

Segelschule Fürst

40°

50°

011° 00'

SEGELGRUNDKURS

Segel-Junior Grundschein
Jüngstensegelschein
Segel-Junior Leistungsschein
Segel-Grundschein
SBF Binnen unter Segel
Sportküstenschifferschein
Sportseeschifferschein
Short Range Certificate



www.segelschule-fuerst.de

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	3
1.1	Unterricht.....	3
1.2	Schulsegelboote „Njörd“, „Thor“ und „Elida“.....	3
1.3	Revier	4
2	Segelgrundausbildung	5
2.1	Die Kurse zum Wind.....	5
2.2	Manöverkunde.....	6
2.2.1	Anluven und Abfallen	6
2.2.2	Wende.....	7
2.2.3	Ablegen vom Steg und Motorboot mit backgehaltener Fock	8
2.2.4	Anlegen am Steg und Motorboot mit Aufschießen.....	10
2.2.5	Kreuzen	12
2.2.6	Halse	13
2.2.7	Boje über Bord mit Q-Wende	14
2.3	Ausweichregeln.....	15
2.4	Knoten.....	17
2.5	Festmachen in der Anlegebox.....	17
3	Segelgrundschein.....	19

1 Allgemeines

1.1 Unterricht

Der praktische Unterricht beginnt immer mit einer kurzen Theorieeinheit, in der wir das Tagesziel besprechen. Nachdem wir die Rettungswesten und das Vorsegel auf das Boot gebracht haben, bleiben wir die restliche Kurszeit auf dem Wasser. Wir besetzen die Boote in der Regel mit drei Teilnehmern. Zum Kursende wird gemeinsam "Klar Schiff" gemacht.

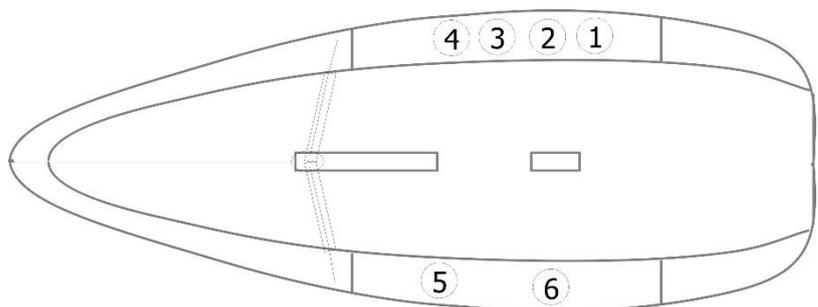
1.2 Schulsegelboote „Njørd“, „Thor“ und „Elida“

Werft: Cremo SE; Typ: C55 Baujahr: 2009; Auslegungskategorie: C
Länge: 5,51; Breite: 2,05; Tiefgang: 1,1 m; Gewicht: 450 kg
Segelfläche am Wind: 17,3 m²; Spinnaker: 21 m²



Ausrüstung:

- ① Anker
- ② Ößfass und Schwamm
- ③ zwei Fender
- ④ Pütz
- ⑤ Festmacherleine
- ⑥ 2 Stechpaddel



1.3 Revier

Der Große Brombachsee hat als bayerisches Landesgewässer ein einheitliches Sturmwarnsystem. 40 Blitze in der Minute bedeutet, dass mit Starkwind (6 – 7 Bft.) zu rechnen ist. Bei Starkwindwarnung üben wir in der Nähe des Hafens und besprechen vorher, ob gereift werden muss. Bei 90 Blitzen in der Minute haben wir Sturmwarnung (es muss mit 8 Bft. und mehr gerechnet werden) und müssen den Schulungsbetrieb auf dem Wasser einstellen.

Das Passagierschiff MS Brombachsee (Fahrstrecke ist schwarz eingezeichnet) und alle Fahrzeuge mit blauem Funkellicht haben Vorfahrt.

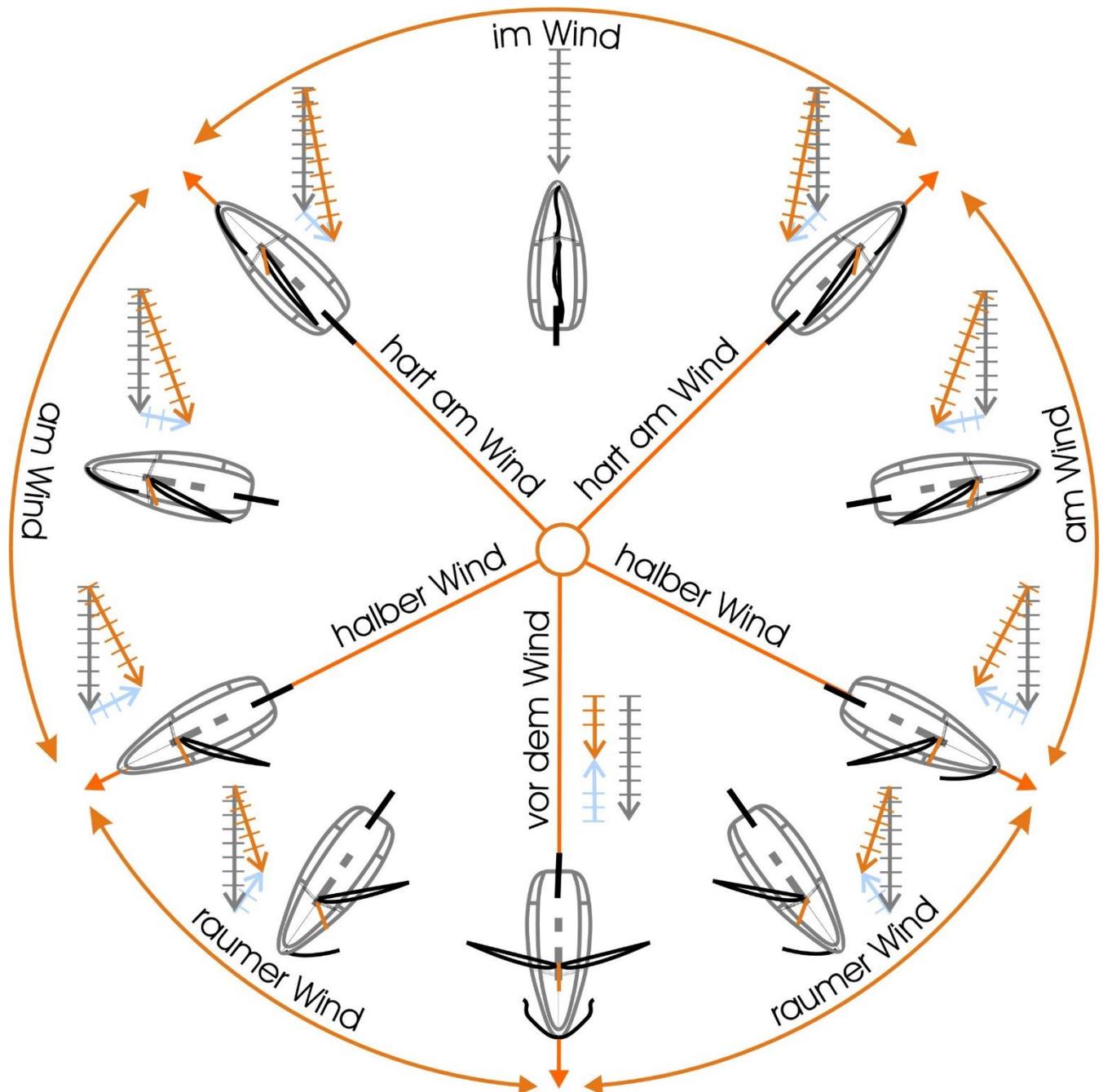
Die mit orangefarbenen Bojen gekennzeichneten Naturschutz und Badegebiete dürfen nicht befahren werden.



