



Christian Dietrich, Gabriele Roth-Dietrich

**KLARER KURS**

**STRESSFREI ZUM  
SPORTBOOTFÜHRERSCHEIN  
(SBF) BINNEN  
THEORIE UND PRAXIS**

**2. AUFLAGE**

## Vorwort zur 2. Auflage

Prüfungsstress, Angst, Überforderung? Nicht mit diesem Buch im Gepäck. Im Mittelpunkt dieses Kompendiums steht das Bestehen der Prüfung. Das Buch bietet verschiedene Zugänge zur Prüfungsvorbereitung. Als Einstieg geht es an die **praktische Prüfung**, wo Manöver, Knoten und Schallsignale gezeigt werden, zusätzlich abrufbar auf dem **YouTube-Kanal OceanMaster** [https://www.youtube.com/channel/UCzFKBekOtr0xcWmELp\\_ryIA](https://www.youtube.com/channel/UCzFKBekOtr0xcWmELp_ryIA). Dann schreiten wir weiter zur Theorieprüfung.

Nach dem großen Erfolg der 1. Auflage sind nun noch Überarbeitungen und Aktualisierungen eingearbeitet. Insbesondere Rückmeldungen von Ausbilder\*innen, die das Kompendium zur Schulung einsetzen bzw. zum Erarbeiten eines breiteren Wissensspektrums für sich selbst nutzen, wurden aufgegriffen. So werden Fragen, die während des Lernens entstehen, einfach und prägnant erläutert. Ebenso kann das Buch in Vorbereitung auf praktische Fahrstunden durch die Schüler\*innen, aber auch von Ausbilder\*innen eingesetzt werden. Damit fallen etliche Fragezeichen und Probleme weg, und der Kopf ist frei für Anregungen auf dem Boot, in Theorie- und Praxiskursen.

Der didaktische Ansatz bleibt unverändert. Die ganz Eiligen können alle Übungsbögen mit den amtlichen Prüfungsfragen in den **Crash Level**-Kapiteln durcharbeiten. Dort findet sich lediglich die Frage, die korrekte Antwort darauf und eine Eselsbrücke oder ein Merksatz („**OceanMaster-Gehirnentwirrer**“). Ein wichtiger Hinweis noch! Die Eselsbrücken, Merksätze usw. sind natürlich nicht alle von

uns, sondern kursieren in verschiedenen Varianten unter den Ausbilder\*innen in der Bootsausbildung.

Wer auch verstehen will, warum die korrekte Antwort die einzig richtige ist und was an den falschen Antwortalternativen nicht stimmt, ist im **Advanced Level** richtig. Dort sind außer der Frage auch alle vier Antwortalternativen der Übungsbögen aufgelistet. Das Besondere dabei ist, dass nicht nur die korrekte Antwort kurz erläutert ist, sondern dass das Falsche an den anderen Auswahlantworten auseinandergesetzt wird.

Somit vereint dieses Buch die Möglichkeit, effizient und in kürzester Zeit auf die anstehende SBF Binnen-Prüfung zu lernen, mit fundierten Hintergrundinformationen für Interessierte, die mehr verstehen wollen, als lediglich für die Prüfung wichtig ist.

Abgerundet wird das Buch durch **Übersichten** aller Tafelzeichen, Ausweichregeln sowie Zusammenfassungen von Sichtzeichen und Lichterführung, die insgesamt in den amtlichen Prüfungsbögen vorkommen. Am Ende findet sich eine Matrix, die die Prüfungsfragen in **Themenkomplexe** aufteilt. Dort ist nachzulesen, in welchem Übungsbogen und in welcher Frage darin ein bestimmtes Thema behandelt wird. So können sich Prüflinge z.B. gezielt auf Umweltschutzfragen oder auf Fragen nach Schallzeichen vorbereiten.

Und nun viel Spaß beim Lesen, Lernen und Bestehen sowie natürlich Mast- und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

# Inhalt

## Teil A – Praktische Prüfung

Was kommt dran?

Manöver: Ablegen vom Steg

Manöver: Kursgerechtes Aufstoppen

Manöver: Wenden auf engem Raum bzw. Wenden in 3 Zügen....

Manöver: Mann / Frau / Boje über Bord

Manöver: Steuern nach Schifffahrtszeichen oder Landmarken

Manöver: Anlegen

Manöver: Steuern / Kurs fahren nach Kompass (SBF-See)

Manöver: Einfache / Kreuzpeilung mit Handkompass (SBF-See)

Weitere Manöver

Kommandos

Schallsignale

Knoten

Achtknoten

Kreuzknoten

Schotstek

Doppelter Schotstek

Stopperstek

Webeleinstek

Webleinstek auf Slip

Rundtörn mit zwei halben Schlägen

Palstek

Belegen einer Klampe mit Kopfschlag

## Teil B – Theoretische Prüfung

### Übungsbogen 1 – Crash Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 1 – Advanced Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 2 – Crash Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 2 – Advanced Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 3 – Crash Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 3 – Advanced Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 4 – Crash Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 4 – Advanced Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 5 – Crash Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

