



Prüfungsablauf Praxisprüfung

Segellehrer C Lizenz

Alle KandidatInnen erhalten Startnummern zur eindeutigen Identifikation. An allen Stationen werden alle KandidatInnen entsprechend den Startnummern geprüft. Insgesamt 2 Durchgänge um jede/n KandidatIn am Steuer und als Crew beurteilen zu können.

Prüfungsstationen:

Station 1: Vorbereiten der Boote und Ablegen

Station 2: Umsegeln der in Windrichtung liegenden Bojen + Vorlegetonne mit jeweils 3 Wenden und 3 Halsen. Beurteilung des Segeltrimms und der Wahl der Anliegerkurse zu den Tonnen.

Station 3: L-Flagge am Prüferboot. Sobald sich das Prüferboot zwischen den Bojen auf Station befindet jeweils eine Wende und Halse. Die Wende oder Halse muss zweifelsfrei durch einen Kreis mit dem Radius von zwei Bootslängen führen, in dessen Mittelpunkt sich das Prüferboot befindet.

Station 4: I-Flagge am Prüferboot. Passieren des Prüferbootes mit nicht mehr als zwei Bootslängen Abstand, aufnehmen des angesagten Kurses, innerhalb von 4 Bootslängen Fender über Bord werfen und mittels eines Boje über Bord Manövers den Fender wieder aufnehmen.

Station 5: P-Flagge am Prüferboot. Passieren des Prüferbootes mit nicht mehr als zwei Bootslängen Abstand und Reffen des Großsegels. Sobald gerefft, Prüferboot in Lee mit nicht mehr als zwei Bootslängen Abstand passieren.

Station 6: L-Flagge am Steg. Anlegen am Steg und aufklaren des Bootes.

Beurteilungskriterien an den jeweiligen Stationen, jeweils für Steuer und (teilweise) Crew:

Station 1:

- Erklärungen durch Steuermann / Steuerfrau:
- Ablauf der Vorbereitung:
- Segel setzen:
- Ablegemanöver:
- Durchführung des angesagten Manövers:
- Seglerisches Verhalten an Bord

Station 2:

- Segeltrimm am Wind
- Segeltrimm halber Wind
- Segeltrimm vor dem Wind
- Steuern am Wind
- Steuern halber Wind
- Steuern vor dem Wind
- Treffen des Anliegerkurses zur Luvtonne auf 2 Bootslängen
- Treffen des Anliegerkurses zur Leetonne auf 2 Bootslängen
- Abfallen an der Luvtonne
- Anluven an der Leetonne
- Verhalten beim Zusammentreffen mit anderen Booten am Wasser

Station 3:

- Halse
- Wende

Station 4:

- Fender über Bord Manöver
- Mittrimmen der Segel bei Kursänderungen

Station 5:

- Reffen

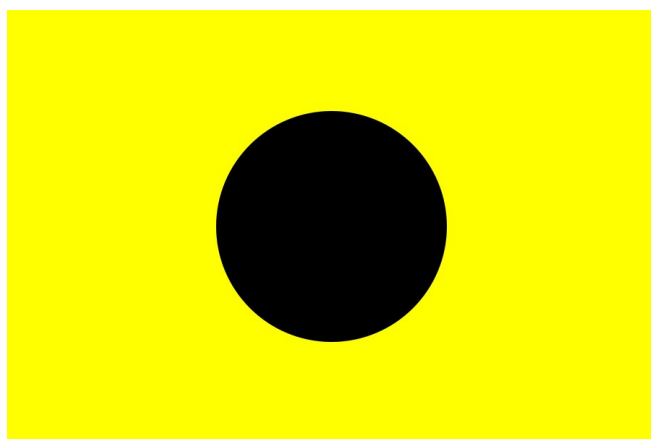
Station 6:

- Anlegen an den Steg
- Erklärungen beim klarieren

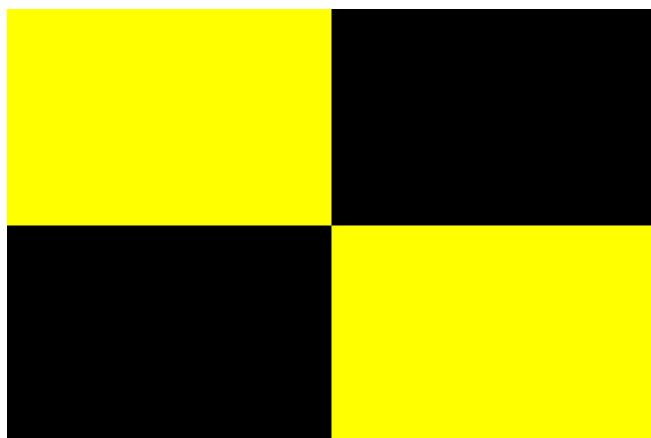
Missglückte Manöver:

KandidatIn darf die Teile - Wende um das Prüferboot, Halse um das Prüferboot, Boje über Bord Manöver freiwillig ein zweites Mal durchführen, wenn missglückt. Dazu muss bei den Prüfern der zweite Versuch angemeldet werden, der erste Versuch wird annulliert, unabhängig ob dieser positiv oder negativ war.

Verwendete Flaggen:



India



Lima



Papa

Manöverbeschreibung:

Die nachfolgende Beschreibung ist als Standard gedacht. „Speziallösungen“ (Bootspezifisch, schulspezifisch, standortspezifisch,...) sind definitiv nicht erwünscht. Sollten am Prüfungsort von diesen Standards abweichende „Speziallösungen“ notwendig sein, werden diese von der Kommission im Rahmen der Prüfung bekanntgegeben. Unbenommen davon sollen Segellehrer/innen wenn notwendig situativ reagieren, entscheiden und nachher die Entscheidung erklären und nicht stur nach Vorgaben handeln.

Segeltrimm: Die Segel müssen den Windbedingungen entsprechend getrimmt werden. Fallspannung, Holepunkte und Unterliekstrecker müssen (ungefähr) richtig sein. Ändern sich die Bedingungen, muss nachgetrimmt werden.

Grundsätzliche Bewertungskriterien:

Negativ:

- Kommandos / Rückmeldungen die zum falschen Zeitpunkt gegeben werden oder die mit den Handlungen oder der Situation nicht übereinstimmen.
- Falscher Gewichtstrim, z.B. gegen die Bootsbewegungen bzw. die gewünschte Drehung des Bootes, sofern nicht begründet und in der Situation notwendig. Gewichtstrimm zur Balance der Krängung muss durchgeführt werden. Dynamischer Gewichtstrimm zur Unterstützung von Manövern darf gemacht werden und wird positiv bewertet, wenn er richtig ausgeführt wird. Falscher dynamischer Gewichtstrimm wird negativ bewertet.
- Unbeabsichtigte Kursänderungen (z.B. durch Unaufmerksamkeit).
- Kursänderungen ohne entsprechende Änderung der Segelstellung.
- Nachhaltig falsche Segelstellung / Trimm.
- Ausreden!

1. Boot segelklar machen, Segel setzen

Boot kontrollieren (Wasser in der Bilge, Paddel, Leinen in Ordnung, Schwert, Ruderanlage, bewerten ob Schwimmwesten notwendig sind...). Wenn notwendig, Boot an zum Ablegen geeigneten Platz verholen, dabei vor dem Losmachen der Vorleine Ruder freimachen (Großschot).

Vor dem Setzen des ersten Segels müssen alle zu setzenden Segel klar gemacht werden, um ein überflüssiges Killen der zuerst gesetzten Segel zu vermeiden. Schoten sind unbedingt vor dem Setzen der Segel zu montieren bzw. einzusichern.