2 Segelgrundausbildung

2.1 Die Kurse zum Wind

Beim Segeln orientiert man sich immer an der Einfallsrichtung des scheinbaren Windes (oranjer Pfeil) zur Bootsängsachse. Der scheinbare Wind ist die Summe aus dem wahren Wind (grauer Pfeil; atmosphärischer Wind wie er durch eine Fahne an Land angezeigt wird) und dem entgegenkommenden Fahrtwind (blauer Pfeil). Der scheinbare Wind wird durch den Verklicker (Fahne auf der Mastspitze) angezeigt. In der Praxis muss man sich also um den wahren Wind und den Fahrtwind nicht kümmern.



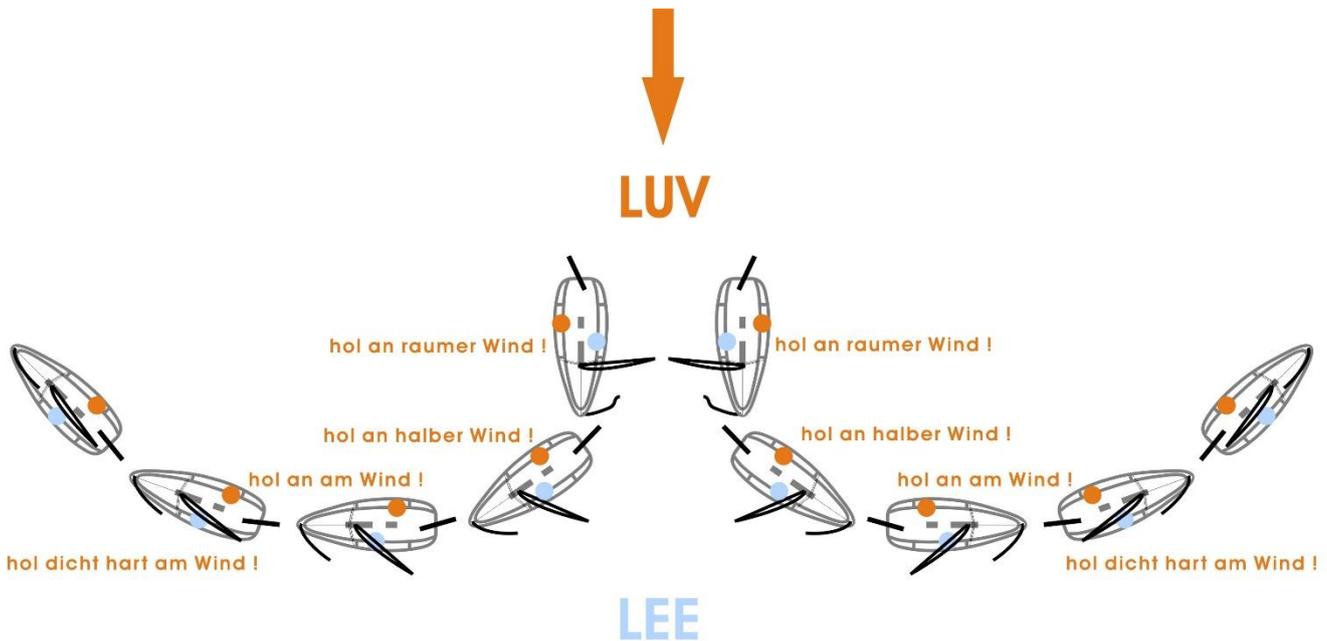
In den folgenden Erklärungen wurde zur Vereinfachung auf die Darstellung des Fahrtwindes und des wahren Windes verzichtet. Alle Bilder beziehen sich auf den scheinbaren Wind.

2.2 Manöverkunde

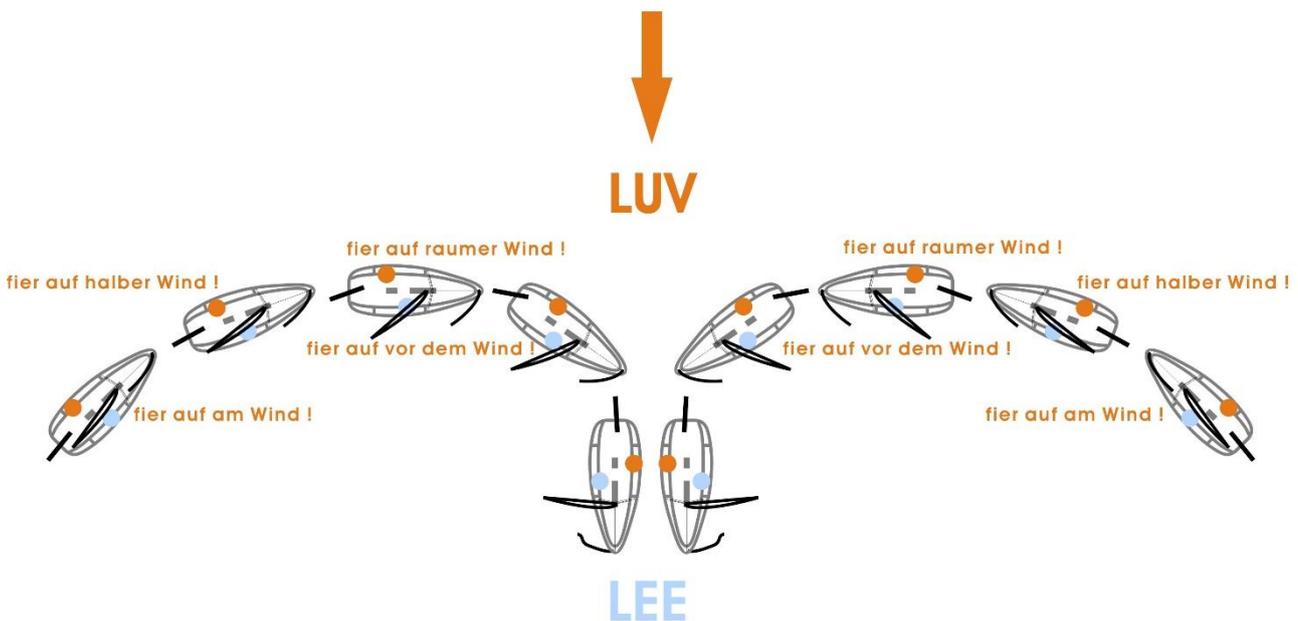
2.2.1 Anluven und Abfallen

Die dem Wind zugewandte Seite des Bootes wird als Luvseite bezeichnet, die dem Wind abgewandte Seite als Leeseite. Der Rudergänger (orange) sitzt immer auf der Luvseite des Bootes, die Mitsegler (blau) verteilen ihr Gewicht so, dass das Boot möglichst aufrecht mit einer leichten Krängung nach Lee schwimmt.

Eine Drehung mit dem Bug des Bootes zum Wind (nach LUV) wird als **Anluven** bezeichnet. Da während des Anluvens der Einfallswinkel des Windes immer kleiner wird (dreht gefühlt nach vorne - tatsächlich dreht das Boot) müssen die Segel mit den Schoten immer weiter angeholt werden.