### Übungsbogen 5 – Advanced Level

Basisfragen

Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 6 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 6 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 7 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 7 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 8 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 8 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 9 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 9 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 10 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 10 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen

Übungsbogen 11 - Crash Level

Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 11 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 12 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 12 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 13 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 13 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 14 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 14 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 15 - Crash Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Übungsbogen 15 - Advanced Level  
Basisfragen  
Spezifische Fragen Binnen  
Verzeichnis aller Tafelzeichen der Übungsbögen

Verzeichnis aller Grafiken zu Sichtzeichen und  
Lichterführung der Übungsbögen

Verzeichnis aller Skizzen zu Ausweichregeln der  
Übungsbögen

Allgemeine Regeln

Regeln für Begegnungen von Fahrzeugen mit  
unterschiedlicher Antriebsart

Regeln für Motorboote untereinander

Regeln für Segelboote untereinander

Prüfungsfragen nach Themengebieten



# Teil A - Praktische Prüfung

## Was kommt dran?

Vielfach ist das die Frage, die die Prüflinge am meisten beschäftigt und hier kann Abhilfe geschaffen werden. Es ist völlig klar, was abgeprüft wird. Lediglich die Reihenfolge und die Anzahl der Prüfungsinhalte variiert. Daher der Tipp: Einfach alles hier Vermerkte durcharbeiten und entspannt bestehen. Natürlich ist eine praktische Prüfung immer mit einer gewissen Anspannung verbunden. Hierzu gibt es aber auch eine gute Nachricht. Nicht jedes Manöver muss gleich beim ersten Mal klappen. Für jedes zu prüfende Manöver gibt es zwei Versuche! Somit kann man wie bei Günther Jauch einen Joker einsetzen. Dann gilt es, Ruhe zu bewahren und sich neu zu sortieren.

### ***OceanMaster-Tipp***

*Slow is pro.*

*Ich denke, bevor ich lenke.*

Sollte es dennoch auch im zweiten Versuch daneben laufen, ist das auch kein Weltuntergang. Man kann eine Wiederholungsprüfung einen Monat später erneut ablegen. Auch Wiederholungsprüfungen können beliebig oft wiederholt werden.

An Bord befinden sich Prüfer\*in, Fahrlehrer\*in sowie oft ein weiterer Prüfling. Während ein Prüfling die Manöver zeigt, führt ein anderer die gewünschten Knoten vor. Dann wird getauscht.

Wichtig bei der praktischen Prüfung ist nicht nur, dass Sie ein Manöver mit seinen Lenk- und Schaltaktivitäten korrekt durchführen, sondern auch, dass Sie sprachlich bestätigen, was Sie gehört haben, die korrekten Befehle an die Crew geben und am Ende mitteilen, dass Ihr Manöver fertig ist. Daher notieren wir hier ausführlich, was Sie in welcher Reihenfolge sagen müssen. In aller Regel beginnt die Prüfung mit dem Manöver Ablegen. Somit erläutern wir nun zuerst die Handhabung (also Lenk- und Schaltaktionen) und die dazugehörigen Kommandos. Sie können sich alle Manöver auch in unserem **YouTube-Kanal OceanMaster** ansehen. Dort zeigen Ihnen **Käpt'n Ahoi und seine Crew** alle Manöver in der Prüfung.<sup>1</sup>



### **Manöver: Ablegen vom Steg**

Voraussetzung: Das Boot liegt in der Regel mit der Heckleine befestigt am Steg. So kann man gut einsteigen. Wir gehen von einem Boot aus, das auf seiner Steuerbordseite angelegt hat. Sollte dies andersherum sein, muss der Lenk Ablauf entgegengesetzt durchgeführt werden.

## **Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in** bittet Sie an Bord, und Sie nehmen Ihren Platz am Steuer ein.

Häufig setzt sich ein weitere Prüfling in den hinteren Teil des Bootes.

**Prüfer\*in:** Bereit zur Prüfung?

**Prüfling:** Ja, ich bin bereit.

**Prüfer\*in** gibt das Kommando: Ablegen!

**Prüfling:** Ablegen verstanden!

**Prüfling zur Crew:** Klar zum Ablegen?

**Crew:** Klar!

**Prüfling zur Crew:** Klar bei Heckleine?

**Crew:** Klar!

Prüfen Sie spätestens jetzt, ob das Steuerruder bzw. Steuerrad – Landratten würden es Lenkrad wie im Auto nennen – maximal in Richtung Steg eingeschlagen ist, in unserem Fall hart Steuerbord.

**Prüfling zur Crew:** Heckleine los(machen)!

Dabei stellen Sie den Schalthebel auf Neutral/N.

**Crew:** (Heck-)Leine ist los!

Danach ist das Boot frei vom Steg.

