

Overschmidt · Gliewe  
Sportboot  
führerschein  
Binnen  
Segel  
Motor

Mit offiziellen  
Prüfungsfragen

Mit aktualisiertem  
Fragenkatalog



DELIOUS KLASING



# INHALT

## 10 RUND UMS BOOT

---

### 11 Der Rumpf

- 11 Jollen, Kiel- und Mehrrippboote
- 12 Rumpfformen
- 13 Bug- und Heckformen
- 13 Begriffe rund um den Rumpf

### 14 Das Rigg

- 14 Takelungsarten
- 15 Mast und Spieren
- 15 Stehendes Gut
- 16 Laufendes Gut
- 16 Taljen

### 17 Das Segel

- 18 Segelbezeichnungen
- 19 Haupt- und Beisegel

### 20 Reffen und Reffeinrichtungen

- 21 Reffen des Vorsegels

### 22 Ausrüstung und Beschläge

- 24 Wie heißt was auf einer Jolle?
- 25 Radsteuerung

## 26 SEEMÄNNISCHE ARBEITEN

---

### 27 Tauwerk

- 27 Das Material
- 27 Die Herstellung
- 27 Spleiß und Takling

### 28 Knoten

- 30 Palstek mit Trick
- 30 Belegen auf einer Klampe
- 31 Aufschießen einer Leine
- 31 Aufschießen eines Falls

### 32 Bootspflege

- 32 Das Einwintern
- 33 Die Frühjahrsüberholung

### 34 Der Bootstransport

- 34 Dachtransport
- 34 Trailertransport
- 35 Ab- und Aufslippen

## 36 THEORIE DES SEGELNS

---

### 37 Richtungs- und Kursbezeichnungen

### 38 Kurse zum Wind

### 39 Wahrer und scheinbarer Wind

- 39 Raumen und Schralen

### 40 Die Antriebskräfte

- 40 Antrieb durch Widerstand
- 40 Antrieb durch Auftrieb
- 40 Die Querkraft
- 41 Der Anstellwinkel des Segels
- 41 Die Windversetzung (Abdrift)

### 42 Die Stabilität

- 42 Die Formstabilität
- 42 Die Gewichtsstabilität

### 43 Luv- und Leegierigkeit

### 44 Verdränger und Gleiter

- 44 Die Rumpfgeschwindigkeit
- 44 Dynamischer Auftrieb



## 45 PRAXIS DES SEGELNS

---

### 46 Segel setzen

46 Segel anschlagen

46 Anschlagen des Großsegels

48 Anschlagen der Fock

49 Segel setzen

### 50 Segeltrimm

50 Trimm der Fock

50 Trimm des Großsegels

### 51 Segel bergen

51 Bergen der Fock

51 Bergen des Großsegels

53 Auftuchen des Großsegels

### 54 Das Ablegen

54 Achteraussegeln

55 Ablegen vom Steg

56 Ablegen von der Boje

### 57 Der Aufschießer

57 Der Nahezu-Aufschießer

### 58 Anlegen

58 Anlegen am Steg

60 Anlegen an der Boje

62 Anlegen vor dem Wind

### 63 Festmachen

### 64 Segeln am Wind

64 Die Segelstellung

65 Die Schwertstellung

66 Die Position der Crew

### 67 Segeln mit halbem und raumem Wind

67 Die Segelstellung

67 Die Schwertstellung

67 Die Position der Crew

### 68 Segeln vor dem Wind

68 Die Segelstellung

69 Die Schwertstellung

69 Die Position der Crew

### 69 Gleiten

### 70 Wenden

### 72 Halsen

74 Die Regattahalse

75 Die Gefahrenhalse

### 76 Schiften

### 77 Die Q-Wende

### 79 Kreuzen

79 Ziel in Lee

### 80 Mensch/Boje über Bord

80 Mensch über Bord – was tun?

80 Das Manöver

81 Mensch an Bord

### 85 Verhalten im Sturm

85 Das Abwettern von Böen

85 Beidrehen / Beiliegen

### 86 Kentern und Aufrichten

88 Was tun nach dem Kentern?

### 89 Segeln im Strom

89 Die Stromversetzung

### 90 Schleppen und geschleppt werden

90 Verhalten auf dem Schlepper

90 Verhalten auf dem geschleppten Boot

91 Der Schleppverband

### 92 Anker

92 Ankertypen

92 Ankerleine und Ankerkette

93 Der Ankerplatz

### 94 Ankermanöver

94 Das Ankern

95 Ankerlichten

### 96 Sicherheitsausrüstung

97 Feuerlöscher

97 Radarreflektoren

97 Binnenschiffahrtfunk

### 97 Reparaturen mit Bordmitteln



## 98 WETTERKUNDE

---

- 99 Hoch und Tief
- 99 Land- und Seewind
- 100 Gewitter
- 100 Sturmwarnungen
- 100 Die Beaufort-Skala

## 102 VERKEHRSKUNDE

---

- 103 Die Verkehrsvorschriften
- 104 Kleinfahrzeuge
- 104 Schiffsführung und Sorgfaltspflicht
- 105 Führerscheine auf Binnenschiff-  
fahrtsstraßen und Schiffspapiere
- 105 Die Kennzeichnung
- 106 Flaggenführung
- 106 Allgemeine Höflichkeitsregeln
- 107 Fahrinnen- und Fahrwasser-  
bezeichnungen
- 110 Hochwasser
- 110 Badebetrieb
- 110 Segel- und Kitesurfen
- 111 Gebots-, Verbots-, Hinweisschilder
- 112 Brücken, Wehre und Sperrungen
- 113 Schleusen
- 114 Ausweichregeln
- 115 Überholen
- 116 Lichterführung
- 117 Sportboote
- 118 Berufsschiffe
- 119 Gefährliche Güter
- 120 Tag- und Nachtsignale
- 120 Begegnen und Überholen
- 120 Still- und Ankerlieger
- 121 Schwimmende Geräte
- 122 Schutzbedürftiges Fahrzeug oder  
schwimmende Anlage, Sog und  
Wellenschlag vermeiden,  
Geschwindigkeit vermindern
- 122 Stillliegender Fischer mit Netzen  
oder Auslegern
- 122 Manövrierunfähig
- 122 Segelboote unter mitlaufender  
Maschine
- 122 Notsignale
- 123 Schallsignale
- 123 Das Bleib-weg-Signal
- 123 Nebelsignale



## 124 DER BOOTSMOTOR

---

### 125 Motorenkunde

125 Benzin- und Dieselmotor

125 Zweitakter und Viertakter

125 Der Außenbordmotor

126 Die Batterie

126 Landstrom

### 126 Wellenanlagen und Getriebe

127 Die Schaltung

### 127 Der Propeller

127 Durchmesser und Steigung

128 Linksgängig und linksdrehend

128 Der Radeffekt

### 129 Das Kühlsystem

### 129 Gasanlagen

### 130 Die Tankanlage

130 Tanken

### 131 Motorüberwachung

### 131 Motorstörung

### 132 Ablegen unter Motor

134 Wenden auf engem Raum

### 135 Anlegen unter Motor

### 137 Mensch / Boje über Bord

### 138 Schleppen

138 Längsseits schleppen

### 139 Schleusen

### 140 Unfälle und Hilfeleistung

140 Brandbekämpfung

### 141 Die 10 Goldenen Regeln

## 142 KLEINES SEGELLEXIKON

---

### 151 WIE BEKOMMT MAN DEN FÜHRERSCHEIN?

---

### 152 DER AMTLICHE FRAGENKATALOG DIE 300 PRÜFUNGSFRAGEN MIT ANTWORTEN

---

154 Basisfragen

163 Spezifische Fragen Binnen

188 Spezifische Fragen Segeln

### 194 STICHWORTVERZEICHNIS

---

# THEORIE DES SEGELNS



Helly Hansen

Complies

70  
KOSNICE  
RC-

NICK

Tahireh Dimech  
Julius Hattler  
Caroline Dide  
Nora B. Dide  
Charlene  
Lisa Hirsch  
Lorenz  
S. Fink

Fabian Landes  
Yasmin Aidag  
Niklas Kunze  
Monika Sikora  
Daniel König  
Christoph Kock  
Paul Reuber

Malte Steinberg  
Vanessa Krapp  
Justus Lohmann  
Tim Sudermann  
Elisabeth Möller  
Nina Limburg  
Hana Gabaravdic  
Tobias Weitzel

Leon Steinberg  
Fedane De Camp  
Philippe Birkhoff  
Niklas Terste  
Jonas Bannick  
Franziska Benz  
Jonah  
Marta Neubauer  
Cemal Güllü

# RICHTUNGS- UND KURSBEZEICHNUNGEN

**Steuerbord** (Stb.) ist die rechte Seite eines Schiffes in Fahrtrichtung gesehen;

**Backbord** (Bb.) die linke Seite.

**Querab** und *dwars* bedeutet im Winkel von 90° zur Mittschiffslinie. Achteraus ist alles, was dahinter liegt.

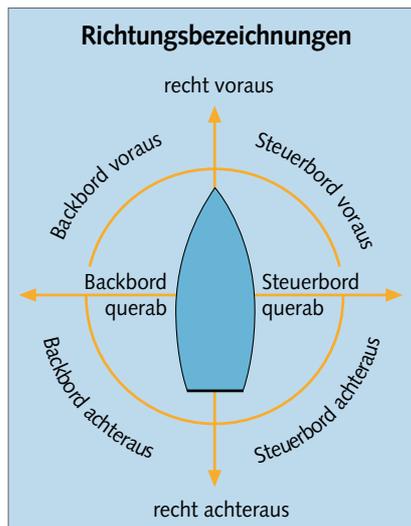
**Recht** – nicht zu verwechseln mit rechts – heißt genau oder richtig. Entsprechend ist recht voraus oder recht achteraus etwas, das sich genau in Kiellinie voraus oder achteraus befindet.