Bei Jollen bei denen das Vorstag den Mast mit gesetztem Groß eventuell nicht hält: Erst das Vorsegel, dann das Großsegel setzen

Vor dem Großsegelsetzen genug Lose in der Schot bringen.

Beim Segel-Setzen am Wasser kann ein Vor-(=Stag)segel auf jedem Kurs gesetzt werden, ein Großsegel wird nur auf Kurs hart am Wind oder im Wind gesetzt.

Variante: Setzen des Vorsegels – mit dem Vorsegel auf Am Wind Kurs segeln – Großsegel setzen. Mit gesetztem Vorsegel darf nicht im Wind das Großsegel gesetzt werden.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

- *Unorganisiertes oder umständliches Vorgehen, Langsamkeit*
- *Falsche Reihenfolge von Handgriffen*

2. Segel bergen, "Klar Deck"

Entsprechend dem Segelsetzen werden zuerst alle Segel geborgen. Erst jetzt werden Schoten abmontiert bzw. ausgeschoren und die Segel versorgt. Pinne mittschiffs fixieren (z.B. mit der zum Bunsch aufgeschossenen Großschot).

Ein am Großbaum aufgetuchtes Großsegel soll mit ordentlichen Marlschlägen (z.B. mit der Großschot) versorgt werden.

Wenn nur ein einzelnes Segel geborgen wird (z.B. Fock bergen vor dem Aufschießer), dann wird das Segel gleich nach dem Bergen versorgt.

Am freien Wasser können Vorsegel entweder am Wind oder in Lee des Großsegels auf Vorwindkurs geborgen werden; Großsegel werden hart am Wind oder im Wind geborgen.

Vorsegel mit Rolleinrichtung können auf jedem Kurs gesetzt bzw. geborgen werden.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

- *schlampig aufgetuchtes Großsegel, unkoordiniertes Auftuchen des Großsegels.*
- *Unorganisiertes oder umständliches Vorgehen, Langsamkeit*
- *Falsche Reihenfolge von Handgriffen*

3. Ablegen vom Steg

Die Segel sind gesetzt, das Boot steht im Wind mit ausreichend freiem Raum nach Lee, Ruderblatt und Schwert sind ganz abgeseckt; bei Starkwind kann das Schwert etwas aufgeholt werden. Der Steuermann - mittschiffs im Cockpit - gibt das Kommando "Klar zum Ablegen über Steuerbordbug/Backbordbug!".

Dieses Kommando gehört zu den Ankündigungskommandos; es betrifft alle Crewmitglieder, diese antworten mit "Ist klar!".

Nächstes Kommando: "Klar bei Vorleine!"

Auch dieses Kommando ist ein Ankündigungskommando, richtet sich jedoch nur an eine Person/Personengruppe, die/deren Verantwortlicher wieder mit "Ist Klar!" zu antworten hat. Dabei ist die Verbindung Schiff-Steg(Land) soweit zu lösen, dass das Schiff gerade noch sicher mit dem Steg(Land) verbunden ist.

Nachdem sich der Schiffsführer vergewissert hat, dass er durch sein Ablegemanöver niemanden behindert (ein Hinweis des Vorschoters auf ein anderes Boot darf nicht notwendig sein!), gibt er das Kommando "Vorleine los!". Bei drehenden Winden sollte ein günstiger Zeitpunkt zum Ablegen abgewartet werden, um ein Ablegen zur falschen Seite und eine Gefährdung des Vorschoters zu vermeiden.

Das Kommando "Vorleine los!" ist ein Ausführungskommando. Es erfordert eine sofortige, nur kurze Zeit in Anspruch nehmende Handlung des Angesprochenen, der daher in diesem Fall (keine Rückmeldung zu geben braucht, weil bei der Ausführung keine Probleme mehr auftauchen dürfen (Vorleine ist klar?).