**Schritt 1:** Schalthebel auf Vorwärts bringen (Gas geben).

Geben Sie nur wenig Gas. Der Bug dreht sich jetzt in den Steg, das Heck entfernt sich vom Steg.

**Schritt 2:** In Neutral schalten (Boot ausgleiten lassen) zum spitzen Winkel (ca. 30 - 40 Grad bzw. „Kuchenstück“).

**Schritt 3:** Motor gerade stellen, d.h. den Lenkeinschlag nach Steuerbord zurücknehmen bzw. Ruderlage auf Mitte.

**Prüfling zur Crew:** Achteraus und insgesamt frei?

**Crew** prüft und bestätigt dann: Achteraus und insgesamt frei!

**Schritt 3:** Einkuppeln in Rückwärtsgang.

**Schritt 4:** Im spitzen Winkel vom Steg wegfahren (ca. 3 Bootslängen, sofern genug Platz ist).

**Prüfling:** „Abgelegt.“

Somit ist das Manöver beendet. Danach fahren Sie übrigens (langsam) weiter rückwärts, bis Prüfer\*in eine neue Anweisung gibt.

### **Manöver: Kursgerechtes Aufstoppen**

Auf der Straße entspricht dieses Manöver einer Vollbremsung. Zweck und Ziel ist das Anhalten des fahrenden Bootes. Dabei soll der aktuell anliegende Kurs beibehalten werden („kursgerecht“).

### **Situation in der Prüfung**

Aktionen hier am Beispiel des Aufstoppens in einem stillen Gewässer:

Boot befindet sich in Vorwärtsfahrt (Kurs recht voraus).

**Prüfer\*in:** Stoppen Sie das Boot kursgerecht auf!

**Prüfling:** Kursgerecht Aufstoppen verstanden!

**Schritt 1:** In Neutral/N schalten.

**Schritt 2:** Eine Seitenpeilung an Land (querab) durchführen, bspw. eine Treppe oder einen Baum o. ä in den Blick nehmen (muss feststehend sein!). Damit prüfen Sie später, ob das Boot zum Stillstand gekommen ist.

***OceanMaster-Tipp***

*Über den Bug einen Punkt fixieren während des Manövers.  
Das  
vereinfacht das kursgerechte „Halten“ des Bootes. Am  
Ende an der  
Landmarke prüfen, ob das Boot vollständig zum Halt  
gekommen ist.*

**Schritt 3:** In den Rückwärtsgang schalten.

**Schritt 4:** Einen gut dosierten Rückwärtsschub durchführen.

**Schritt 5:** Sobald sich das Boot nicht mehr bewegt und „stromtot“ steht, auf Neutral/N schalten. **Achtung:** Nur solange aufstoppen, bis das Boot steht, sonst beginnt man rückwärts zu fahren!

**Prüfling:** Aufgestoppt!

Somit ist das Manöver beendet.

### ***OceanMaster-Tipp***

*Sollte das Boot sich in eine Richtung über den Bug drehen,  
dann in  
die Richtung lenken, in die das Boot dreht (bspw. dreht  
sich das  
Boot nach Steuerbord, dann steuern Sie nach Steuerbord  
bzw. umgekehrt).*

### ***OceanMaster-Tipp***

*Auf einem Fließgewässer bspw. dem Rhein ist das  
Aufstoppen  
(„stromtot stellen“) einfacher, da die Strömung das Boot  
sofort  
abbremst. Sofern man gegen den Strom fährt. Dann gibt  
man nur so*

*viel Gas, dass das Fahrzeug auf der Stelle („stromtot“) steht.*

## **Manöver: Wenden auf engem Raum bzw. Wenden in 3 Zügen**

In unserem Lehrbuch gehen wir von einer Wende aus, die unser Boot um 180° drehen soll. Eine Wende um 360° (wie in manchen Videos oder Büchern beschrieben) macht keinen Sinn, weil das Boot dann in die gleiche Richtung zeigt wie zuvor.

### ***OceanMaster-Tipp***

*Wir drehen das Boot in eine Richtung. Das Manöver ist nach der Seite einzuleiten, in die auch der Propeller dreht (rechtsdrehender Propeller verlangt Einschlag nach Steuerbord). Grund ist, dass der Propeller in Rückwärtsfahrt entgegen der Propellerrichtung dreht und somit der größtmögliche Radeffekt genutzt werden kann, um das Boot zu wenden. Der Radeffekt beschreibt das Versetzen des Hecks eines Bootes durch die Drehung des Propellers.*

Um dieses Manöver durchzuführen, sollte das Boot stromtot stehen. Häufig folgt es daher auf das Manöver Aufstoppen. Für die folgenden Aktionen wird ein rechtsdrehender Propeller angenommen.