**Wind von Backbord** bedeutet, dass die Segel an Steuerbord gefahren werden (früher nannte man das Steuerbord-Bug). **Wind von Steuerbord** besagt, dass Baum und Segel an Backbord geführt werden (früher Backbord-Bug).

**Luv** ist die dem Wind zugekehrte Seite eines Schiffes oder auch einer Küste.

**Lee** ist die dem Wind abgewandte Seite, auf der normalerweise die Segel stehen.

Kommt der Wind genau von achtern, kann das Großsegel beliebig an Steuerbord oder Back-



bord gefahren werden. Entsprechend wechseln auch die Lee- und Luvseite. Lee bleibt aber stets die Seite, auf der der Großbaum geführt wird. Die Seite, von der der Wind kommt, ist bei den Ausweichregeln sehr entscheidend.

**Anluven** heißt mit dem Bug näher an den Wind gehen.

**Abfallen** bedeutet mit dem Bug vom Wind abdrehen.

**Kurs** ist die Richtung, in die ein Boot fährt. Anluven und abfallen sind Kursänderungen. Sie erfordern auch eine Änderung der Segelstellung. Beim Anluven müssen die Scho-

ten dichter geholt, beim Abfallen müssen sie gefiert werden.

## Merke

**Ran an den Wind – Segel ran.  
Weg vom Wind – Segel weg.**

Das **Ruder** ist das Steuer eines Bootes. Seine Wirkung beruht auf dem Staudruck, der vor dem Ruderblatt entsteht, wenn es gegen die Strömung angestellt wird. Wird beispielsweise das Ruderblatt nach Steuerbord eingeschlagen, drückt er das Heck zur gegenüberliegenden Seite. Der Bug dreht nach Steuerbord.

► Ein Boot dreht stets nach der Seite, auf der das Ruderblatt liegt.

Nach der Stellung des Ruderblattes wird auch die Ruderlage bezeichnet:

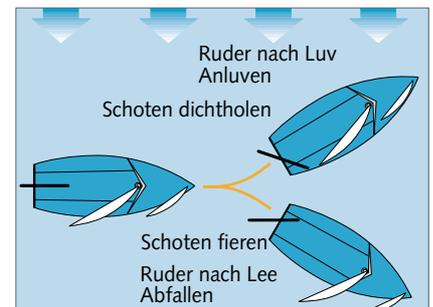
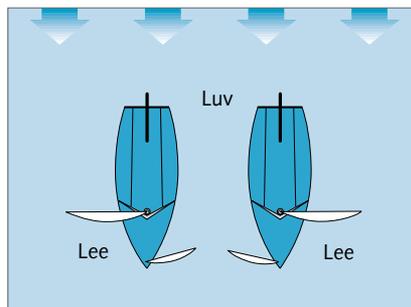
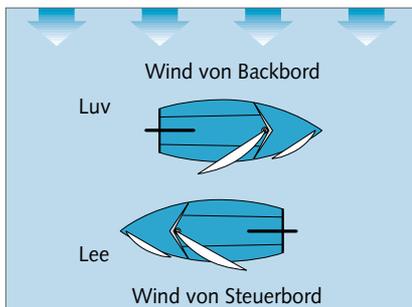
**Steuerbord-Ruder** dreht das Boot nach Steuerbord.

**Backbord-Ruder** dreht das Boot nach Backbord.

Entsprechend lässt das Luv-Ruder das Boot anluven und Lee-Ruder (nach Lee) abfallen.

► Die Richtung, in die die Ruderpinne weist, hat nichts mit der Bezeichnung der Ruderlage zu tun.

Die **Pinne** zeigt stets in die **entgegengesetzte** Richtung. Bei Steuerbord-Ruder also nach Backbord oder bei Luv-Ruder nach Lee.



## KURSE ZUM WIND

Für jedes Segelboot gibt es einen etwas unterschiedlich großen Sektor zum Wind, in dem es nicht mehr voraus segelt, sondern mit killenden (schlagenden) Segeln stehen bleibt. Liegt es genau im Wind, treibt es sogar achteraus.

Fahrtenyachten können kaum höher als bis zu  $45^\circ$  an den wahren Wind herangehen. Ausgefeilte Rennyachten schaffen es bis zu etwa  $38^\circ$  Höhe. Es gibt also einen toten Sektor von ungefähr  $90^\circ$  – jeweils  $45^\circ$  rechts und links der Windrichtung –, den ein Boot unter Segeln nicht direkt befahren kann.

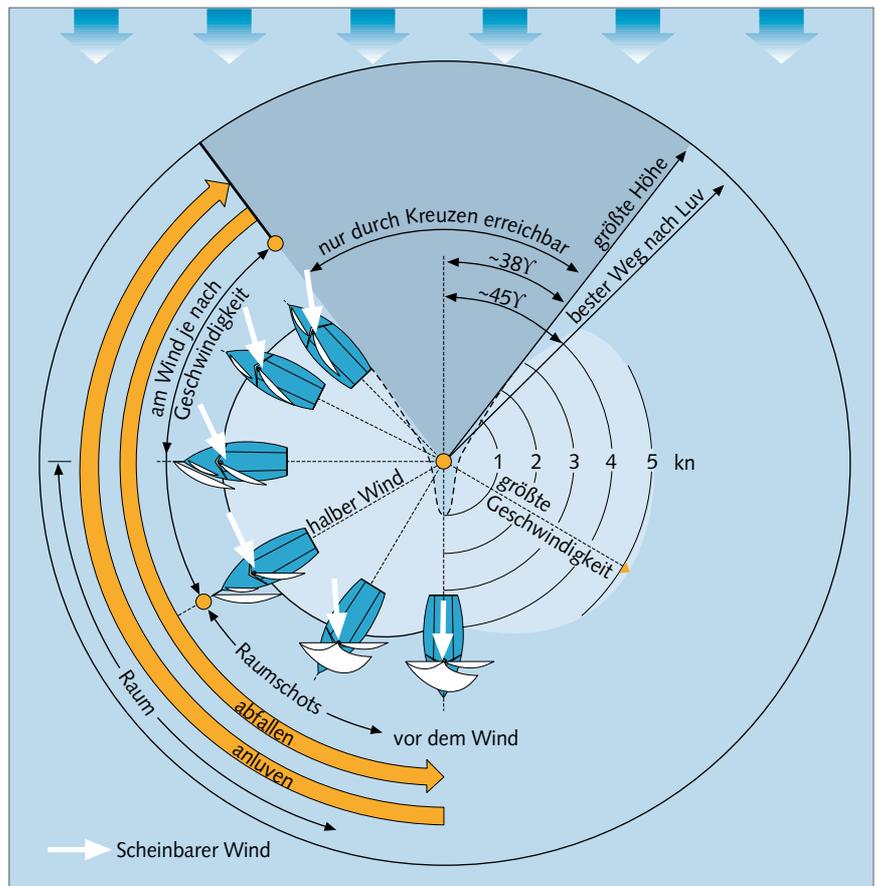
Zwischen diesem Sektor und dem Segeln vor dem Wind liegen mehrere Kurse, die jeweils eine andere Segelstellung erfordern und das Setzen von verschiedenen Segeln – je nach Windstärke – ermöglichen.

Gesegelt wird nur mit dem scheinbaren Wind, der sich aus wahren Wind und Fahrtwind zusammensetzt.

