

*Liebe Freunde! Ahoi Bootsführerscheinanwärter!
Hier meldet sich Wolle!
Wir kennen uns jetzt seit der ersten Ausbildungseinheit!*



**Kontrollfragen nach der ersten Ausbildungseinheit auf Motorboot
„Jupp“.**

Diese Fragen gehören nicht zur offiziellen Prüfung

1. Wann erkennst Du, wann nach dem Aufstoppen des Bootes das Boot steht?

- a. Ich schaue voraus und beobachte die Bewegung des Bugs gegenüber dem Ufer/Horizont.
- b. Ich schaue zum Ufer über die Bb.-Seite, da ich sowieso an Bb.-Seite sitze.
- c. Ich schaue querab zum Nächstliegenden Ufer und beobachte die Verschiebung Vordergrund - Hintergrund

2. Zu welcher Seite legst Du das Ruder, um MB „Jupp“ kursgerecht aufzustoppen?

- a. nach Hart Bb.
- b. nach Hart Stb.
- c. mittschiffs

3. Du stoppst das Boot kursgerecht auf! Wann legst Du das Ruder auf die entsprechende Seite?

- a. Ich lege nach Vorausfahrt die Maschine auf stopp, lege das Ruder um und leite danach Rückwärtsfahrt ein.
- b. Ich lege nach Vorausfahrt die Maschine auf stopp, leite die Rückwärtsfahrt ein und lege danach das Ruder.
- c. Ich lege nach Vorausfahrt die Maschine auf stopp, leite die Rückwärtsfahrt ein und lege gleichzeitig das Ruder um.

4. Wir unterscheiden Fahrtstrom und Schraubenstrom.

Welche Ströme wirken am Ruder bei Vorausfahrt mit eingekuppelter Maschine

- a. der Fahrtstrom.
- b. der Schraubenstrom
- c. der Schrauben- und der Fahrtstrom

5. Wir unterscheiden Fahrtstrom und Schraubenstrom.

Welche Ströme wirken am Ruder bei Rückwärtsfahrt mit eingekuppelter Maschine

- a. der Fahrtstrom.
- b. der Schraubenstrom
- c. der Schrauben- und der Fahrtstrom

6. Wir drehen auf engen Raum bevorzugt mit MB „Jupp“ über Stb. Warum?

- a. Wegen der Ausweichpflicht unter Motorsportbooten „rechts vor links“.
- b. Wegen dem Radeffekt
- c. Wir drehen bevorzugt nur über Stb., wenn der Wind von Bb. kommt, ansonsten über Bb.

7. Beim Drehen auf engen Raum leiten wir zuerst das Manöver mit Vorausfahrt und mit zuvor Hart Stb. gelegten Ruder ein! Warum?

- a. Der Schraubenstrom trifft sofort das Ruder und das Boot dreht sofort an.
- b. Ich vermeide den Radeffekt und lege deshalb die Maschine zuerst auf Voraus, ehe ich das Ruder lege.
- c. Ich könnte auch zuerst Rückwärtsfahrt einleiten, um den Radeffekt zu nutzen.

8. Welche Seite wird auf einem Boot als Leeseite bezeichnet?

- a. Luv und Lee gibt es nur auf Segelbooten, wobei der Wind losgemachte Segel nach Lee umschlagen lässt.
- b. Die dem Wind abgewandte Seite des Bootes.
- c. Die dem Wind zugekehrte Seite des Bootes.

9. Windstärke 3 oder höher: Das sicherste Manöver ist, um ein Mensch (Boje) zu retten, ist:

- a. Ich steuere die Person direkt voraus gegen den Wind an, weil ich dann besser stationieren kann und treibe nicht ab.
- b. Ich steuere die Person so an, dass sich diese an der Leeseite des Bootes mit Abstand 1 bis 3 m je nach Windstärke befindet und lasse mich vom Wind auf die Person zu treiben, nachdem ich das Boot aufgestoppt habe.
- c. Ich steuere die Person so an, dass sich diese an der Luvseite des Bootes mit Abstand 1 bis 3 m je nach Windstärke befindet und nach dem Aufstoppen das Boot nicht über die Person treiben kann.

10. Auf MB „Jupp“ nehmen wir die Boje (Mensch) bevorzugt an Bb-Seite auf. Warum?

- a. Ich sitze auf Bb. Seite und kann die Boje besser beobachten. Da das Heck nach dem Aufstoppen nach Stb. wegdreht, kann die Boje nicht in die Schraube kommen.
- b. Ich sitze auf Bb. Seite und kann die Boje besser beobachten, da das Heck beim Aufstoppen nach Bb. wegdreht, muss ich nicht mehr nachsteuern.
- c. Ich nehme die Boje immer an Bb.-Seite auf, weil ich die Boje dadurch besser sehen kann. Das erspart Fahrzeit und ist ein schnelles Manöver, so dass Wind und Wellen unbeachtet bleiben können.