## **Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in:** Wenden Sie auf engem Raum bzw. in 3 Zügen!

**Prüfling:** Wenden auf engem Raum bzw. Wenden in 3 Zügen verstanden!

**Prüfling:** Ich wende über Steuerbord.

Spätestens jetzt auf Neutral/N schalten. Zum Heck schauen und dabei ein Objekt in den Blick nehmen, das sich achteraus befindet, z.B. einen Steg, ein Haus o.ä. Dieses Objekt muss am Ende des Manövers recht voraus zu liegen kommen.

**Schritt 1:** Voller Einschlag des Steuerruders (Steuerrades) nach Steuerbord.

**Schritt 2:** Vorwärts einkuppeln. Schwung aufnehmen (Gedankenstütze: langsam 1, 2, 3 zählen, um das Boot ca. 60° drehen zu lassen. Natürlich dient dies nur als Orientierung, da nicht alle Boote gleich auf Ruderlegen reagieren).

**Schritt 3:** In Neutral/N schalten.

**Schritt 4:** Voller Einschlag nach Backbord.

**Schritt 5:** Rückwärtsgang einlegen (Gedankenstütze: langsam 1, 2, 3 zählen, um das Boot ca. 60° drehen zu lassen).

Achten Sie darauf, nicht zu lange in Rückwärtsfahrt zu bleiben, sonst dreht das Boot nicht mehr, sondern fährt irgendwann nur noch rückwärts. Im Zweifelsfall lieber die beiden Vorwärtsphasen etwas verlängern und die Rückwärtsphase verkürzen.

**Schritt 6:** In Neutral/N schalten.

**Schritt 7:** Voller Einschlag nach Steuerbord. (Gedankenstütze: langsam 1, 2, 3 zählen, um das Boot ca. 60° drehen zu lassen).

**Schritt 8:** In Neutral/N schalten.

Beobachten Sie, wie Sie sich das Boot auf Ihr Objekt zudreht. Schalten Sie bereits vor Erreichen der 180°-Drehung auf Neutral/N, da das Boot Schwung hat und sich noch etwas weiter drehen wird.

**Prüfling:** Gewendet!

Somit ist das Manöver beendet. Lassen Sie am Ende das Steuerruder bzw. Steuerrad nach Steuerbord eingeschlagen, d.h. Motor nicht gerade stellen.

***OceanMaster-Merksätze für dieses Manöver***

*Immer nur lenken, wenn Sie in Neutral sind!*

*Wenn Sie nach Steuerbord beginnen, enden Sie auch in Steuerbord!*

*Gangwahl ist Vorwärts - Rückwärts - Vorwärts.*

**Manöver: Mann / Frau / Boje über Bord**

Meistens übernehmen es, Fahrlehrer\*in bzw. Instructor, die Boje über Bord zu werfen. Wir gehen hier davon aus, dass die Boje an der Backbordseite über Bord geht.

**Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in:** Boje über Bord an Backbord!

**Schritt 1: SOFORT** auf Neutral schalten.

**Schritt 2: SOFORT** das Steuerruder bzw. Steuerrad auf die Seite einschlagen, auf der die Boje über Bord geworfen wurde, hier Backbord. Damit dreht sich das Heck weg von Boje oder Mensch im Wasser, so dass diese nicht von der Schraube erfasst werden.

Dies ist das einzige Manöver, bei dem Sie zuerst Aktionen ausführen und dann das Manöver bestätigen. Es handelt



sich schließlich um einen Notfall, der schnelles Handeln erfordert!

**Prüfling:** Boje über Bord an Backbord verstanden!

**Prüfling zur Crew:** Rettungsmittel auswerfen und Ausguck besetzen!

**Crew:** Rettungsmittel sind ausgebracht, und Ausguck ist besetzt!

Prüfen, ob Wind oder Strömung ist und aus welcher Richtung diese kommen. Die Boje wird stets gegen Wind und Strom aufgenommen, weil sich das Boot so besser manövrieren lässt und leichter zum Stehen kommt.

**Prüfling:** Ich nehme die Boje gegen Wind und Strom auf.

**Schritt 1:** Mit dem Wind und Strom wegfahren / abdrehen, da wir gegen Wind und Strom unsere Boje aufnehmen wollen. Ungefähr 3 Bootslängen Abstand zur Boje herstellen, um ein sicheres Manöver durchführen zu können.

**Schritt 2:** Ruhig und mit geringer Fahrt auf die Boje zufahren (wie wenn Sie die Boje überfahren wollten). Fahren Sie nach eigenem Ermessen so auf die Boje zu, dass sie Steuerbord oder Backbord aufgenommen werden kann. Treffen Sie Ihre Entscheidung bezüglich der Seite, an der die Boje aufgenommen werden soll. Hier gehen wir davon aus, dass die Boje an der Steuerbordseite aufgenommen werden soll.

**Prüfling zur Crew:** Bereitmachen für Aufnahme der Boje an Steuerbord. **Crew:** Aufnahme an Steuerbord verstanden (oder: Bereit zur Aufnahme an Steuerbord).