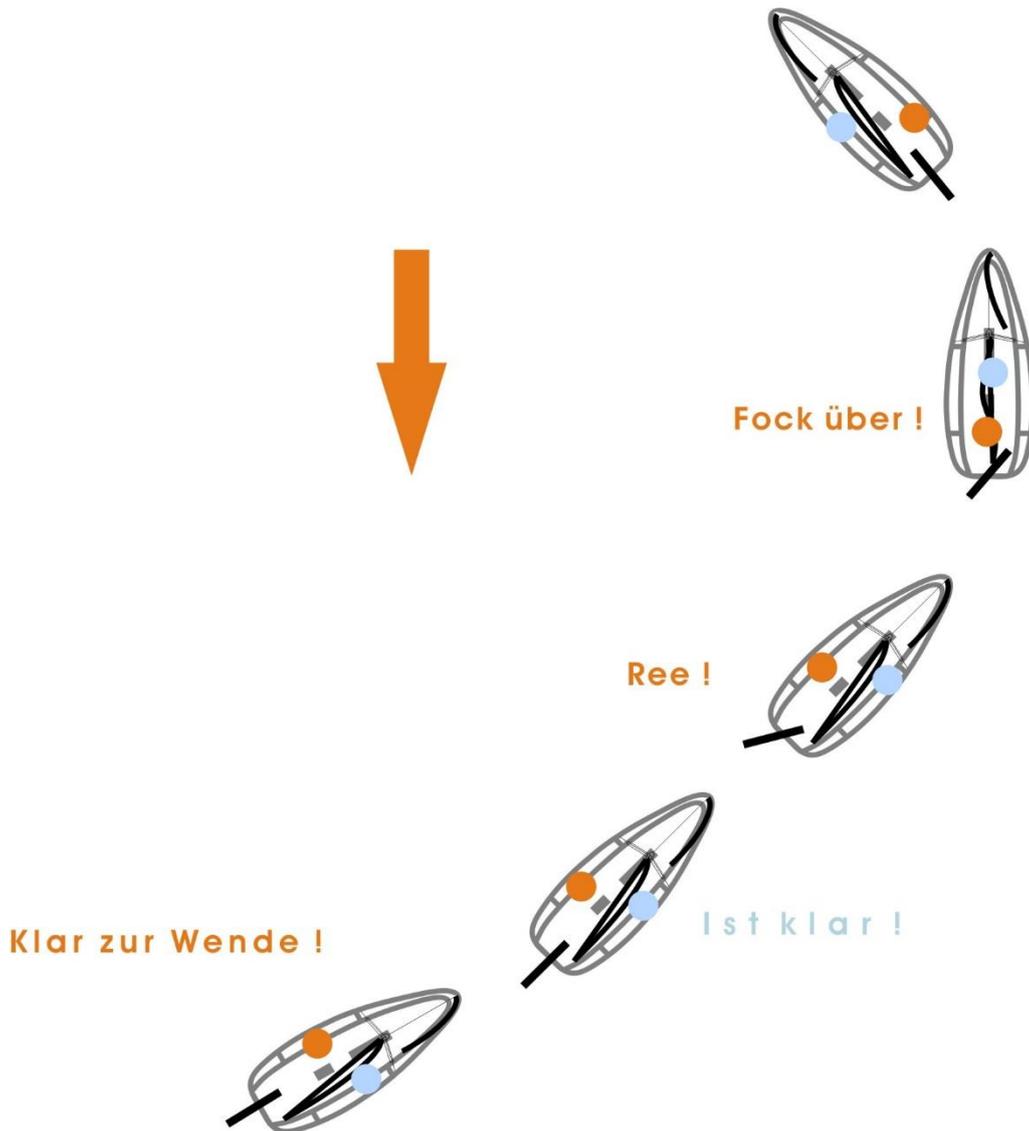


Eine Drehung mit dem Bug des Bootes vom Wind (nach LEE) weg wird als **Abfallen** (wegfallen vom Wind) bezeichnet. Da während des Abfallens der Einfallswinkel des Windes immer größer wird (dreht gefühlt nach achtern - tatsächlich dreht das Boot) müssen die Segel mit den Schoten immer weiter gefiert (geöffnet) werden.



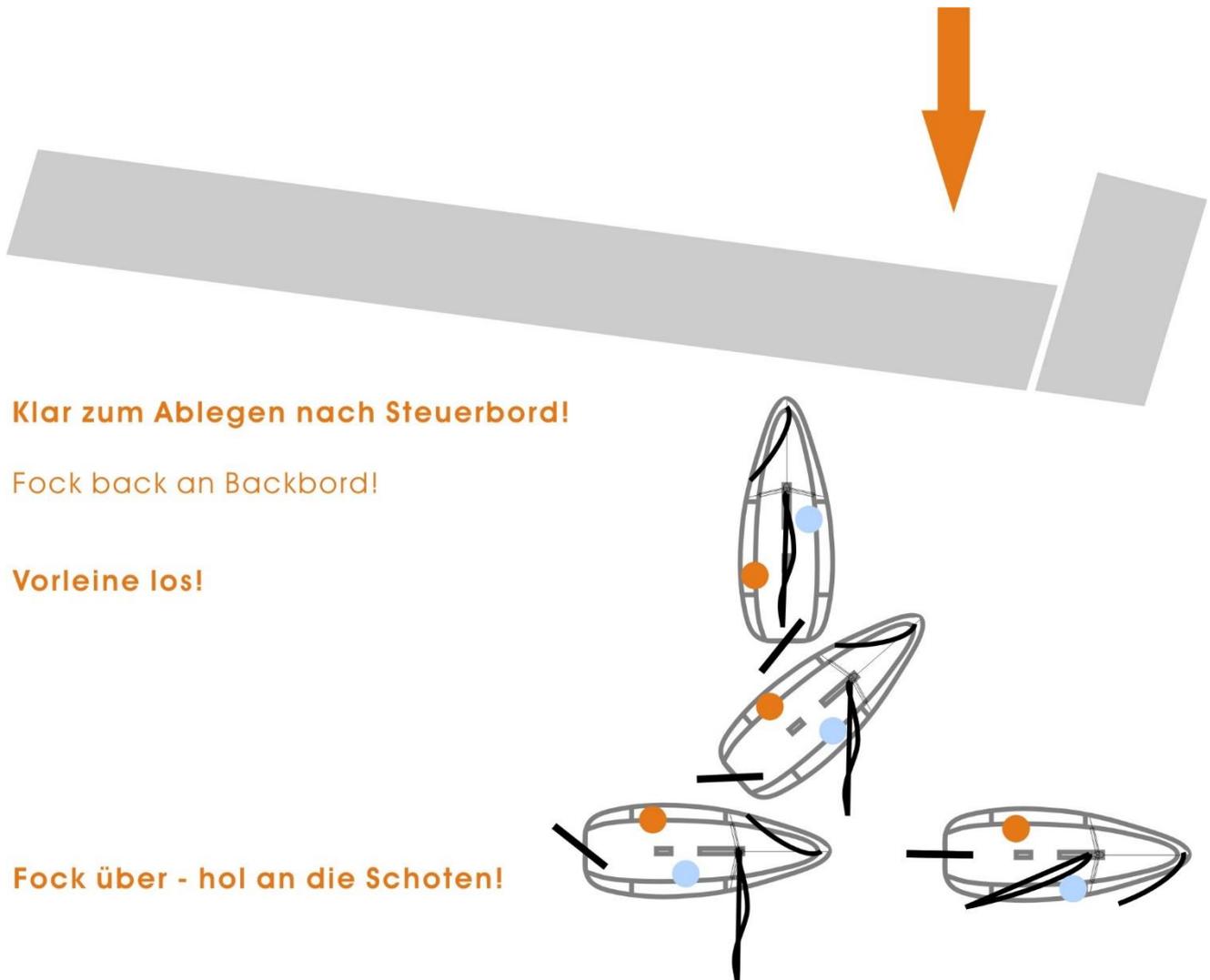
2.2.2 Wende

Bei einer Wende ändert man die Fahrtrichtung von einem „am Wind Kurs“ zu einem „am Wind Kurs“ in dem man den Bug durch den Wind dreht. Bei dem Manöver vertauschen sich die Lee- und die Luvseite des Bootes. Das Manöver wird mit dem Warnruf „REE“ eingeleitet. Die Besatzung wechselt ihre Seiten, wenn das Boot im Wind steht (Großbaum steht mittschiffs). Das Großsegel bleibt beklemmt, während das Vorsegel immer dichter geholt wird. Wenn der Rudergänger sicher ist, dass die Fahrt ausreicht, um das Boot durch den Wind zu steuern, gibt er das Kommando „Fock über“. Der Vorschoter holt das Segel über, sobald es back (Segel steht nach LUV) kommt. Wird das Boot während der Wende zu langsam, lässt der Rudergänger das Segel back stehen, um die Drehung zu unterstützen. Das Kommando „Fock über“ kommt dann erst, wenn der neue „am Wind Kurs“ bereits anliegt.