**Am Wind** bedeutet die maximale Höhe, die ein Boot laufen kann. Der Winkel zwischen dem Kurs und einfallendem Wind ist am kleinsten, die Fahrt, die das Boot macht, aber auch nur gering.

**Voll und bei** ist ein Am-Wind-Kurs, auf dem das Boot nicht mehr größtmögliche Höhe schindet, aber schneller segelt und somit die **optimale Höhe** läuft oder, anders ausgedrückt, den besten Weg nach Luv macht. Besegelung: Großsegel und Fock bzw. Genua.

**Halber Wind** ist der von querab einfallende scheinbare Wind und bedeutet nicht etwa, in einem Winkel von  $90^\circ$  zum wahren Wind zu segeln. Auf modernen Gleitjollen kommt hier ein Gennaker zum Einsatz.



### Die verschiedenen Kurse zum Wind

Die herzförmig geschwungene Linie ist die typische Geschwindigkeitskurve einer kleinen Rennyacht. Bei etwa  $45^\circ$  segelt sie ihre optimale Höhe. Man kann sie zwar noch bis etwa  $38^\circ$  an den Wind knüppeln, doch macht sie dann nur noch wenig Fahrt. Mit ungefähr halbem (scheinbarem) Wind erreichen alle

Segelboote ihre maximale Geschwindigkeit. Diese hier beispielsweise 5,5 Knoten (kn = Seemeilen in der Stunde). Auf Raumschots-Kurs wird das Boot wieder langsamer, und auf Vorm-Wind-Kurs kommt es nur noch auf etwa 75 % bis 80 % seiner maximalen Geschwindigkeit.

**Raumer Wind** weht in dem Sektor zwischen halbem und genau achterlichem Wind. Das Segeln in diesem Bereich wird als **Raumschots-Kurs** bezeichnet. Dies ist der perfekte Kurs für den Gennaker oder Blister.

**Vor dem Wind** kommt der Wind von recht achteraus. Auf diesem Kurs wird der Spinnaker gesetzt, die bunte bauchige »Blase«. Sie verleiht dem Boot erheblichen Vortrieb. Alle diese Kurse sind spiegelgleich für Steuerbord- und Backbord-Bug.

## WAHRER UND SCHEINBARER WIND

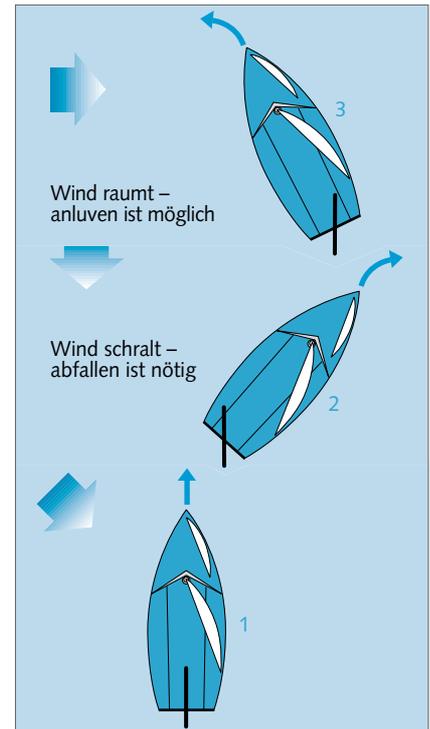
Der tatsächlich wehende Wind ist der **wahre Wind**. Seine Richtung und Stärke (Geschwindigkeit) kann man nur an einem festen Punkt feststellen oder messen. Auf einem Boot, solange es am Steg oder vor Anker liegt, werden Richtung und Stärke des wahren Windes durch den Fahrtwind beeinflusst. Der wahre Wind wandelt sich zum **scheinbaren Wind**. Nur dieser ist an Bord spürbar und maßgeblich für die Kurse. Nur die Richtung des scheinbaren Windes zeigt der Verklicker auf dem Masttopp an.

Je schneller ein Boot segelt, umso stärker wird der Fahrtwind und umso mehr weicht die Richtung des scheinbaren Windes von der des wahren Windes ab.

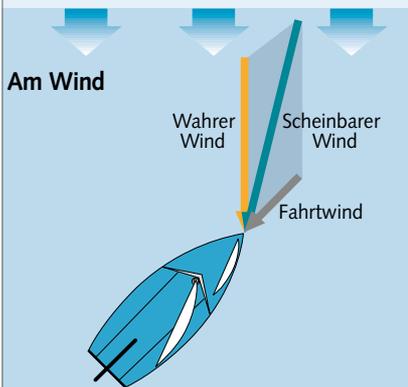
- ▶ Der scheinbare Wind fällt stets vorlicher ein als der wahre, ausgenommen auf Vorm-Wind-Kurs. Man segelt scheinbar höher am Wind als »wirklich«.
- ▶ Je mehr ein Boot anluvt, umso stärker wird der scheinbare Wind, je mehr es abfällt, umso mehr nimmt er ab.

### Raumen und Schralen

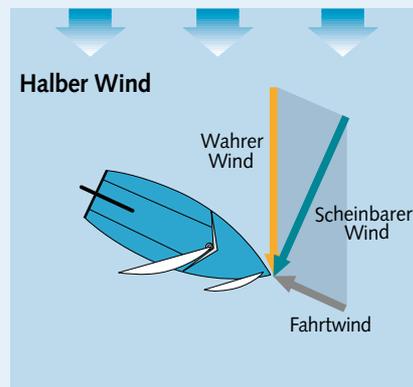
**Raumen** bedeutet, dass der Wind nach einer Richtungsänderung weiter von achtern und somit günstiger einfällt, **schralen**, dass er vorlicher, also ungünstiger einfällt. Wer am Wind segeln will (1), muss bei schralendem Wind von seinem Kurs abfallen (2), bei raumendem kann er anluven (3) und so mehr Höhe heraussegeln. Die Ursachen für diese Erscheinung sind unterschiedlich. Einmal schwankt der wahre Wind in seiner Richtung. Zum anderen kann die Geschwindigkeit des Bootes zunehmen, sodass der scheinbare Wind vorlicher einfällt, also schralt.



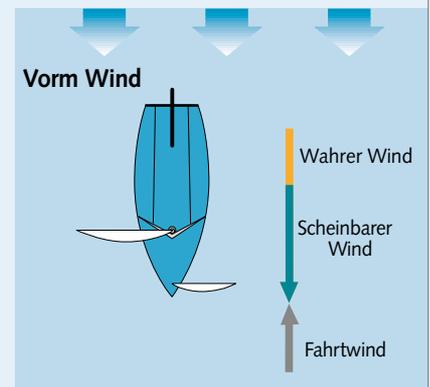
### Auswirkungen des Fahrtwindes



**Am Wind fällt** der scheinbare Wind am vorlichsten ein und weht wesentlich stärker als der wahre Wind.



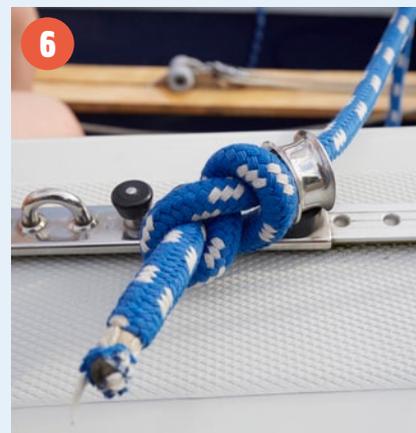
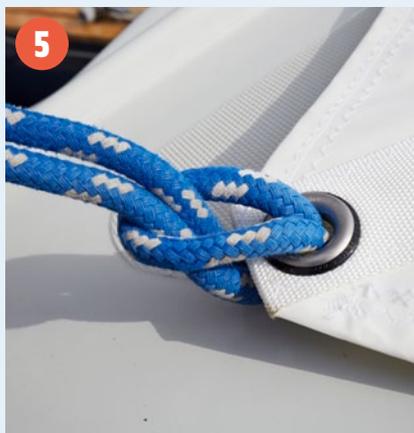
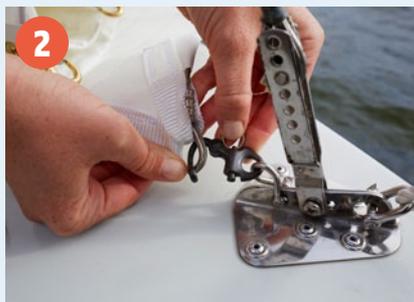
**Halber Wind:** Der scheinbare Wind ist merklich schwächer geworden. Er fällt zwar immer noch vorlicher als der wahre Wind ein, erreicht aber nicht mehr dessen Stärke.