**Schritt 3:** Ca. 1-2 Bootslängen vor Erreichen der Boje leicht von der Boje weglenken (nur geringer Einschlag des Steuerruders bzw. Steuerrads). Da wir an Steuerbord aufnehmen wollen, lenken wir leicht nach Backbord. **Schritt**

**4:** Kurz bevor Bugspitze und Boje auf gleicher Höhe sind, auf Neutral/N schalten. Boot ausgleiten lassen.

**Crew** nimmt Boje auf und ruft: Boje ist aufgenommen an Steuerbord.

**Prüfling:** Boje ist aufgenommen.

Somit ist das Manöver beendet.

### ***OceanMaster-Tipp***

*Dieses Manöver kündigt sich bemerkbar an, da die Prüfer\*in die Fahrlehrer\*in anweist, die Boje bereit zu machen. Die Fahrlehrer\*in geht i. d. R. zu der Seite des Bootes, an der die Boje in das Wasser eingebracht (geworfen) wird.*

## **Manöver: Steuern nach Schifffahrtszeichen oder Landmarken**

Bei diesem Manöver geben Ihnen Prüfer\*in vor, wohin Sie das Schiff steuern sollen. Hierzu wird Ihnen das Objekt genannt, auf das Sie das Schiff ausrichten sollen, z.B. die Hafenaus- oder -einfahrt, ein Boot im Hafen, einen Steg, eine Spiere usw. Generell kommen für dieses Steuermanöver alle Seezeichen und Landmarken in Frage.

## **Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in:** Kurs Hafenausfahrt!

**Prüfling:** Kurs Hafenausfahrt verstanden!

**Schritt 1:** Lenken Sie auf die Hafenausfahrt zu. Steuern Sie dazu nach Backbord oder Steuerbord so, dass Sie die gewünschte Richtung auf kürzest möglichem Weg erreichen.

Falls ein Drehen auf dem kürzesten Weg nicht möglich ist, weil es wegen anderer Boote oder Hindernisse zu eng ist, erläutern Sie dies ggf. auf Nachfrage von Prüfer\*in.

**Prüfling** nach Erreichen der gewünschten Richtung: Kurs Hafenausfahrt liegt an.

Somit ist das Manöver beendet.

## **Manöver: Anlegen**

In unserem Beispiel gehen wir davon aus, dass wir am gleichen Steg, an dem wir abgelegt haben, längsseits an der Steuerbordseite wieder anlegen. Häufig ist dies das letzte Manöver der Prüfung.

## **Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in:** Anlegen!

**Prüfling:** Anlegen verstanden!

**Prüfling zur Crew:** Bereitmachen zum Anlegen an Steuerbordseite.

**Crew:** Bereit.

**Schritt 1:** Auf den Steg in spitzem Winkel zufahren. Fahren Sie langsam, dann haben Sie genügend Zeit für die folgenden Lenkbewegungen!

### ***OceanMaster-Tipp***

*Ca. 30 bis 40 Grad oder ein schönes „Kuchenstück“ als Winkel nehmen!*

**Schritt 2:** Kurz vor dem Steg weglenken nach Backbord (also maximal weg vom Steg lenken). Der Bug dreht nach Backbord, als würden Sie wieder vom Steg wegfahren. Wenn

Sie dies zu spät durchführen, kann der Bug den Steg rammen.

**Schritt 3:** In Neutral/N schalten. Ganz kurz warten, bis der Bug sich etwas gedreht hat.

**Schritt 4:** Hart Steuerbord lenken bis zum Anschlag (immer in Richtung Steg).

**Schritt 5:** Dosierte in den Rückwärtsgang schalten (ähnlich wie bei Aufstoppen). Damit bewegt sich das Heck auf den Steg zu, und Sie holen das Boot mit seinem Aufstoppverhalten an den Steg heran. Bleiben Sie nicht zu lange in Rückwärtsfahrt, sonst dreht sich der Bug vom Steg weg. Ganz wichtig!!!

**Schritt 6:** In Neutral/N schalten, sobald das Boot parallel am Steg liegt.

**Prüfling zur Crew:** Heckleine festmachen!

**Crew:** (Heck-)Leine ist fest!

**Prüfling:** Angelegt!

In der Regel übernehmen es Fahrlehrer\*in bzw. Instructor, die Heckleine an einer Klampe festzumachen oder das Boot mit dem Bootshaken kurz am Steg festzuhalten. Oft wird erwartet, dass Sie mit dem Anlegemanöver so nah an den Steg kommen, dass Fahrlehrer\*in bzw. Instructor diesen mit der ausgestreckten Hand (ohne Zuhilfenahme des Bootshakens) erreichen.

Somit ist das Manöver beendet.