2.2.3 Ablegen vom Steg und Motorboot mit backgehaltener Fock

Vor dem Ablegen vergewissert man sich das das Boot und die Besatzung klar bzw. vollständig ist und im Wind liegt. Nach dem Segelsetzten (erst das Groß dann die Fock) legt man fest, zu welcher Seite abgelegt wird. Der Rudergänger setzt sich auf die Seite des Bootes, die nach dem Ablegen nach Luv zeigt. Durch ein Backhalten des Vorsegels zur späteren Luvseite dreht das Boot mit dem Bug kontrolliert zur späteren Leeseite weg. Die Drehung wird durch Luvruderlage unterstützt. Während dem Manöver bleibt das Großsegel gefiert. Wenn man auf einen halb Wind Kurs gedreht hat, wird das Vorsegel übernommen und die Schoten angeholt.

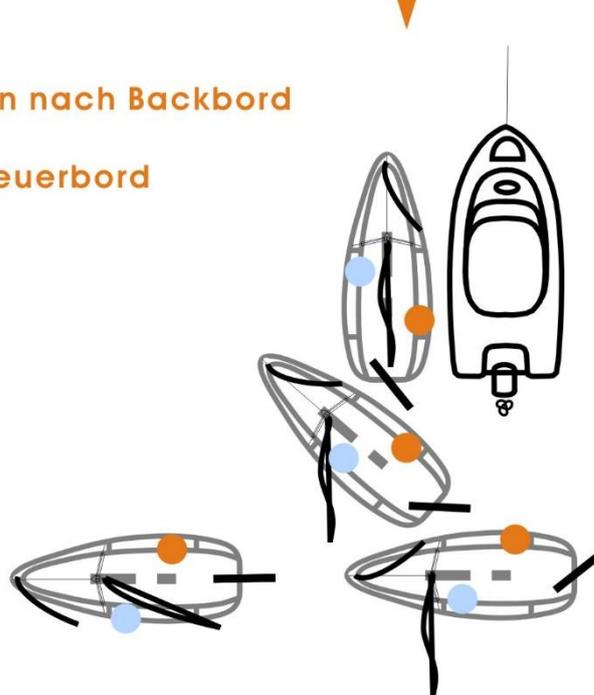


Wir üben das Ablegen zuerst außerhalb des Hafens am Motorboot.