Ein Ausführungskommando, dessen Befolgung längere, nicht vorhersehbare Zeit in Anspruch nimmt bzw. dessen Ausführung vom Schiffsführer nicht erkannt werden kann (z.B. außerhalb seines Sichtfeldes) wird mit einer Rückmeldung beantwortet (z.B: "Anker kurzstag holen!" --- "Anker ist kurzstag!", bei großen Yachten ev. auch bei der Vorleine).

Der Vorschoter hängt das Boot los und steigt sicher auf das Boot. Der Schiffsführer ist für die Sicherheit des Vorschoters verantwortlich. Der Steuermann sorgt für Gewichtstrimm. Der Vorschoter geht sofort ins Cockpit und hält sich bereit, die Fock backzuhalten.

Das Backhalten des Vorsegels ist nur auf Kommando („Fock Back an Steuerbord / Backbord“) durchzuführen; es wird durch das Kommando "Über die Fock!" beendet.

Die Fock wird beim Backhalten an der Schot nahe dem Schothorn gehalten. Das Backhalten ist möglichst früh (=sobald sichergestellt ist, dass das Boot auf die richtige Seite ablegen wird, ca. hart am Wind), aber nur auf Kommando zu beenden. Danach soll die Fock vom Vorschoter umgehend und selbständig getrimmt werden.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

- **Ablegen über den falschen Bug.**

4. Anlegen am Steg

Halbwindkurs in Lee des Steges;

"Klar zum Anlegen!"

"Ist klar!"

"Klar zum Aufschießer!"

"Ist klar!"

Rechtzeitig vor dem Aufschießer ist das Kommando "Schoten los!" zu geben; das Boot fährt ohne Krängung mit killenden Segeln weiter. Wenn der Liegeplatz beinahe querab ist, wird durch hartes Ruderlegen gedreht.

"Hart" bedeutet nicht schnell, sondern weit Ruder legen. Das Ruder wird also nicht plötzlich um 90 Grad gedreht, sondern nur deutlich schneller als etwa bei einer Wende. Das Ruderlegen soll zwar Fahrt aus dem Schiff nehmen; das wesentliche Hilfsmittel um vor dem Steg stehen zu bleiben sollte aber die richtige Distanz sein und ein rechtzeitiges (aber höchstens erst unmittelbar vor dem Aufschießer) Losgeben der Schoten. Besonders hartes und schnelles Ruderlegen ist eine Bremse für den Notfall; es darf aber das Segel backgehalten werden (immer von der Mittschiffslinie weg, also zur Leeseite, wenn vorhanden!), wenn die Geschwindigkeit des Bootes nur unwesentlich zu groß war. **DAS BOOT MUSS VOR DEM STEG ZUM STILLSTAND KOMMEN!**

Das Boot fährt langsam an den Steg heran, der Vorschoter geht (so spät wie möglich, jedenfalls nach der Drehung!) auf der für ihn sichereren Seite nach vorne, der Steuermann sorgt für Gewichtstrimm. Der Vorschoter steigt mit der Vorleine aus; nach dem Festmachen gibt der Vorschoter die Meldung "Vorleine ist fest!"; davor darf der Steuermann seinen Funktionsbereich nicht verlassen (= das Ruder nicht loslassen, auch wenn er das Großsegel backhält).

Ist das Boot zu langsam, dann wird entweder eine Wende gefahren oder ein Pseudo-Ablegemanöver durchgeführt (selbstverständlich ohne Kommando "Klar zum Ablegen"!). Ist das Boot zu schnell, dann wird wenn möglich ebenfalls (rechtzeitig!) eine Wende gefahren. Keinesfalls darf der Vorschoter versuchen, das Boot am Steg abzufangen, ebenso darf der Vorschoter nicht vom Boot springen.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

- *Kollision mit dem Steg.*
- *Abhalten vom Steg um eine Kollision zu vermeiden.*
- *Vom Boot springen, wenn dieses zu weit weg ist vom Steg.*

5. (Q-)Wende

"Klar zum Wenden!"

"Ist klar!"