***OceanMaster-Tipp***

*Die Lenk- und Schaltaktivitäten sind:*

*Links - Neutral - Rechts - Zurück*

*Die Anfangsbuchstaben sind wie im Alphabet aufgereiht!*

Die folgenden beiden Manöver müssen Sie nur zeigen, wenn Sie die SBF-See-Prüfung ablegen. Wenn Sie mit dem

Gedanken spielen, nach der SBF-Binnen-Prüfung später auch noch den Sportbootführerschein See zu machen, sollten Sie überlegen, ob Sie sich gleichzeitig praktisch für SBF-Binnen und -See prüfen lassen wollen. Es kommen lediglich zwei Manöver dazu, und Sie müssen dann nur an einem Prüfungstermin auf das Boot. Die theoretische SBF-See-Prüfung können Sie dann innerhalb eines Jahres ergänzen.

### **Manöver: Steuern / Kurs fahren nach Kompass (SBF-See)**

**Merke:** Prüfer\*in kann Vorgabe in Grad (z.B. 090 Grad) oder Himmelsrichtung (z.B. Nord) machen. Wichtig ist, dass Sie den **kürzesten Weg zur Kursänderung** steuern. Falls dies aus Platzmangel nicht geht, müssen Sie Ihre Entscheidung, den längeren Weg zu nehmen, ggf. begründen.

### **Situation in der Prüfung**

Aktionen hier im Beispiel mit Grad-Vorgabe:

**Prüfer\*in:** Fahren Sie Kurs Null-Neun-Null (090 Grad)!

**Prüfling:** Kurs Null-Neun-Null verstanden!

**Schritt 1:** Boot auf kürzestem Weg in die gewünschte Richtung steuern und in dieser Richtung weiter recht voraus fahren.

**Prüfling,** wenn Kurs auf Kompass anliegt: Kurs Null-Neun-Null liegt an.

Das Manöver ist somit beendet.

### **Manöver: Einfache / Kreuzpeilung mit Handkompass (SBF-See)**

Dieses Manöver wird manchmal nur durchgesprochen und nicht während der Prüfung an Bord durchgeführt. Der Ablauf ist jedoch identisch. Es dient der Schiffsortbestimmung. Es ist für die Prüfung ausreichend, über zwei feststehende Objekte zu peilen.

## **Situation in der Prüfung**

**Prüfer\*in:** Führen Sie eine (Kreuz-)Peilung mit Handpeilkompass durch!

**Prüfling:** Peilung durchführen verstanden!

**Schritt 1:** Wählen Sie jetzt je nach Vorgabe zwei feststehende Landmarken aus, die auf einer Seekarte eingezeichnet wären, z.B. Tonnen, Spieren, Pegel, Kirchtürme etc. Idealerweise sollten die beiden Landmarken in einem Winkel von 90° zueinander liegen.

**Prüfling:** Ich peile die grün-weiße Spiere auf Backbordseite und den Kirchturm recht voraus.

**Schritt 2:** Handpeilkompass vor das Auge halten und kurz warten, bis die Nadel sich beruhigt hat. Dann die Gradzahl ablesen.

**Prüfling:** Peilung grün-weiße Spiere 018 Grad.

**Schritt 3:** Wiederholen der Peilung für 2. Landmarke.

**Prüfling:** Peilung Kirchturm 131 Grad.

**Prüfer\*in:** Können Sie den Kurs in die Seekarte eintragen?

**Prüfling:** Nein. Die Peilung muss noch mit Ablenkung und Missweisung beschickt werden.

Das Manöver ist somit beendet.

Sollte die Frage aufkommen, was mit Ablenkung und Missweisung gemeint ist, so sei auf die theoretische SBF-See-Prüfung verwiesen, wo dies ausgiebig behandelt wird. Hier nur kurz Folgendes dazu. Die Ablenkung bezeichnet den Bootsmagnetismus, also Metallteile an Bord, die die Kompassanzeige verfälschen. Halten Sie während der Peilung keine Metallteile in Kompassnähe (Smartphone, Sonnenbrille mit Metallgestell usw.)! Die Ablenkung wird über eine Deviationstabelle des Bootes (falls eine solche vorliegt) berücksichtigt.

Die Missweisung gibt die Abweichung zwischen der Kompassanzeige und der Nordrichtung auf der Seekarte an. Der Kompass zeigt nämlich streng genommen zum magnetischen (Süd-)Pol und nicht zum geografischen Nordpol. Außerdem sind die Magnetfeldlinien der Erde gekrümmt, und diese Krümmung ändert sich auch noch im Laufe der Zeit. Auch der Magnetpol selbst wandert im Laufe der Jahre. In letzter Zeit scheint sich diese Wanderung beschleunigt zu haben.<sup>2</sup> All dies korrigiert die Missweisung, die auf der Seekarte angegeben ist. Die Korrekturformeln lauten:

Magnetkompasskurs (MgK)  
+ Ablenkung (Abl)  
= missweisender Kurs (mwK)  
+ Missweisung (Mw)  
= rechtweisender Kurs (rwK)

Damit sollten Sie für alle Nachfragen von Prüfer\*in gerüstet sein.