**Vor dem Wind** fallen wahrer und scheinbarer Wind zusammen.

# PRAXIS DES SEGELNS





- 1 Die Fock etwas ausrollen, den Segelhals herausuchen (man erkennt ihn am Zeichen des Segelmachers), ...
- 2 ... mit einem Schnappschäkel am Vorstagbeschlag befestigen ...

- 3 ... , und die Stagreiter der Reihe nach am Vorstag einhaken.
- 4 Den Kopf der Fock einschäkeln, und das Fall zwischenzeitlich auf der Klampe belegen.
- 5 Ein Ende der Fockschot doppelt durch die

- Kausch des Schothorns führen, und den Rest der Schot durchziehen.
- 6 Die Schoten außen um die Wanten herum durch die Leitösen oder Decksaugen führen und mit einem Achtknoten vor dem Ausrauschen sichern.

## Anschlagen der Fock

### Merke

Beim Segelanschlagen niemals das jeweilige Fall aus der Hand lassen, es könnte sonst allzu leicht unerreichbar in den Mast hochrauschen.

Legt man nicht sofort nach dem Anschlagen der Fock ab, sollte man sie zusammenfalten, um das Vorstag wickeln oder als Paket ans Vorstag zeisen (anbinden). Oberste Priorität: möglichst wenig Windangriffsfläche.

### Kommandotafel Segelsetzen

**Klar zum Setzen des ...segels!  
...segel ist klar zum Setzen!  
Heiß ...segel!**



1



2



3



4



5



6

- 1 Das Boot liegt im Wind, Großsegel und Fock sind vorbereitet zum Segelsetzen.
- 2 Das Großfall wird gelöst ...
- 3 ... und das Vorliek in die Nut des Mastes eingeführt. Der Baum sollte dabei angedirkt

- oder von einer zweiten Person hochgehalten werden.
- 4 Zum Schluss wird das Fall auf der Klampe belegt und der Rest sauber aufgeschossen.

- 5 Das Fockfall wird an den Segelkopf der Fock angeschäkelt.
- 6 Das stramme Durchsetzen und Belegen des Fockfalls wird erleichtert, wenn der Vorschoter sich ins Vorstag hängt.

## Segel setzen

Wichtigste Voraussetzung zum Segelsetzen ist: Das Boot muss im Wind liegen!

Das **Großsegel** wird zuerst gesetzt: Hand über Hand wird das Fall durchgeholt, bis der Segelkopf am Masttopp sitzt. Dabei ist es sehr hilfreich, wenn das zweite Crewmitglied den Baum anhebt. Vor dem Belegen auf der Klampe muss unbedingt kontrolliert werden, ob das Fall richtig stramm durchgesetzt ist. Jetzt kann bei Kielbooten die Dirk lose

gegeben oder bei Gleitjollen der Niederholer eingepickt werden.

Die **Fock** wird ähnlich gesetzt: Einfach das Segel setzen und zum Schluss, bevor das Fall auf der zweiten Klampe belegt wird, hilft der Vorschoter, indem er sich in das Vorstag hängt. Damit kommt der Mast nach vorn und das Vorliek der Fock kann richtig gespannt werden.

### Typische Anfängerfehler

Das Boot liegt nicht genau im Wind. Das Achterliek des Großsegels hakt unter der Pinne. Die Großschot ist nicht richtig gelöst. Das Fockfall ist vertörnt und kann nicht richtig gespannt werden. Die Achtknoten in den Schoten werden vergessen.

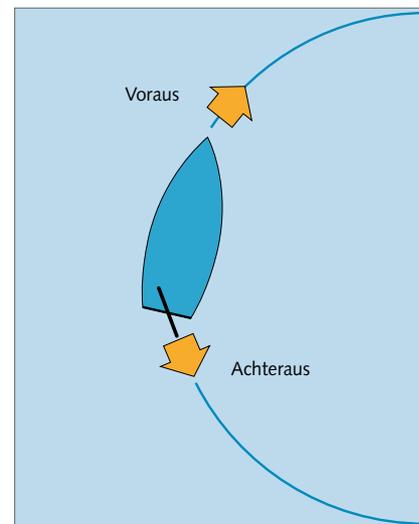
## DAS ABLEGEN

### Achteraussегeln

Da das Boot beim Segelsetzen im Wind stehen muss, beginnt das Ablegen aus dieser Position heraus. Nachbarboote, Pfähle oder Bojen erschweren häufig das Manöver. Deshalb schiebt der Vorschoter das Boot dosiert nach recht achteraus, also genau nach hinten. Der

Steermann hält dazu die Pinne mittschiffs. Die Ruderlage hat eine entscheidende Wirkung bei diesem Manöver: Das Ruderblatt zeigt bei Fahrt achteraus immer dahin, wo das Boot hinfährt. Konkret: Will man beim Achteraussegeln mit dem Heck nach Steuerbord drehen, muss das Ruder(blatt) nach Steuerbord gelegt werden.

**Segel backhalten:** Das Halten eines Segels gegen den Wind, also nach Luv, nennt man backhalten. Hält man zum Beispiel das Großsegel gegen den Wind, wird das Boot



## WENDEN

Wenden heißt, mit dem Bug durch den Wind gehen, oft auch als über Stag gehen bezeichnet. Wichtig ist, dass das Boot dabei genügend Fahrt behält und nicht mit dem Bug im Wind stehen bleibt, rückwärts treibt oder auf den alten Bug zurückfällt. Deshalb das Ruder nicht ruckartig und hart einschlagen, sondern langsam und weich. Sonst liegt das Ruderblatt schon quer, bevor das Boot überhaupt andrehen konnte, und stoppt gleich zu Anfang die Fahrt erheblich. Die Ruderlage muss sich dem Drehmoment des Bootes anpassen und darf ihm nicht vorausseilen. Ist das Boot auf die neue Lee-Seite abgefallen, sanft Gegenruder legen, um das Drehmoment aufzuheben. Geht ein Boot schwer durch den Wind – wie beispielsweise leichte Katamarane –, lässt man die Vorschot belegt und die Fock backkommen. Sie wird erst auf das Kommando »Über die Segel!« losgeworfen.

Wird die neue Lee-Fockschot zu früh dichtgeholt, kann sich die Fock backstellen und das Boot auf den alten Bug zurückfallen lassen. Hat sie jedoch erst voll Wind gefangen, ist sie, ohne Winsch, selbst auf kleineren Booten kaum noch dicht zu bekommen.