Die Wende soll unter Ausnutzung der "natürlichen" Luvgierigkeit des Bootes eingeleitet werden, es wird nach dem Kommando "Ree!" weich Ruder gelegt, die Großschot wird dichtgeholt, wenn nicht von „Hart am Wind“ gewendet wird. Wenn das Boot durch den Wind gegangen ist, kann der Steuermann nötigenfalls sein Gewicht in die Mitte verlagern, aber erst wenn das Boot auf dem neuen Amwindkurs und das Ruder mittschiffs liegt und das Boot sich stabilisiert hat dreht er sich um, wobei er das Ruder, aber nicht die Großschot für einen Moment loslässt. Blick zur Großschot.

Das Vorsegel wird bei Wende und Halse (= "Standardmanöver") vom Vorschoter selbständig geführt, während er bei den meisten anderen Manövern ausschließlich auf Kommando handeln darf. Ein Hängenbleiben der Schoten an den Klampen ist normalerweise auf eine Unachtsamkeit des Vorschoters zurückzuführen.

Bei der Wende ist besonders darauf zu achten, dass nach der Wende Kurs am Wind anliegt. Das sofortige Abfallen auf Halbwindkurs ist zu vermeiden, sofern es dafür nicht eine Notwendigkeit gibt. Wenn abgefallen wird, müssen die Segel mitgetrimmt werden.

Der Unterschied zwischen Kuhwende und Wende besteht darin, dass bei einer Q-Wende aus einem anderen Kurs als hart am Wind erst mit richtiger Segelstellung auf Amwindkurs geluvt werden muss, anschließend wird ganz normal gewendet und auf den gewünschten Kurs abgefallen.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

Eckige Ruderführung.

Aufstützen auf der Pinne

Hinter dem Rücken herumwurschteln

6. Halse

"Klar zum Halsen!"

"Ist klar!"

"Fier auf die Schoten!"

Mit diesem Kommando wird auch das Abfallen eingeleitet, obwohl es nur an diejenigen Crewmitglieder gerichtet ist, die die Schoten bedienen. Ein weiteres Kommando für den Rudergänger ist hier nicht vorgesehen. Der Rudergänger gibt das Kommando „Fier auf die Schoten!“, da er im Begriff ist abzufallen. Es wird dabei nahezu auf Vorwindkurs abgefallen (ca 160° bis 170° wahrer Windwinkel), wobei das Großsegel so weit gefiert

wird, dass der Baum gerade noch nicht am Want anliegt (in der Großschot sollte an der richtigen Stelle der Achterknoten sein!). Der richtige Kurs ist daran zu erkennen, dass die Fock im Windschatten des Großsegels einfällt. Auf diesem Kurs muss das Boot stabilisiert werden. Der Steuermann sollte dabei noch sitzen.

Das Abfallen muss der Fahrt des Bootes, den Wind und Wellenbedingungen entsprechen. Der Steuermann steht auf, wobei das Boot den Kurs halten muss, d.h. durch das Aufstehen darf es zu keiner unbeabsichtigten Kursänderung kommen, und nimmt die Pinne zwischen die Beine (Bootsabhängig, die Halse kann auch im Sitzen gefahren werden). Nun wird mit dem Kommando "Hol dicht die Großschot!" die Schot so schnell wie möglich dichtgeholt, mit dem sofort anschließenden Kommando "Rund achtern!" wird wieder Ruder gelegt, das Boot durch den Wind gefahren und das Segel auf der neuen Leeseite gefiert. Wenn das Segel überkommt, soweit Stützruder gelegt werden, dass das Boot genau den Kurs hält. Kommando wird dabei keines gegeben, da nur der Rudergänger entscheiden kann, ob und wie sehr Stützruder erforderlich ist. Wenn sich das Boot stabilisiert hat, wird auf Raumwindkurs oder weiter geluvt.

Bei Leichtwind kann auf das Dichtholen der Großschot verzichtet werden und regattamäßig durch einen Griff in die Talje der Großschot gehalst werden. Die Prüfer verlangen eventuell die eine oder andere Version.