***OceanMaster-Tipp***

*Die Ablenkung ist bei Handkompasspeilung in der Regel 0 Grad.*

*Die ausgewählten Objekte an Land sollten in zeitlich kurzem Abstand nacheinander gepeilt werden, da das Boot weiterläuft und sich somit die Peilwinkel verändern.*

*Je näher das Peilobjekt zum Boot steht, desto genauer ist der ermittelte Schiffsstandort ermittelbar.*

*Die gepeilten Objekte sollten idealerweise möglichst in einem rechten Winkel zu einander stehen.*

## **Weitere Manöver**

Eigentlich gehört das Anlegen einer Rettungsweste zu den Pflichtmanövern. Allerdings wird dies in der Prüfung sehr selten geprüft. Persönlich sind wir der Meinung, dass es zur Ausbildung unbedingt dazu gehört, da es im Ernstfall Leben retten kann. Einfach mal in der Fahrstunde kurz zeigen lassen. Manchmal legen die Prüflinge bereits am Steg vor Prüfungsbeginn die Rettungswesten an.

Ausbringen des Ankers ist ebenfalls kein Pflichtmanöver. Auch hier schauen, wo überhaupt der Anker im Boot liegt und wie man diesen ausbringt!

## **Kommandos**

### ***OceanMaster-Tipp***

*Alle Kommandos sind wichtig und sollten klar und deutlich ausgesprochen werden.*

Dies macht die Prüfung einfacher, aber auch später (nach dem Bestehen der Prüfung) sind eindeutige und klar ausgegebene Kommandos durch Sie als Schiffsführer\*in für die Crew die beste Option, um das Boot sicher führen zu können.



## Schallsignale

In der Prüfung kommen in der Regel nur wenige Schallsignale vor. Meist reicht den Prüfer\*innen aus, dass diese richtig benannt werden. Somit sind diese nicht zu geben.

Die wichtigsten Schallsignale sind:

- Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord.
- Ich richte meinen Kurs nach Backbord.
- Meine Maschine geht rückwärts.

Weitere Schallsignale sind:<sup>3</sup>

—	Achtung!
••••	Ich bin manövrierunfähig.
•••••	Man kann mich nicht überholen.
•••••• ...	Gefahr eines Zusammenstoßes (mehr als 5 sehr kurze Töne)
— — — — — ...	Notsignal (wiederholte lange Töne oder
🔔...🔔...🔔...🔔...🔔...	Gruppen von Glockenschlägen)
• — • — • — ...	Bleib-weg-Signal (mindestens 15 Minuten)

Die kurzen und die lange Schallsignale kommen oft in Kombination vor.

— •	Ich wende über Steuerbord.
— ••	Ich wende über Backbord.
— — •	Ich will auf Ihrer Steuerbordseite überholen.
— — ••	Ich will auf Ihrer Backbordseite überholen.
— — — •	Ich will meinen Kurs nach Steuerbord richten.
— — — ••	Ich will meinen Kurs nach Backbord richten.
— — —	Ich will überqueren.

Realistischerweise können in der praktischen Prüfung lediglich folgende Schallsignale zur Anwendung kommen:

- Maschine geht rückwärts (Manöver Ablegen)
- Wenden über Steuerbord (Manöver Wenden in 3 Zügen)
- Wenden über Backbord (Manöver Wenden in 3 Zügen).

## **Knoten**

Ein weiterer Teil der praktischen Prüfung sind 10 Knoten. Sie müssen von 7 geforderten Knoten mindestens 6 sicher zeigen und kurz mit ihrem Zweck erläutern können. Um Stress aus der Prüfungssituation zu nehmen, empfehlen wir aber dringend, dass Sie alle 10 Knoten so oft üben, bis Sie diese sicher beherrschen!

Wir werden diese 10 Knoten hier beschreiben, aber verweisen auch auf die **Videos im YouTube-Kanal OceanMaster**.<sup>4</sup> Dort können Sie in aller Ruhe und so oft sie möchten die Knoten erlernen. Für alle, denen die Abspielgeschwindigkeit zu hoch ist, gibt es hier noch einen Praxistipp. Auf YouTube können Sie (wenn das Video aufgerufen ist und läuft) unter Einstellungen (Zahnradsymbol) die sog. Wiedergabegeschwindigkeit ändern. Diese ist in einer Spreizung von 0,25 bis 2 veränderbar. Bei der langsamsten Einstellung 0,25 ist die Abspielgeschwindigkeit nur ein Viertel des Originalvideos. Bei einer Einstellung von 2 verdoppeln Sie die Abspielgeschwindigkeit im Vergleich zur Originalaufnahme.

Hier ein paar Grundbegriffe:

**Tampen** bezeichnet ein kurzes Stück Tauwerk (Laienbezeichnung: Seil) bzw. die Enden einer Leine (seemännisch eines Endes).

**Bucht** bezeichnet eine Schleife in einer Leine, bei der sich die Ende nicht kreuzen.

**Auge** bezeichnet eine einfache Tauwerksschlinge, die der Ausgangspunkt vieler Knoten ist. Bei einem Augen überkreuzen sich die Enden im Gegensatz zu einer Bucht.