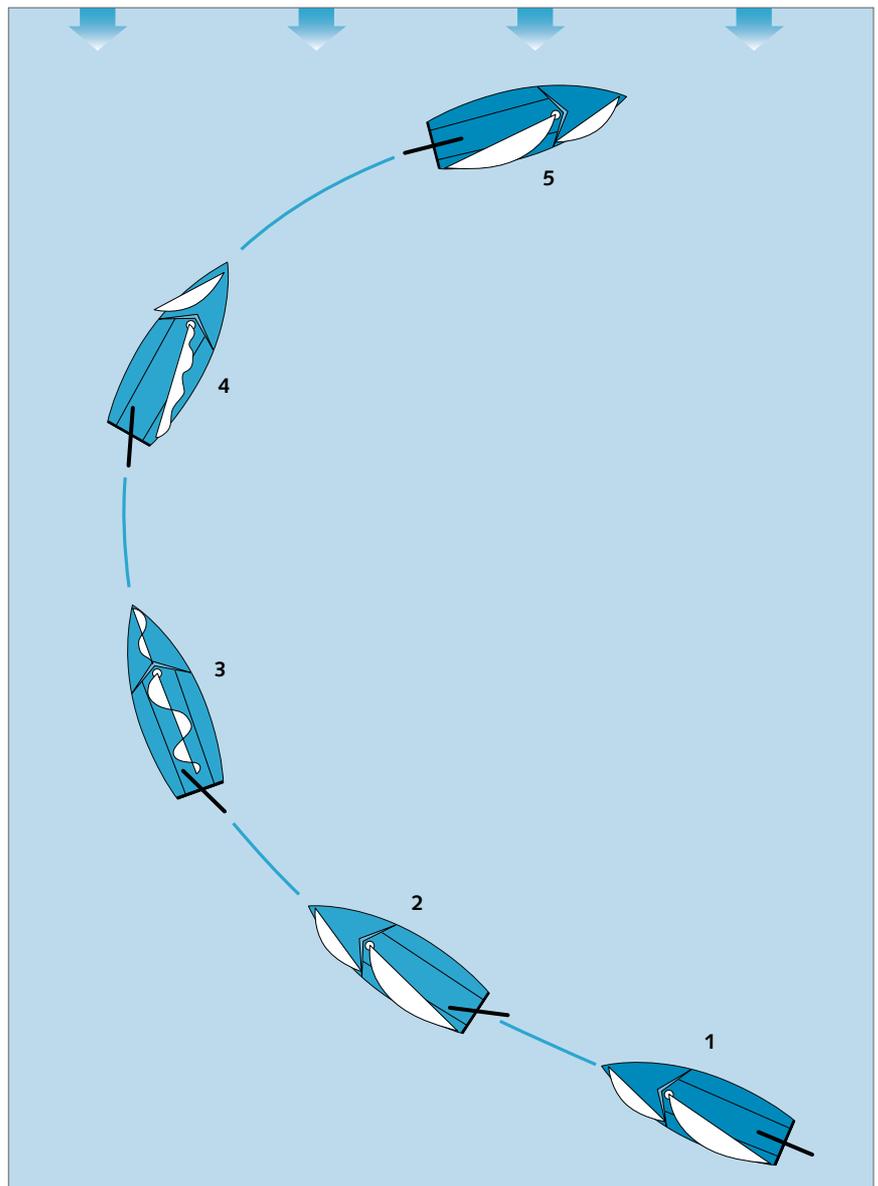
### Kommandotafel Wenden

**Klar zum Wenden!**

***Ist klar!***

**Ree!**

**Über die Segel!**





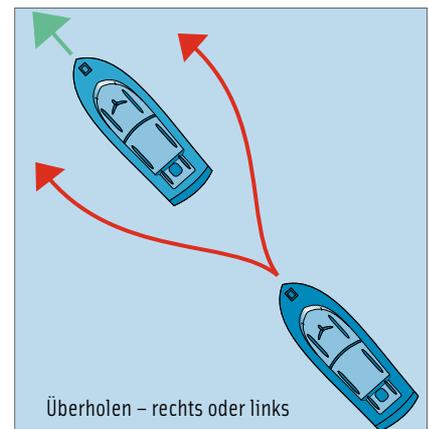
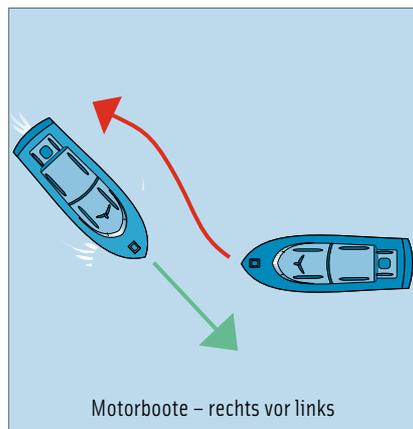
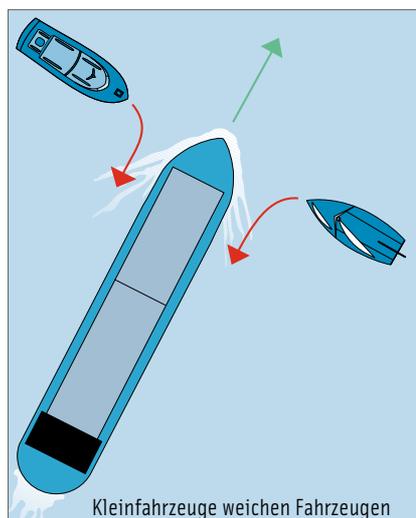
- 1 Anlaufen (hier im Bild) auf Backbord-Bug.
- 2 Gleichmäßig und leicht Ruder legen. Vorschoter bereitet Fockschoten und Gewichtsausgleich vor.
- 3 Das Boot liegt im Wind, das Ruder bleibt gelegt, die Fock weiterhin back.
- 4 Das Großsegel füllt sich, der Steuermann wechselt hinter dem Rücken die Ruderhand, der Vorschoter macht Gewichtsausgleich und nimmt die Fock auf die neue Leeseite.
- 5 Pinne mittschiffs, Sitzpositionen einnehmen und Schoten kontrollieren. Ablaufen über Steuerbord-Bug.

## AUSWEICHREGELN

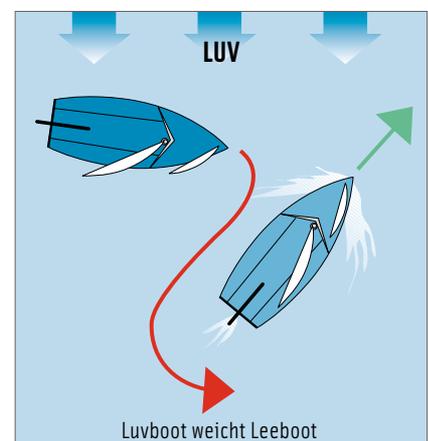
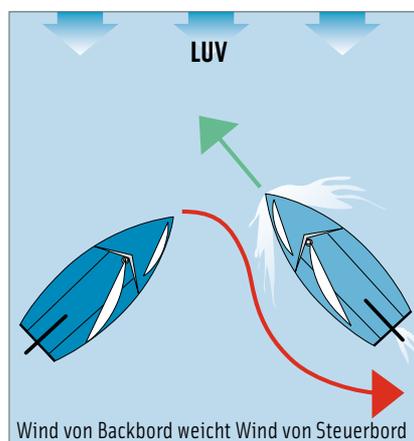
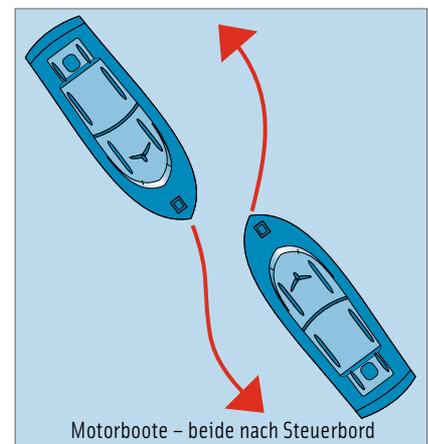
Wer – wie auch immer – ausweichpflichtig ist, muss seinen Kurs rechtzeitig und entschlossen ändern und das andere Boot hinter dem Heck passieren. Ist dies aus irgendwelchen Gründen nicht möglich, so muss er unmissverständlich anzeigen, wie er ausweichen will. Sofern er ein Horn hat, durch ein entsprechendes Kursänderungssignal. Fahrzeuge, die Vorfahrt haben, sind kurshaltepflichtig!

Grundsätzlich gilt:

- ▶ Sportboote (»Kleinfahrzeuge«) von weniger als 20 m Länge haben aller gewerblichen Schifffahrt auszuweichen.



- ▶ Motorboote – auch Segelboote unter (mitlaufender) Maschine zählen dazu – untereinander: Auf Gegenkurs müssen beide nach rechts (Steuerbord) ausweichen. Sonst gilt rechts vor links wie im Straßenverkehr.
- ▶ Segelboote untereinander: Bekommen sie den Wind von verschiedenen Seiten, muss das Boot ausweichen, das mit Wind von Backbord (links) segelt. Bekommen beide Boote den Wind von der gleichen Seite, muss das Luvboot ausweichen.

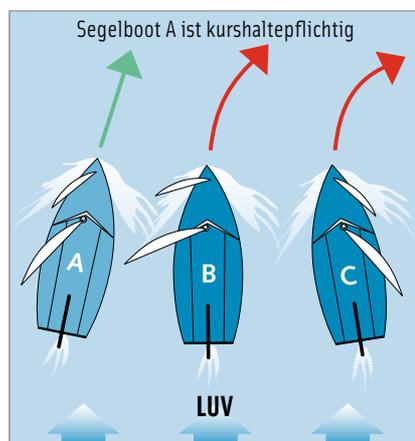
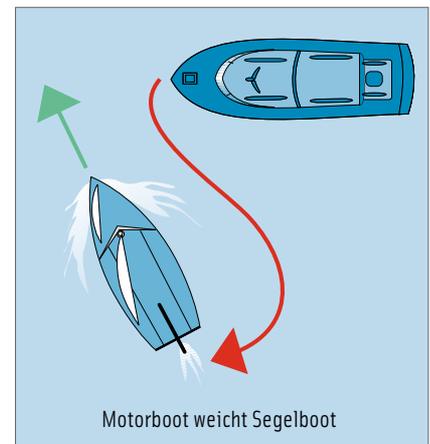
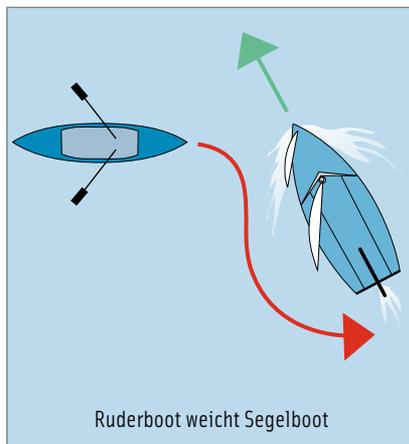
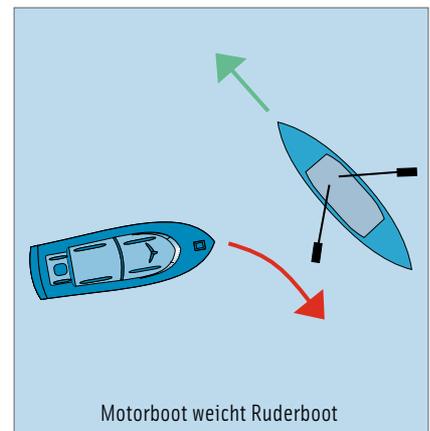
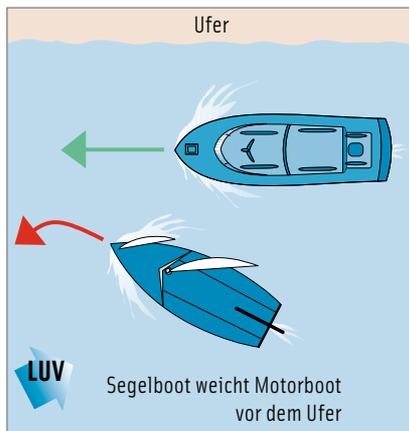