Eine Regattahalse ist nicht grundsätzlich falsch, ergibt sich aber durch „weglassen“ einzelner, im konkreten Fall nicht notwendiger Element der „Standardhalse“. Im Rahmen der Segellehrerprüfung soll eine Standardhalse gezeigt werden. Wann der Zeitpunkt zum Schiften des Großsegels gekommen ist, hat der Schiffsführer zu bestimmen. Eine Meldung wie z.B. "Fock fällt!" soll nicht gegeben werden. Das Vorsegel wird - ohne Anweisung - nach Ermessen des Vorschoters geschifft.

Bewertungskriterien:

Negativ:

- **Kommando „Fier auf die Schoten!“ ohne unmittelbar darauf abzufallen oder Abfallen bevor das Kommando gegeben wird und der Vorschoter reagieren kann.**
- **Ein (unnötiges oder ungewolltes) wieder Anluven am alten Bug, nachdem die Halse eingeleitet wurde.**
- **Ein ungewolltes Zurückhalsen auf den alten Bug.**
- **Wenn sich die Fock um das Vorstag wickelt. Das ist eindeutig ein Zeichen unaufmerksamer und zu loser Schotführung im Rahmen der Halse.**
- **Ein deutlich zu frühes oder zu spätes oder ein zögerliches Schiften des Großsegels wenn mit Griff in die Talje geschifft wird.**
- **Wenn das Großsegel zum Schiften bei der „Yachthalse“ nicht dicht genug genommen wird und dadurch der Baum überschlägt.**
- **Unkontrolliertes Anluven nach dem „Rund achtern“ auf dem neuen Bug, meist verbunden mit zu spätem oder zu wenig Stützruder oder zu langsamen Auffieren des Großsegels am neuen Bug.**

7. Boje-über-Bord-Manöver

Ziel dieses Manövers ist es, einen über Bord gegangenen Gegenstand so schnell und sicher wie möglich wieder zu erreichen. Es endet mit einem Nahezu-Aufschießer aus Halbwindkurs, die Boje muss in Luv vor dem Platz des Steuermanns gefasst und dann beim Want geborgen werden, das Boot darf keine Fahrt machen. Sollte etwas zu wenig Fahrt im Schiff sein, darf nocheinmal beschleunigt werden.

Wie der Halbwindkurs in Lee erreicht werden soll, hängt von den Bedingungen ab. Normalerweise wird aus dem anliegenden Kurs - sobald es ohne Gefährdung des ins Wasser Gefallenen möglich ist - auf nahezu Vorwindkurs abgefallen (mit den Bedingungen entsprechendem Sicherheitsabstand vom Vorwindkurs) und rechtzeitig eine Halse oder Kuhwende eingeleitet, aus der direkt auf Halbwindkurs abgefallen wird. Wird die Boje auf Vorwindkurs "verloren", dann muss gleich mit dem Luven begonnen werden, da das Luven ohnehin langsam erfolgen muss.

Ausgangspunkt für theoretische Erklärungen des Manövers ist immer der angestrebte Halbwindkurs vor dem Nahezu-Aufschießer; dieser muss lediglich schnell und sicher erreicht werden. Ein Segellehrer Kandidat muss in der Lage sein, die Wahl der geeigneten Manöver selbst zu treffen!

Die Antwort auf die Streitfrage, ob der Mann in Lee oder Luv oder über das Heck geborgen werden soll, ergibt sich im Ernstfall aus den Gegebenheiten.

Bewertungskriterien:

Negativ:

- *Am Gegenstand im Wasser vorbeifahren oder diesen nicht erreichen.*

8. Anlegen an der Boje

"Klar zum Anlegen an der Boje!"

"Ist klar!"

"Schoten los!"

"Boje gefasst!"

Entspricht dem Anlegen am Steg, nur muss hier besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass das Boot im Wind steht. Die Boje darf erst bei Stillstand des Bootes gefasst werden, sie muss vor dem Bug liegen.