Klar zum Ablegen nach Backbord

Fock back an Steuerbord

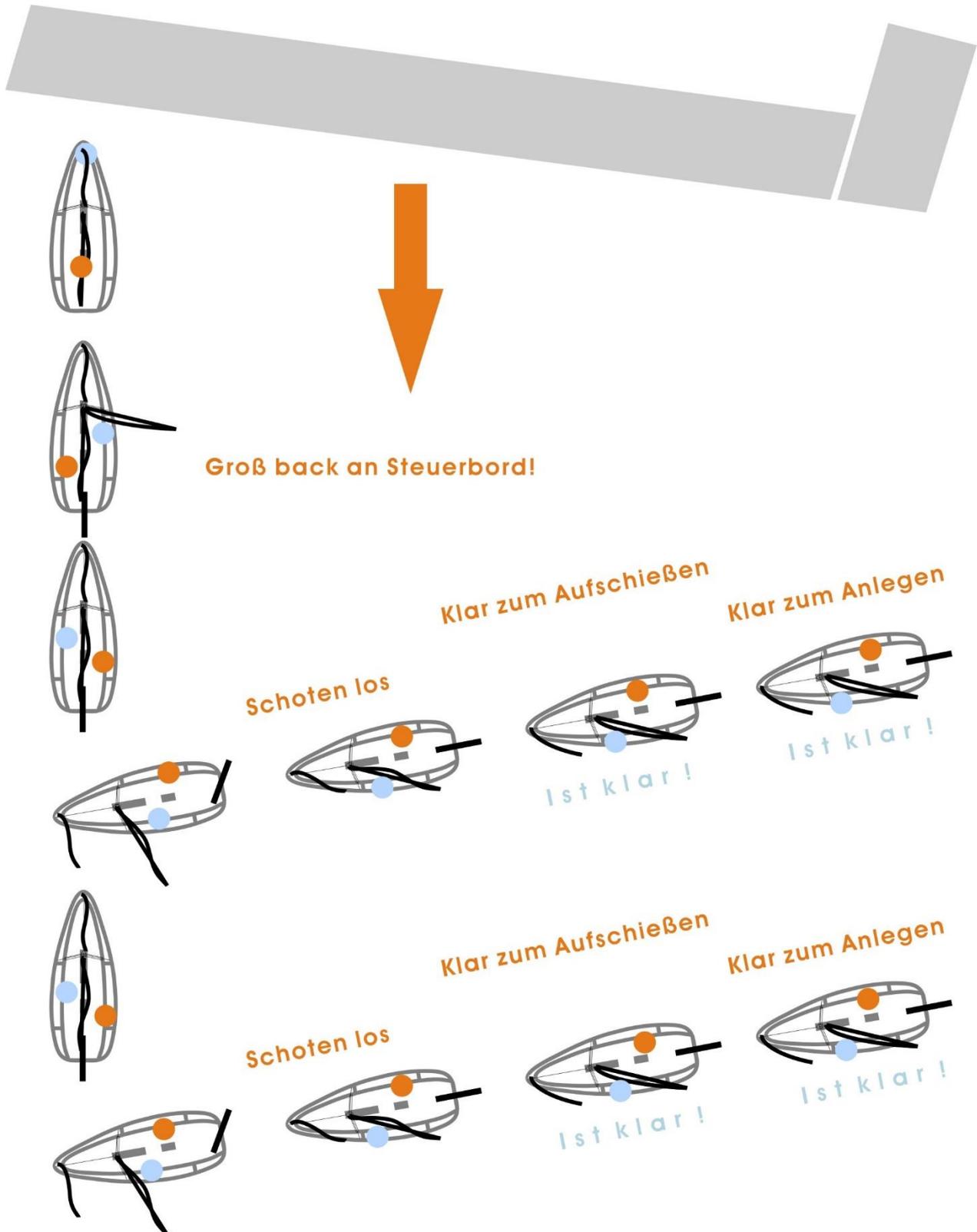
Vorleine los



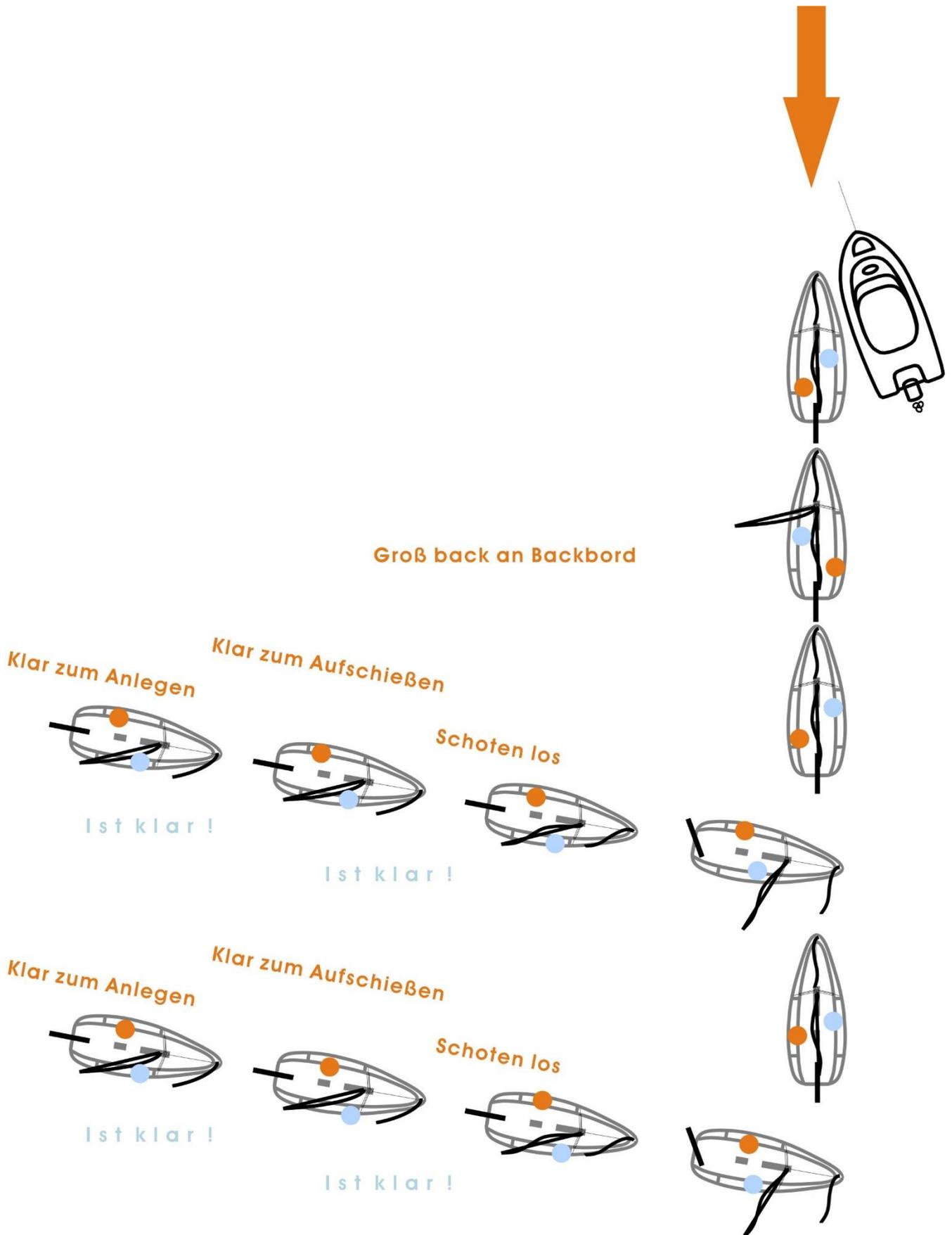
Fock über - hol an die Schoten

2.2.4 Anlegen am Steg und Motorboot mit Aufschießen

Beim Anlegen wird das Boot unter Segel mit einem Aufschießer in den Wind gestellt, um es vor dem Steg zum Stehen zu bringen, sodass man eine Leineverbindung zu einem luvseitigen Steg herstellen kann. Da die Auslaufstrecke mit dem Bootsgewicht, der Windstärke und dem Wellengang variiert, benötigt man einiges an Erfahrung, um nicht an dem Steg anzustoßen. Bei deutlich zu hoher Geschwindigkeit bricht man das Manöver besser ab. Geringfügig zu große Auslaufstrecken kann man durch Backhalten des Großsegels verkürzen. Die Schulungsboote haben eine Auslaufstrecke von 3 bis 5 Bootslängen.



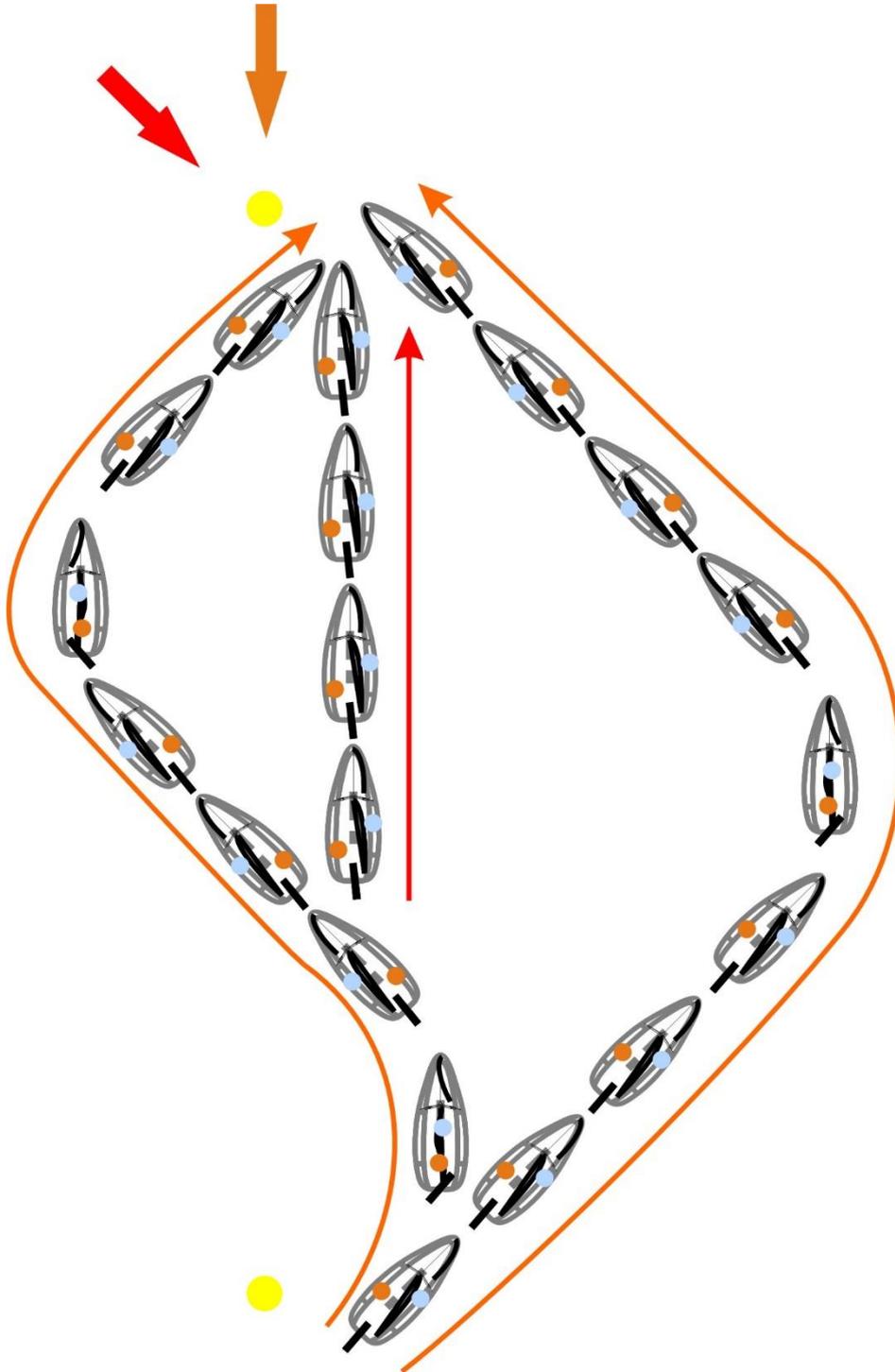
Wir üben das Anlegen zunächst außerhalb des Hafens am Motorboot. Es ist wichtig das Boot genau in den Wind zu stellen (Das Großsegel und das Vorsegel stehen dann genau mittschiffs), da man ansonsten nicht zum Stehen kommt. Der Winkel, in dem man zum Steg oder Motorboot ankommt ist hingegen völlig unbedeutend.



