFS) beantragen. Der vorläufige Führerschein wird **nach bestandener Prüfung** vor Ort **direkt ausgehändigt**. Er ist 3 Monate ab Prüfungstag gültig.

Der vorläufige Führerschein muss **mindestens 7 Tage** vor der Prüfung beantragt und bezahlt werden. (44,83 EUR). Die Bankverbindung posten wir nach Bearbeitung der Bestellung.

So geht die Beantragung:

→ Beantragung **nur per WhatsApp** in der **Kursgruppe zum Binnen-Kurs**.

Bitte angeben:

- **VFS:** (message marker)
- **[NAME]**
- **[PRÜFUNGSdatum]**
- **[GELTUNGSBEREICH]** (Binnen)

Wichtig:

Wenn der VFS beantragt wurde, gibt es **kein Zurück** mehr. Das Prüfungsdatum kann nicht mehr verändert werden. Die Bestellung in der Gruppe verpflichtet zur Bezahlung des VFS vor der Prüfung.

Das ist zu beachten:

- Nach Bestellung bei uns leiten wir die Bestellung an den zuständigen Prüfungsausschuss weiter. **Danach kann nichts mehr geändert werden.**
- Damit der VFS am Prüfungstag ausgehändigt werden kann, muss der Zahlungseingang spätestens 7 Tage vor der Prüfung erfolgen.
- Wenn die Prüfung verschoben wird, ist der VFS **ungültig**.
- Wenn ein Prüfungsteil nicht bestanden wird, ist der VFS **ungültig**.
- **Im Wiederholungsfall** (Prüfung nicht bestanden) müsste erneut ein vorläufiger Führerschein beantragt (und bezahlt) werden.
- Das **Ausstellungsdatum ist das Prüfungsdatum**. (Sonderwünsche wie: „gültig ab dem xx.xx.“ können wir nicht umsetzen.)
- Der Führerschein muss genau so, wie oben beschrieben, bestellt werden. Nur dann wissen wir, dass dieser Text vollständig gelesen wurde. 😊

Anfahrt zu den Praxis-Standorten



nautiCLUB Köln
Am Sürther Leinpfad 1
Köln-Sürth



nautiCLUB Düsseldorf
Julo-Levin-Ufer.
Medienhafen



**nautiCLUB
Mainz | Wiesbaden**
Biebricher Str. 1A
Rheinport



nautiCLUB Dortmund
Speicherstrasse 6
Hafen Dortmund



Köln



Düsseldorf



Dortmund



FRONTLINE

Der SBF-See und / oder -Binnen

Die Ausstellung dauert ca 2 bis 6 Wochen nach dem Bestehen des letzten Prüfungsteils; Wer früher einen Führerschein braucht, kann einen „Vorläufigen Führerschein“ beantragen.



IWM (inland waters; motorized craft)

Binnenschiffahrtsstraßen, Antriebsart: Antriebsmaschine

IWS (inland waters; sailing craft)

Binnenschiffahrtsstraßen, Antriebsart: Segel

CWM (coastal waters; motorized crafts)*

Seeschiffahrtsstraßen, Antriebsart: Antriebsmaschine

***Anmerkung:**

Einen Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraße und der Antriebsart Segel gibt es nicht.

Bitte **ALLE FRAGEN** zur Praxis (Termine, Rechnung, etc) **DIREKT** an nautiCLUB praxis richten. Die Theorieschulen sind in die Abläufe nicht involviert.

Alle Skipper und Mitarbeiter sind gut per WhatsApp-Text zu erreichen.

nautiCLUB Zentrale

Skipper Malte	GF nautiCLUB BS-1	0174.5267.957
nautiCLUB KÖLN	Büro / tägl. 0900 - 2200 Uhr	0152.5174.2252
Skipper Alex	(Schulleitung)	0176.7315.7200
nautiCLUB DÜSSELDORF	Büro / tägl. 0900 - 2200 Uhr	0174.854.2596
Skipper Malte	(Schulleitung)	0174.5267.957

nautiCLUB MAINZ & WIESB.	Büro / tägl. 0900 - 2200 Uhr	0174.2581.671
nautiCLUB DORTMUND	Büro / tägl. 0900 - 2200 Uhr	0174.8635.578
nautiCLUB ONLINE	Büro / tägl. 0900 - 2200 Uhr	0174.5268.057

nautiCLUB PRAXIS

Praxis Köln (CGN)	Skipper Stefano	01525.841.7300
Praxis Düsseldorf (DUS)	Skipper Pascal	01522.602.4794
Praxis Wiesbaden (MaWi)	Skipper Robert	0152.3149.8184
Praxis Dortmund (DOR)	Skipper Markus	0152.2853.5648
Skipper Johannes (all)	Chef-Skipper	01523.624.5399

Post: nautiCLUB x | Ringelsweide 28 | 40223 Düsseldorf

**Bitte immer in der Gruppe posten,
nur dann sehen es die richtigen Mitarbeiter :-)**



Impressum:
nautiCLUB Bootsschulen GmbH-1
Ringelsweide 28
40223 Düsseldorf
GF. Sven Münster, Malte Reimann

Alle Rechte an nautiCLUB-Booklets und Katalogen vorbehalten. nautiCLUB Booklets sind nur für den persönlichen Gebrauch. Weitergabe, kommerzielle Nutzung und Vervielfältigung sind ausdrücklich untersagt,

Redaktion: 0174 854 2596
DRUCK by
„V Die Druckerin GmbH“, Düsseldorf
TEL: 0172-771-2227
GELBE-SEITEN: 25-32