**Klampe** bezeichnet eine Vorrichtung zum Befestigen von Leinen (Tauwerk). Eine Klampe hat zwei gegenüberliegende Hörner, um welche die Leine im Wechsel geschlagen wird.



***OceanMaster-Hinweis***

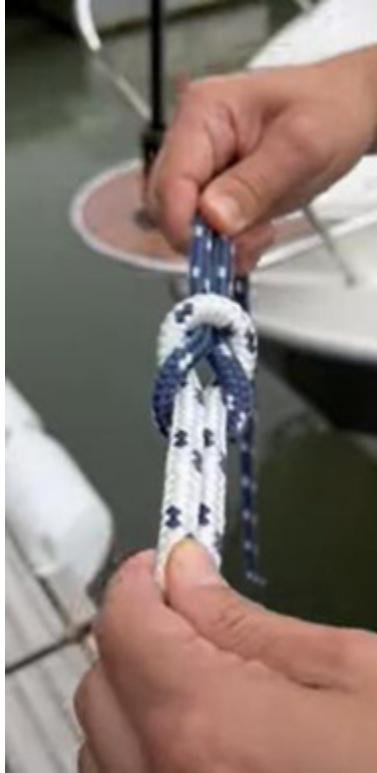
*Knoten sind in der Prüfung  
und in der täglichen Bootspraxis unabdingbar!  
Knoten lernen ist eine Fleißaufgabe!  
Wiederholung nimmt die Unsicherheit!  
Wer beim Stecken der Knoten in der Prüfung versagt, hat  
in der  
Regel keine Chance die Prüfung zu bestehen!  
Üben Sie mit den Tampen das Stecken der Knoten  
regelmäßig!*

**Achtknoten**



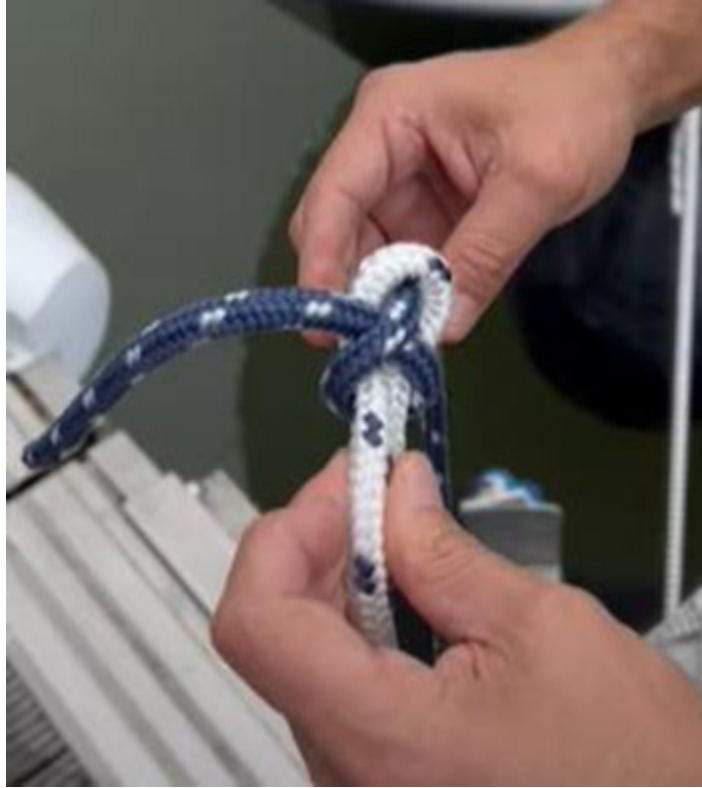
Der Achtknoten kommt an den Tampen zum Einsatz. Durch das Setzen von einem Achtknoten wird das Leinen- oder Seilende verdickt und so das Ausrauschen von Leinen, Schoten oder Fallen verhindert. Ausrauschen bedeutet, dass ein Seil durch eine Öse gezogen wird und dann hinterher wieder eingefädelt werden muss. Jede Schot auf einem Segelboot wird am Ende mit einem Achtknoten gesichert. Auch nach starker Belastung lässt sich der Achtknoten leicht wieder lösen.<sup>5</sup>

## **Kreuzknoten**



Der Kreuzknoten dient zum Verbinden von zwei gleich starken Leinen aus demselben Material. Beim Kreuzknoten handelt es sich um zwei halbe Knoten oder auch zwei Überhandknoten mit entgegengesetzter Orientierung: also rechts über links und dann links über rechts. Wobei nicht wichtig ist, mit welcher Richtung begonnen wird.<sup>6</sup>

## **Schotstek**



Der Schotstek eignet sich zum Verbinden zweier Leinen unterschiedlicher Stärke oder verschiedener Steifheit bei verschiedenem Material.<sup>7</sup>

## **Doppelter Schotstek**