2.2.5 Kreuzen

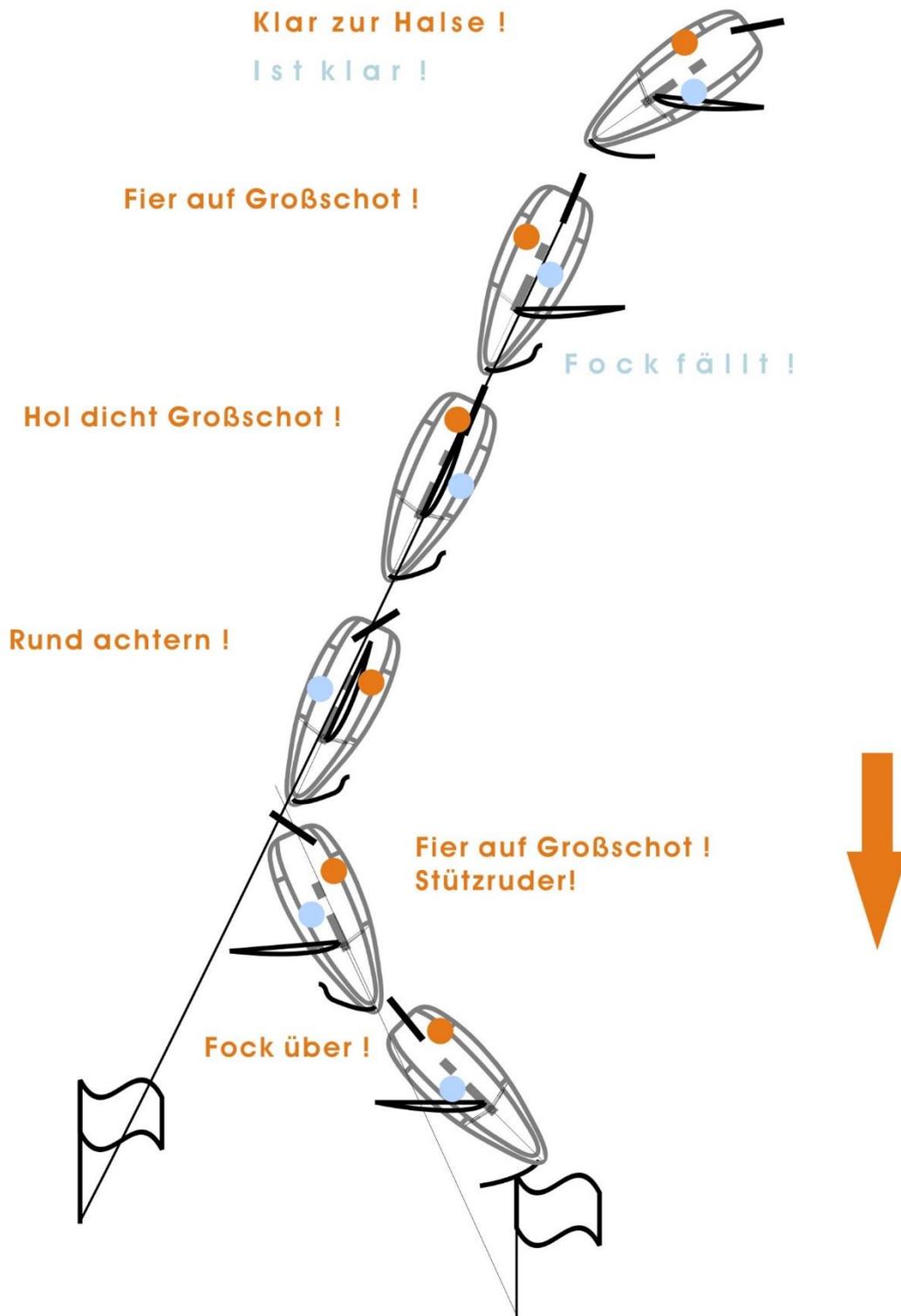
Mit Kreuzen kann man ein Ziel erreichen, das im Wind liegt. Bei konstantem Wind können zwei Schläge ausreichen.

Bei drehenden Winden ist es meist besser mehrere Wenden zu fahren, da man ansonsten riskiert bei ungünstigen Drehern (z. B. Wind dreht von orange nach rot) wieder von vorne zu beginnen. Bei jeder Wende verliert man allerdings wieder Fahrt.