11. Woran erkennst Du, ob das Boot (ca. 1 m nach Achterkante Deckshaus) an der Boje steht?

- a. Ich schaue über Bb.-Seite an Land und beobachte die Verschiebung Vordergrund-Hintergrund
- b. Ich beobachte ständig die Boje über die Bb.-Seite
- c. Ich setze den Ausguck ein und konzentriere mich auf die Manöver

12. Die Boje befindet sich ca. 2 m querab vom Bug und erscheint Dir zu weit weg. Welches Manöver leitest Du ein, um den Abstand zur Boje zu verringern?

- a. Ich lege das Ruder Hart Bb. und gebe eventuell einen leichten Pull voraus mit der Maschine
- b. Ich lege das Ruder Hart Stb. und gebe eventuell einen leichten Pull voraus mit der Maschine
- c. Ich halte Mittschiffs-Ruder und gebe einen starken Pull Rückwärtsfahrt wegen Wirkung des Radeffekts

13. Du hast die Maschine ausgekuppelt und beobachtest, dass die Boje querab an Bb.-Seite relativ weiter nach achtern läuft. Welche Manöver leitest Du ein?

- a. Ich kuppel die Maschine auf voraus ein und lege stopp, wenn das Boot steht.
- b. Ich kuppel die Maschine auf zurück ein und lege stopp, wenn das Boot steht.
- c. Ich fahre keine weiteren Manöver, um die Person nicht zu gefährden.

14. Du steuerst den Steg ca. mit 45° an, um Bb. Seite anzulegen. In unmittelbarer Nähe des Stegs führst Du folgende Manöver aus!

- a. Ich lege das Ruder zuerst nach Hard Stb und stoppe danach das Boot mit Rückwärtsfahrt auf.
- b. Ich stoppe zuerst das Boot mit Rückwärtsfahrt auf und lege danach das Ruder Hart Stb.
- c. Ich stoppe mit mittschiffs-Ruderlage auf, da der Radeffekt mich an den Steg zieht.

15. Du steuerst den Steg ca. mit 25 bis 30° an, um Bb. Seite anzulegen. In unmittelbarer Nähe des Stegs führst Du folgende Manöver aus!

- a. Ich lege das Ruder zuerst nach Hard Stb und stoppe danach das Boot mit Rückwärtsfahrt auf.
- b. Ich stoppe zuerst das Boot mit Rückwärtsfahrt auf und lege danach das Ruder Hart Stb.
- c. Ich stoppe mit mittschiffs-Ruderlage auf, da der Radeffekt mich an den Steg zieht.

16. Du steuerst den Steg ca. mit 45° bei ablandigem Wind an, um Bb. Seite anzulegen. In unmittelbarer Nähe des Stegs beobachtest Du nach dem Aufstoppen, dass das Heck nicht mehr an den Steg dreht. Du führst Du folgende Manöver aus!

- a. Ich leite durch Einkuppeln Vorrausfahrt und danach Rückwärtsfahrt ein. Ruder liegt Hart Stb.
- b. Ich leite Rückwärtsfahrt ein und lege das Ruder mittschiffs.
- c. Ich lege das Ruder wegen dem Radeffekt auf Hart Bb. und drehe auf engen Raum über Bb.

Für die SBF Prüfung See

17. Du steuerst einen MgK = 270° und hast die Tonne Kardinalsystem „SÜD“ genau voraus! Auf welcher Bordseite passierst Du diese Tonne?

- a. Passierseite ist meine Stb.-Seite, Kursänderung nach Bb.
- b. Passierseite ist meine Bb.-Seite, Kursänderung nach Stb.
- c. Passierseite ist sowohl Bb. Seite, als auch Stb.-Seite, Kursänderung nach Bb. oder Stb.

18. Du steuerst einen MgK von 330°. Folgende Rechnungen:

- a.) Gehe auf Gegenkurs! Neuer Kurs: _____° der Kurswinkel beträgt _____° nach Stb./Bb.
b.) Neuer Kurs 90° nach Stb. Neuer Kurs: _____°
c.) Neuer Kurs SW. Neuer Kurs: _____° der Kurswinkel beträgt _____° nach Stb./Bb.

19. Du steuerst einen MgK von 020°, danach von 160°, danach von 230° und danach von 290°

Berechne Kurse und Kurswinkel lt. Schema Aufgabe 18 a b c neu!

20. MgK = 200°. Du hast den Grunewaldturm an leicht Bb. in Sicht. Der DLRG Turm ist Bb. ca. querab! Welche Peilung (Kreuzpeilung) führst Du zuerst durch und warum?

Welchen zusätzlichen Messwert benötigst Du unmittelbar nach Durchführung der zweiten Peilung?

- a. die Uhrzeit
- b. die Tiefe nach Echolot
- c. die Geschwindigkeit

Lösungen: siehe Manöverhandbuch „Jupp“ bei www.navigareberlin.de bzw. innerhalb der zweiten Ausbildungseinheit auf „Jupp“

Viel Spaß bei der Lösung.