**Merke**

**Wind von Backbord weicht Wind von Steuerbord, Luv weicht Lee.**

Segelt ein Leeboot mit Wind von Backbord und kann es nicht mit Sicherheit ausmachen, von welcher Seite das Luvboot den Wind bekommt, so muss es ihm ausweichen.

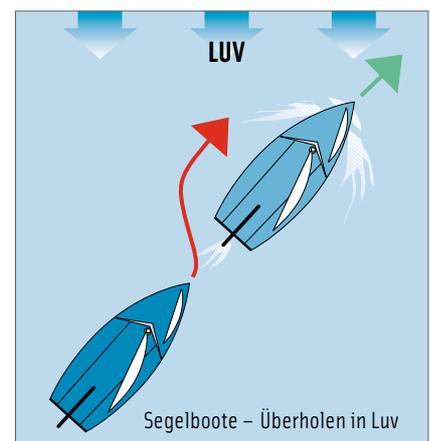
- ▶ Ein kreuzendes Segelboot darf ein Sportboot, das sich an seinem steuerbordseitigen Ufer hält, nicht zum Ausweichen zwingen.
- ▶ Motor-, Segel- und Ruderboote: Das Motorboot muss dem Segelboot und dem Ruderboot ausweichen. Das Ruderboot muss dem Segelboot ausweichen. Der Segler muss jedoch einkalkulieren, dass der Ruderer oder Paddler die Ausweichregeln nicht kennt und meint, er habe Vorfahrt.



**Überholen**

Überholt werden darf nur dann, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinlänglich Raum für die Vorbeifahrt lässt.

- ▶ Überholer müssen grundsätzlich ausweichen, also auch in dem ziemlich unwahrscheinlichen Fall, dass ein Segler ein Motorboot überholt.
- ▶ Ein Segler überholt immer in Luv, um den Überholvorgang so kurz wie möglich zu gestalten.



## BASISFRAGEN

1. Was ist zu tun, wenn vor Antritt der Fahrt nicht feststeht, wer Fahrzeugführer ist?
- Der verantwortliche Fahrzeugführer **muss bestimmt werden.**
  - Der verantwortliche Fahrzeugführer muss gewählt werden.
  - Ein Inhaber des Sportbootführerscheins muss die Fahrzeugführung übernehmen.
  - Ein Inhaber des Sportbootführerscheins muss die Verantwortung übernehmen.

2. In welchen Fällen darf weder ein Sportboot geführt noch dessen Kurs oder Geschwindigkeit selbstständig bestimmt werden?
- Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,5 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
  - Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,8 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
  - Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **1,0 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.
  - Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von **0,3 ‰** oder mehr im Körper vorhanden ist.

3. Wann ist ein Fahrzeug in Fahrt?
- Wenn es **weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt.**
  - Wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch Fahrt über Grund macht.
  - Wenn es weder auf Grund sitzt noch vor Anker liegt noch manövrierbehindert oder manövrierunfähig ist.
  - Wenn es weder an Land festgemacht ist noch vor Anker liegt noch Fahrt durchs Wasser macht.

4. Wie lang ist die Dauer eines kurzen Tons (●)?
- Etwa **1 Sekunde.**
  - Etwa 2 Sekunden.
  - Weniger als 1 Sekunde.
  - Weniger als 4 Sekunden.

5. Wie lang ist die Dauer eines langen Tons (—)?
- Etwa **4 – 6 Sekunden.**
  - Etwa 2 – 6 Sekunden.
  - Etwa 1 – 2 Sekunden.
  - Etwa 6 – 8 Sekunden.

6. Wann gilt ein Fahrzeug unter Segel als Maschinenfahrzeug?
- Wenn es **gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt.**
  - Wenn es mit einer Antriebsmaschine ausgerüstet ist.
  - Wenn es durch das Segeln keine Fahrt durchs Wasser macht.
  - Wenn es durch das Segeln keine Fahrt über Grund macht.

7. Welches Signal führt ein Fahrzeug unter Segel, das als Maschinenfahrzeug gilt, zusätzlich am Tage?
- Einen **schwarzen Kegel, Spitze unten.**
  - Einen schwarzen Kegel, Spitze oben.
  - Einen schwarzen Rhombus.
  - Zwei schwarze Bälle senkrecht übereinander.

8. Welche Seite wird als Luvseite bezeichnet?
- Die dem Wind **zugekehrte** Seite.
  - Die dem Wind abgewandte Seite.
  - Die Seite in Fahrtrichtung rechts.
  - Die Seite in Fahrtrichtung links.

9. Welche Seite wird als Leeseite bezeichnet?	<input checked="" type="checkbox"/> Die dem Wind <b>abgewandte</b> Seite. <input type="checkbox"/> Die dem Wind zugekehrte Seite. <input type="checkbox"/> Die Seite in Fahrtrichtung rechts. <input type="checkbox"/> Die Seite in Fahrtrichtung links.
10. Wann müssen die Lichter von Fahrzeugen geführt oder gezeigt werden?	<input checked="" type="checkbox"/> Von <b>Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang</b> und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Von abends 18 Uhr bis morgens 06 Uhr und bei verminderter Sicht. <input type="checkbox"/> Bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und verminderter Sicht.
11. Wozu dient die Lichterführung?	<input checked="" type="checkbox"/> Sie zeigt <b>Fahrtrichtung</b> und <b>Lage</b> eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Kurs und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Fahrtrichtung und Position eines Fahrzeugs an. <input type="checkbox"/> Sie zeigt Fahrtrichtung und Kurs eines Fahrzeugs an.
12. Was für eine Laterne kann ein Segelfahrzeug von weniger als 20 m Länge anstelle der Seitenlichter und des Hecklichtes führen?	<input checked="" type="checkbox"/> Eine <b>Dreifarbenlaterne</b> an oder <b>nahe der Mastspitze</b> . <input type="checkbox"/> Eine Zweifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle. <input type="checkbox"/> Eine Dreifarbenlaterne an gut sichtbarer Stelle. <input type="checkbox"/> Eine Zweifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze.
13. Welche Lichter muss ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, führen?	<input checked="" type="checkbox"/> Die für ein <b>Maschinenfahrzeug</b> vorgeschriebenen Lichter. <input type="checkbox"/> Die für ein Segelfahrzeug vorgeschriebenen Lichter. <input type="checkbox"/> Zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander. <input type="checkbox"/> Seitenlichter rot und grün und ein rotes Rundumlicht.

14. Wie weichen zwei Motorboote aus, die sich auf entgegengesetzten Kursen nähern?	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Jedes</b> Fahrzeug muss seinen Kurs <b>nach Steuerbord</b> ändern. <input type="checkbox"/> Jedes Fahrzeug muss seinen Kurs nach Backbord ändern. <input type="checkbox"/> Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen. <input type="checkbox"/> Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
15. Zwei Motorboote nähern sich auf kreuzenden Kursen. Es besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes. Wer ist ausweichpflichtig?	<input checked="" type="checkbox"/> Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches <b>das Andere an seiner Steuerbordseite</b> hat. <input type="checkbox"/> Dasjenige Fahrzeug muss ausweichen, welches das Andere an seiner Backbordseite hat. <input type="checkbox"/> Es muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen. <input type="checkbox"/> Es muss das leewärtige Fahrzeug dem luvwärtigen Fahrzeug ausweichen.
16. Welche Bedeutung hat folgendes Schallsignal: (●—●—●—)?	<input checked="" type="checkbox"/> Bleib-weg-Signal, <b>Gefahrenbereich sofort verlassen</b> . <input type="checkbox"/> Allgemeines Gefahr- und Warnsignal. <input type="checkbox"/> Ankerlieger über 100 m Länge. <input type="checkbox"/> Manövrierbehinderter Schleppverband über 200 m Länge.
17. Welche Bedeutung hat folgendes Tafelzeichen?	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Überholverbot</b> . <input type="checkbox"/> Begegnungsverbot. <input type="checkbox"/> Überholverbot für Fahrzeuge unter 20 m Länge. <input type="checkbox"/> Begegnungsverbot für Fahrzeuge über 20 m Länge.