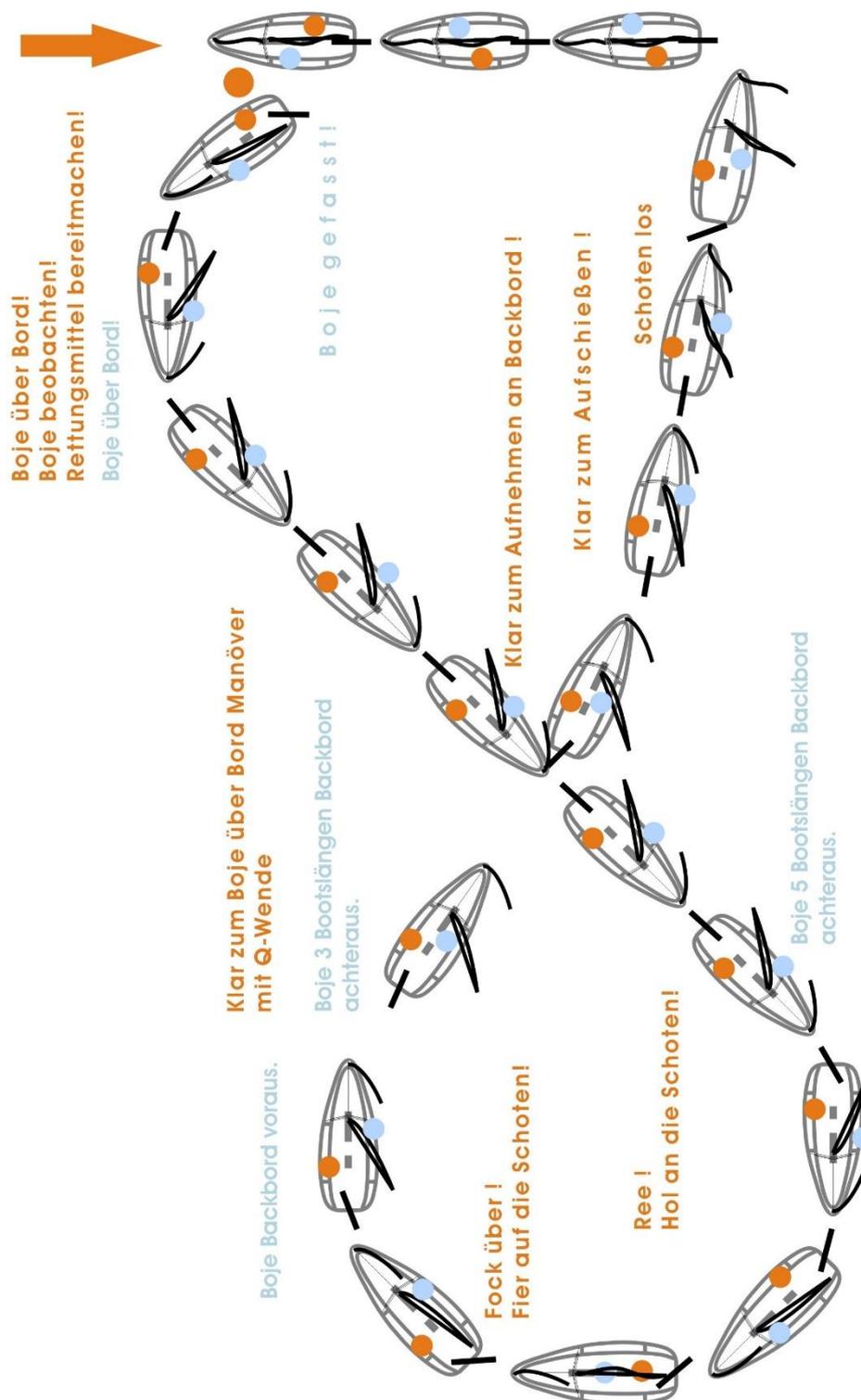
2.2.6 Halse

Eine angekündigte und sauber gefahrene Halse birgt keine Gefahren (leider ist das in den meisten Lehrbüchern anders dargestellt). Das Manöver wird aus einem Raumwindkurs mit Abfallen eingeleitet. Wenn die Fock fällt fährt der Steuermann auf diesem Kurs weiter und holt das Großsegel dicht. Nach dem Seitenwechsel wird auf den Warnruf „rund Achtern“ das Heck mit einer leichten Steuerbewegung durch den Wind geholt. Wenn das Großsegel übergeht wird sofort die Großschot losgeworfen und Kurs (Raumwind) gehalten. Hierzu muss kurz gegengesteuert (Stützruder) werden, um ein unkontrolliertes Anluven des Bootes zu unterbinden. Zum Ende des Manövers holt der Vorschoter die Fock über.



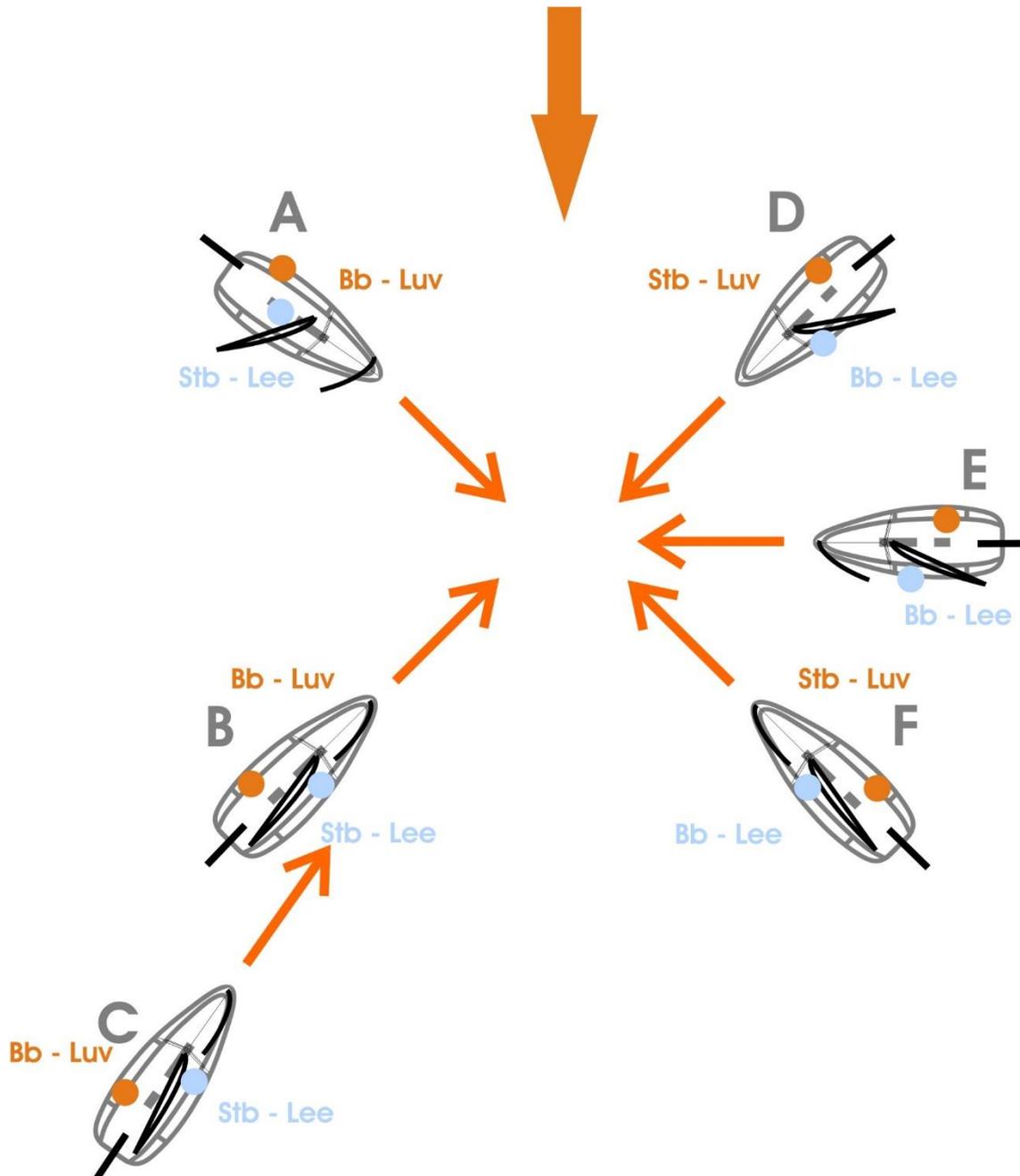
2.2.7 Boje über Bord mit Q-Wende

Bei dem Boje über Bordmanöver wird ein Rettungsmanöver nach Kursen und Bootslängen gefahren. Sobald die Boje im Wasser ist, muss sofort auf einen Raumwindkurs gesteuert werden. Da der Rudergänger sich auf den Kurs konzentrieren muss, wird ein Besatzungsmitglied eingeteilt, um die Boje zu beobachten. Spätestens bei 3 Bootslängen Entfernung wird eine Q-Wende angekündigt und bei 5 Bootslängen mit „REE“ eingeleitet. Da man aus einem Raumwindkurs wendet, müssen die Schoten während des Anluvens angeholt werden. Die Q-Wende sollte einen Radius von 3 Bootslängen haben. Nachdem man durch den Wind gegangen ist, wird solange abgefallen, bis man den Kurs zum Aufschießen an der Boje erreicht hat. Synchron zum Abfallen werden die Schoten gefiert. Das Boot soll durch Aufschießen neben der Boje (in der Höhe der Wanten) zum Stehen kommen.