## Stichwortverzeichnis

- ABC**-Glutbrandpulverlöscher 97  
 Abdrift 41  
 Abfallen 37  
 Ablegen 54  
 Ablegen unter Motor 132  
 Ablegen vom Steg 54  
 Ablegen von der Boje 56, 137  
 Abwettern von Böen 85  
 Achteraussegeln 54  
 Achterleine 63  
 Achterliek 17  
 Achterspring 63  
 Achterstag 15  
 Achtknoten 28  
 Admiralitätsanker 92  
 Am Wind 38  
 Amtlich anerkanntes Kennzeichen 106  
 Amtliches Kennzeichen 105  
 Anfangsstabilität 12, 42  
 Anhängelast 35  
 Anker 92  
 Ankerkette 92  
 Ankerleine 92  
 Ankerlichten 95  
 Ankerlieger 120  
 Ankermanöver 94  
 Ankerplatz 93  
 Ankertypen 92  
 Anlegen am Steg 58, 135  
 Anlegen an der Boje 60, 137  
 Anlegen unter Motor 135  
 Anlegen vor dem Wind 62  
 Anluven 37  
 Anschlagen der Fock 48  
 Anschlagen des Großsegels 46  
 Anstellwinkel des Segels 41  
 Antifouling 33  
 Antrieb durch Auftrieb 40  
 Antrieb durch Widerstand 40  
 Antriebskraft 40  
 ATIS 97  
 Aufschießen einer Leine 31  
 Aufschießen eines Falls 31  
 Aufschieber 57  
 Auftuchen des Großsegels 53  
 Augspieß 27  
 Auslaufstrecke 57  
 Außenborderbedienung 126  
 Außenbordertank 130  
 Außenbordmotor 125  
 Ausweichregel 114  
**B**abystag 15  
 Backbord 37  
 Backbord-Bug 37  
 Backbord-Ruder 37  
 Backstag 15  
 Badezone 110  
 Ballastbombe 11  
 Ballastgewicht 11  
 Bändselreff 20  
 Batterie 33, 126  
 Baumniederholer 16, 25  
 Beaufort-Skala 100  
 Begegnen 120  
 Beidrehen, Beiliegen 85  
 Belegen auf einer Klampe 30  
 Benzinmotor 125  
 Bergen der Fock 51  
 Bergen des Großsegels 51  
 Bergfahrt 110  
 Betanken 130  
 Bindereff 20  
 Binnenschiffahrtfunk 97  
 Binnenschiffahrtsstraße 103  
 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) 103  
 Binnenschiffsregister 106  
 Bleiakku 126  
 Bleib-weg-Signal 123  
 Blister 19  
 Block 22  
 Bodensee-Schiffahrtsordnung (BodenseeSchO) 104  
 Boje-über-Bord-Manöver 80  
 Bootspflege 32  
 Bootstransport 34  
 Brandbekämpfung 140  
 Breite über alles (Büa) 13  
 Bruch des Großbaums 97  
 Bruch des Ruders 97  
 Bruch im laufenden Gut 97  
 Bruch im stehenden Gut 97  
 Brücke 112  
 Bug 13  
 Bulbkiel 12  
 Bundeswasserstraße 103  
**C**opolymer-Antifouling 33  
 CQR-Anker 92  
 Cumulonimbus 100  
 Cunningham-Kausch 17  
 Curryklemme 22  
**D**achtransport 34  
 Danforth-Anker 92  
 Decksbalkenbucht 13  
 Deutscher Motoryachtverband 105  
 Deutscher Segler-Verband 105  
 Dieselmotor 125  
 Dieseltank 130  
 Dirk 16, 25  
 Donauschiffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPV0) 103  
 Doppelkieler 11  
 Doppelter Schotstek 28  
 Drehbrücke 112  
 Dreifarbenlaterne 117  
 Drempe 139  
 Dynamischer Auftrieb 44  
**E**infacher Schotstek 28  
 Einfahrtzeichen 108  
 Einhebel-Schaltung 127  
 Einkreiskühlung 129  
 Einwintern 32  
 Endstabilität 42  
 Entzündbarer Stoff 119  
 Erste-Hilfe-Verbandskasten 96  
 Explosiver Stoff 119  
**F**ahrende Fähre 119  
 Fahrinne 108  
 Fahrinnenbezeichnung 107  
 Fahrinnenspaltung 108  
 Fahrt durchs Wasser 89  
 Fahrt über Grund 89  
 Fahrwasser 108  
 Fahrwasserbezeichnung 107  
 Fahrzeug 104  
 Fall 15, 16  
 Faltdraggen 92  
 Faltpropeller 127  
 Fehlerstromschalter (FI-Schalter) 126  
 Fender 23, 63  
 Festmachen 63  
 Feuerlöschdecke 97  
 Feuerlöscher 97  
 Flagge des Deutschen Segler-Verbandes 106  
 Flagge der Kreuzer-Abteilung 106  
 Flaggenführung 106  
 Flieger 19  
 Flügelkiel 12  
 Flüssiggasanlage 129  
 Fock 19  
 Fockfall 16  
 Fockschot 19  
 Fockschotholepunkt 22

- Fockschotleitschiene 22, 24  
 Formschwerpunkt 42  
 Formstabilität 42  
 Frei fahrende Föhre 119  
 Freibord 13  
 Frontgewitter 100  
 Frühjahrsüberholung 33  
 Führerschein 105  
 Funkellicht 116  
  
**G**  
 Gaffelsegel 18  
 Gasflasche 129  
 Gasflascheneinbau 129  
 Gastlandflagge 106  
 Gefahrenhalse 75  
 Gelber Doppelkegel 104  
 Gennaker 19  
 Genua 19  
 Gesundheitsschädlicher Stoff 119  
 Getriebe 126  
 Gewichtsanker 92  
 Gewichtsschwerpunkt 42  
 Gewichtsstabilität 42  
 Gleiten 69  
 Gleiter 44  
 Gleitfahrt 44  
 Goldene Regeln 141  
 Grenzgeschwindigkeit 44  
 Großbaum 19  
 Großfall 16  
 Großfall-Umlenkrolle 24  
 Großschot 16, 19  
 Großschotsschlitten 25  
 Großsegel 17, 19  
 Großsegel-Rollreiffanlage 21  
 Grundberührung 140  
  
**H**  
 Hakenreff 20  
 Halber Schlag 29  
 Halber Wind 38  
 Hals 17  
 Halsen 72  
  
 Halsstrecker 16  
 Havariebericht 140  
 Havarist 90, 140  
 Heck 13  
 Hecklicht 116  
 Hilfeleistung 140  
 Hoch (H) 99  
 Hochsegel 18  
 Hochwasser 110  
 Hochwassermarke I 110  
 Hochwassermarke II 110  
 Hochwassersperrtor 112  
 Holebug 79  
 Hubbrücke 112  
 Hubkieler 11  
 Hubtor 139  
 Hundekurve 89  
  
**I**  
 Internationaler Bootsschein für Wassersportfahrzeuge 105  
 Isobaren 99  
  
**J**  
 Jolle 11, 81  
 Jollenkreuzer 11  
 Jumpstag 15  
  
**K**  
 Kabelbrand 140  
 Kammklemme 22  
 Kanuheck 13  
 Kat 11  
 Katamaran 11  
 Katboot 14  
 Kausch 22  
 Kentern 86  
 Kentern nach Lee 88  
 Kentern nach Luv 88  
 Ketsch 14  
 Kevlar 17  
 Kielboot 11  
 Kielschwerter 11  
 Kielyacht 81  
 Kimmkieler 11  
 Kitesurfen 110  
  
 Klampe 22  
 Kleinfahrzeug 104, 105  
 Klippersteven 12  
 Knarrblock 22  
 Knickspant 12  
 Kollisionsverhütungsregeln (KVR) 103  
 Konstruktionswasserlinie (CWL) 13  
 Kopf 17  
 Kopfbrett 17  
 Kreuzen 79  
 Kreuzknoten 28  
 Kühlwasserfilter 129  
 Kurs 37  
 Kurs durchs Wasser 89  
 Kurs über Grund 89  
 Kurztag 56, 93  
 Kutter 14  
  
**L**  
 Ladezustand 126  
 Landesgewässer 104  
 Landstrom 126  
 Landwind 100  
 Länge Wasserlinie (LWL) 13  
 Längsseitsliegen 63  
 Lateinersegel 18  
 Lateraldruckpunkt 43  
 Lateralplan 12, 41, 43  
 Lattentasche 17  
 Laufendes Gut 16  
 Lee 37  
 Leegierigkeit 43  
 Leichtgewichtsanker 92  
 Lenzer 23  
 Lenzpumpe 23  
 Lichtenführung 116  
 Liek 17  
 Linksgängig 128  
 Lüftergebläse 130  
 Luftgefüllte Weste 96  
 Luggersegel 18  
 Lümmel(beschlag) 25  
  
 Luv 37  
 Luvgerigkeit 43  
  
**M**  
 Manöver 46  
 Manövrierunfähig 122  
 Mast 15  
 Mastrutscher 17  
 Mastspur 15, 24  
 Masttopp 19  
 Mehrrumpfboot 11  
 Mensch an Bord 81  
 Mensch über Bord 137  
 Mensch-über-Bord-Manöver 80  
 Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPVO) 103  
 Motor 33  
 Motorschlepp 91  
 Motorstörung 131  
 Motorüberwachung 131  
 Multihull 11  
 Mylar-Folie 17  
  
**N**  
 Nahezu-Aufschießer 57  
 Nationalflagge 106  
 Nebelsignal 123  
 Negativer Deckssprung 13  
 Negativer Sprung 13  
 Notsignal 123  
 Notzeichen 88, 122  
  
**O**  
 Oberhaupt 139  
 Oberwant 15  
 Ohnmachtsichere Feststoffweste 96  
 Ösfass 23  
  
**P**  
 Palstek 29  
 Patentanker 92  
 Patentreff 20  
 Pflugschar-Anker 92  
 Pinnenausleger 25  
 Plattgattheck 13

- Poller 22  
 Position der Crew 66  
 Positiver Decksprung 13  
 Prahmstevan 12, 13  
 Propeller 127  
 Pütting 15, 22  
**Querab** 37  
 Querkraft 40  
 Quickstopp 126  
 Q-Wende 77  
**Radarreflektor** 97  
 Radartonne 107  
 Radeffekt 128  
 Radsteuerung 25  
 Rahsegel 18  
 Raumen 39  
 Raumer Wind 38  
 Raumschots-Kurs 38  
 Rechtsgängig 128  
 Reffbändsel 17  
 Reffen 20  
 Reffen des Vorsegels 21  
 Reffgatchen 17  
 Reffhaken 20  
 Reffkausch 17  
 Regattahalse 74  
 Reibungswiderstand 69  
 Rettungskragen 96  
 Rettungsleuchte 96  
 Rettungsweste 96  
 Rheinschiffahrtspolizei-  
 verordnung (RheinSchPVO)  
 103  
 Rigg 15, 32  
 Rollreff 20  
 Roringstek 29  
 Ruder 37  
 Ruderblatt 25  
 Ruderfall 25  
 Ruderkokker 25  
 Ruderkopf 25  
 Ruderpinne 25  
 Ruderquadrant 25  
 Ruderschaft 25  
 Rumpf 32  
 Rumpfform 12  
 Rumpfgeschwindigkeit 44, 69  
 Rundspant 12  
 Rundtörn 29  
 Rundumlicht 116  
 Rüsteisen 15, 22  
**Sail-Drive** 127  
 Saling 15, 24  
 Säuredichte 126  
 Schachtschleuse 139  
 Schäkel 22  
 Schallsignal 123  
 Scheinbarer Wind 39  
 SchifffahrtsordnungEms-  
 mündung (Schiff0 Ems) 103  
 Schiffsführer 104  
 Schiften 76  
 Schirmdraggen 92  
 Schlag 79  
 Schleppen 90, 138  
 Schleppleine 138  
 Schleppverband 91, 118  
 Schleuse 113, 139  
 Schleusenbereich 139  
 Schleusenammer 113, 139  
 Schmeerreep 20  
 Schnappschäkel 22  
 Schoner 14  
 Schot 16  
 Schothorn 17, 19  
 Schotring 23  
 Schotwisch 23  
 Schralen 39  
 Schratsegel 18  
 Schubpropeller 128  
 Schubverband 118  
 Schwarzer Kegel 122  
 Schwell 63  
 Schwertboot 11  
 Schwertkasten 25  
 Schwimmendes Gerät 121  
 Seeschiffahrtsstraßen-  
 Ordnung (SeeSchStr0) 103  
 Seewind 99  
 Segel 17, 32  
 Segel backhalten 54  
 Segel setzen 48  
 Segeldruckpunkt 43  
 Segellatte 17  
 Segelsurfer 110  
 Segeltrimm 49  
 Seitenlicht 116  
 Senkschwert 25  
 Sicherheitsausrüstung 96  
 Sicherheitsdruckregler 129  
 Slippen 35  
 Sliprampe 35  
 Slipstek 29  
 Slup 14  
 Sorgfaltspflicht 104  
 Sperrung 112  
 Spiegel 25  
 Spiegelheck 13  
 Spiere 15  
 Spi-Fall 16  
 Spinnaker 19  
 Spinnakerstagesegel 19  
 Spitzgattheck 13  
 Sportpatent 105  
 Sportschifferzeugnis 105  
 Sprietsegel 18  
 S-Schlag 12  
 Stag 15  
 Stagreiter 17, 22  
 Stagesegel 19  
 Stegpaddel 96  
 Stegklampe 22  
 Stehendes Gut 15  
 Steigung 127  
 Steuerbord 37  
 Steuerbord-Bug 37  
 Steuerbord-Ruder 37  
 Steuersäule 25  
 Steven 13  
 Stilllieger 120  
 Stockanker 92  
 Stopfbuchse 127  
 Stopperstek 29  
 Streckbug 79  
 S-Trieb 127  
 Stromversetzung 89  
 Sturmwarnsystem 85, 100  
 Sturmwarnung 85, 100  
 Stützruder 74  
 Surfen 44  
**Takelage** 15  
 Takling 27  
 Talfahrt 110  
 Tank 33, 130  
 Tankanlage 130  
 Tankentlüftung 130  
 Taucher 121  
 Tauwerk 27  
 Tief (T) 99  
 Topp und Takel 62  
 Topplicht 116  
 Trailertransport 34  
 Trampolindeck 11  
 Trapezgeschirr 24  
 Traveller 23, 25, 50  
 Trimaran 11  
 Trimm des Großsegels 50  
 Trimmfäden (tell tales) 50  
 Trimmstag 15  
 Trossenschlag 27  
 Trysegel 19  
**Überholen** 115, 120  
 Überholer 115  
 UKW-Sprechfunkanlage 97  
 UKW-Sprechfunkzeugnis für  
 den Binnenschiffahrtsfunk  
 (UBI) 97

- Umkehrgetriebe 126  
Umweltschutz 33, 141  
Unterhaupt 139  
Unterliek 17  
Unterwant 15
- V**-Boden 12  
Verbandsflagge 106  
Verdränger 44  
Verdrängerfahrt 44  
Vereinsstander 106  
Vergaserbrand 140  
Verklicker 24  
Verlassen einer Steg-  
box 133  
Verstellpropeller 127  
Viertakter 125  
Violinblock 22  
Voll und bei 38  
Vor dem Wind 38  
Vordeck 24  
Vorleine 63  
Vorliek (Mastliek) 17  
Vorrangschiff 120  
Vorschriften für den Dach-  
transport 34  
Vorschriften für den Trailer-  
transport 34  
Vorsegel-Rollreiffanlage 21  
Vorspring 63  
Vorstag 15, 24  
Vorstagspanner 24  
Vortrieb 40  
V-Trieb 126
- Wahrer Wind 39  
Want 15  
Wantenspanner 23  
Wanhänger 15, 23, 24  
Wantlasche 23  
Wärmegewitter 100  
Wärmetauscher 129
- Wasserlinie (WL) 13  
Wassermotorräderverordnung  
104  
Wasserskiverordnung 104  
Webeleinstek 29  
Wehr 112  
Wellenanlage 126  
Wendegetriebe 126  
Wenden 70  
Wenden auf engem Raum 134  
Windfäden 50
- Yachtheck 13  
Yawl 14
- Z**weihebel-Schaltung 127  
Zweikomponentenlack 33  
Zweikreiskühlung 129  
Zweitakter 125