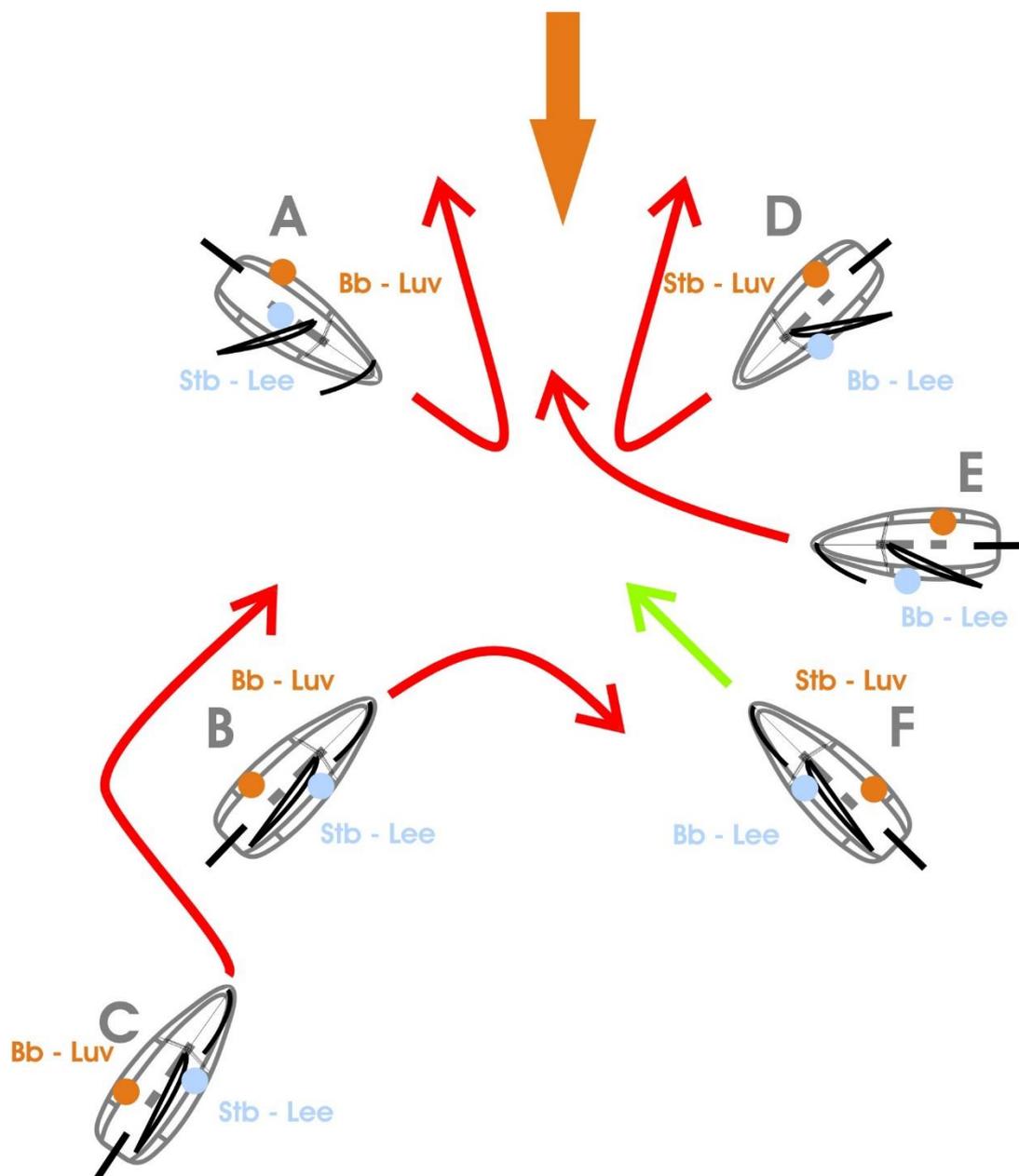


2.3 Ausweichregeln

- Segelfahrzeuge haben Vorrang vor den muskel- und maschinenbetriebenen Fahrzeugen, Ausnahmen Binnen: Fahrzeuge mit Vorfahrt (orange und weiße Fahne, gelber Döpper, blaues Funkellicht)
- Surfer sind auf den Binnenrevieren den Seglern gleichgestellt
- Kitesurfer sind noch nicht gesetzlich geregelt
- Segelfahrzeuge weichen untereinander nach 3 Regeln aus:
 1. Überholer weichen nach LUV aus und halten sich frei
 2. Segelfahrzeuge mit Wind von Backbord weichen Segelfahrzeugen mit Wind von Steuerbord aus
 3. haben zwei Segelfahrzeuge den Wind von der gleichen Seite weicht das Fahrzeug aus, das sich auf der Luvseite des anderen befindet



1. **C** überholt und muss **B** auf dessen Luvseite überholen (Regel 1)
2. **A**, **B** und **C** haben den Wind von Backbord und müssen gegen **D**, **E** und **F** ausweichen (Regel 2)
3. **A** muss gegenüber **B** und **C** ausweichen, weil er sich auf deren Luvseite befindet (Regel 3)
4. **D** muss gegenüber **E** und **F** ausweichen, weil er sich auf deren Luvseite befindet (Regel 3)
5. **E** muss gegenüber **F** ausweichen, weil er sich auf seiner Luvseite befindet (Regel 3)
6. **F** muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten



Ausweichmanöver müssen:

- rechtzeitig
- deutlich
- entschlossen

durchgeführt werden. Nach Möglichkeit dreht man immer vom Kurshaltepflichtigen weg (in dessen Kursrichtung). Kommt der Ausweichpflichtige seiner Ausweichpflicht nicht nach, ruft Kurshalter „**Raum**“. Wenn der Ausweichpflichtige darauf nicht reagiert darf der Kurshalter ausweichen.

2.4 Knoten

Achtknoten

(verhindert das Ausrauschen eines losen Endes)



Kreuzknoten

(verbindet gleich starke Enden)



Palstek

(zum Festmachen an Pollern, Pfählen und Ringen)



1 1/2 Rundtörn mit 2 halben Schlägen

(zum Festmachen an Ringen und Spieren)



Webeleinstek gesteckt

(zum Festmachen an Ringen oder Pollern)



Webeleinstek geworfen

(zum Festmachen an Ringen oder Pollern)



Schotstek

(verbindet verschieden starke Enden)



Großfall anschlagen
(statt eines Palsteks)



doppelter Schotstek

(verbindet sehr verschieden starke Enden)



belegen einer Klampe mit Kopfschlag
(lässt sich unter Last lösen)



2.5 Festmachen in der Anlegebox

Die Boote werden rückwärts am Hauptsteg zwischen den Auslegern festgemacht. Die Leinen bleiben immer am Steg. Die Heckleinen vom Hauptsteg werden über Kreuz durch die Püttinge achtern geholt und die Augen am Ende der Leine in die Karabiner eingehakt.

Die Achterspring wird ebenfalls durch das stegseitige Pütting geholt und mit dem Auge im Karabiner eingehakt.

Zum Schluss werden die Beiden Brustleinen am Bug festgemacht. Die stegseitige Brustleine wird durch das Vorstaggpütting geholt und das Auge im Karabiner eingehakt. Danach wird die Vorleine am Nachbarsteg oder am Nachbarboot auf der Klampe belegt.



Beim Verlassen des Bootes die Fußgurt bitte hochstellen und das Deck mit Frischwasser spülen.

3 Segelgrundschein

Du kannst den Kurs am letzten Kurstag mit dem Segelgrundschein des Verband Deutscher Sportbootschulen ablegen. Die Prüfung besteht aus einem kleinen praktischen Teil und einem Multiple Choice Test. Bitte melde dich rechtzeitig bei uns an, dass wir Dir das Lehrheft zur Vorbereitung geben können. Im Heft ist unter anderem der anschließende Fragenkatalog (41 Fragen) mit den dazugehörigen Antworten abgedruckt.



Die Prüfungsgebühr beträgt 30,- €
(darin enthalten Führerscheinausstellung, Prüfung und Lehrheft)

Sportbootzertifikat
SBF Binnen mit Motor
SBF See

**UKW Sprechfunkzeugnis für den
Binnenschiffahrtsfunk**

FKN Seenotsignalmittel



anerkannt vom
**Deutschen
Segler-Verband e.V.**



Mitglied im
**Verband Deutscher
Sportbootschulen e.V.**



Mitglied in der
**Arbeitsgemeinschaft
Qualitätsausbildung
im Wassersport**



anerkannt vom
**Deutschen Motoryacht
Verband e.V.**



Schulung Theorie: Frankenstraße 75, 91088 Bubenreuth
Parken auf dem EDEKA-Parkplatz (Wir haben Stellplätze
angemietet).



Schulung Praxis: Am Segelhafen 8, 91785 Ramsberg
Parken auf den Parkplätzen der Freizeitanlage Ramsberg,
Zufahrt über die Straße Am Segelhafen oder Leitenbuck-
straße (in der Saison gebührenpflichtig).

Frankenstraße 75 – 91088 Bubenreuth – Tel. 09131 71 21 599 – Fax 09131 68 44 951
Am Segelhafen 8 – 91785 Pleinfeld (OT Ramsberg) – Tel. 09144 80 89 79
info@segelschule-fuerst.de – www.segelschule-fuerst.de