Bewertungskriterien:

Negativ:

- *Überfahren der Boje.*

9. Ablegen von der Boje

"Klar zum Ablegen über Backbordbug/ Steuerbordbug!"

"Ist klar!"

"Boje kurzstag an Steuer/Backbord!"

"Boje ist kurzstag!"

"Boje los!"

"Fock back an Steuer/Backbord!"

"Über die Fock!"

"Hol an die Schoten auf Kurs ...!"

Entspricht dem Ablegen vom Steg; das Boot sollte vorher fast genau im Wind stehen, d.h. der Steuermann darf sein Gewicht nicht zu weit auf die gewünschte Leeseite bringen.

Drei Varianten:

- entweder mit Fahrt achteraus
- oder direkt am Wind wegfahren
- oder mit einem (durch die Prüfer) vorgegebenen Kurs

Das Ablegen aus Position im Wind zur richtigen Seite muss sicher beherrscht werden. Bei diesem Manöver soll die Rückmeldung „Boje ist los“ / "Vorleine ist los!" gegeben werden, weil keine Meldung "Vorleine ist klar!" gegeben wurde; an ihre Stelle tritt das "Boje ist kurzstag!". Besonders beim Ablegen von der Boje ist es wichtig, dass das Boot nicht nach der zukünftigen Luvseite krängt, weil dies ein Ablegen nach der gewünschten Seite sehr erschweren würde.

Bewertungskriterien:

Negativ:

- **Ablegen über die falsche Seite.**
- **Überfahren der Boje**

10. Reffen:

Beim fahrenden Schiff hat das Reffen in folgender Reihenfolge zu erfolgen:

Niederholer fieren - Baum andirken - Großschot fieren - Großfall fieren - Reffhaken (oder Äquivalent) am Vorliek einhängen - Fall durchsetzen - Reffleine durchsetzen - Dirk fieren - Großschot dichtholen - Niederholer anholen (auf ungefähre Stellung für Raumschot - ist am Wind nicht dicht!) - gerefftes Tuch auftuchen und Reffbändsel einbinden.

Sollten einzelne Elemente nicht vorhanden sein, entfallen sie.

Bewertungsrichtlinien:

Negativ:

- *Falsche Position der Reffleine am Baum und dadurch schlechter Großsegeltrimm.*
- *Allgemein schlechter Großsegeltrimm. Belastung der Reffbändsel. Zu wenig durchgesetztes Vor- und Unterliek des gerefften Segels.*
- *In den Wind stellen.*

11. Kurse, Kreuzen:

Am Wind Kurs:

Mit konstanter Krängung einen Kurs segeln und auf Änderungen der Windgeschwindigkeit und des Windwinkels in angemessener Zeit reagieren.

Negativ:

- *stark wechselnde Krängung, grosse Kursschwankungen, die nicht durch Windrichtungsänderungen bedingt sind.*
- *Starke Kursänderung bei einfahren in ein „Windloch“.*
- *Aus dem Ruder laufen.*

Vor Wind Kurs:

Vorsegel und Großsegel sollen gegenüberliegend gefahren werden (Schmetterling).

Negativ:

- *Patenthalsen.*
- *Einfallendes Vorsegel bei stabilen Windverhältnissen.*

Kurse mit Windwinkeln zwischen etwa 60 und 150 Grad wahren Windeinfallswinkel:

Gerade Kurse steuern und mit den Segeln mitarbeiten (Änderungen in Windwinkel und Windgeschwindigkeit ausgleichen).

Positiv: Ausgleichen der Windstärkenänderung durch Anluven bei Windabnahme und Abfallen bei Windzunahme, während insgesamt der Zielkurs erhalten bleibt.

Negativ:

- *Starke Kursänderung bei Einfahren in ein „Windloch“. Aus dem Ruder laufen.*



Kreuzen:

Das Aufkreuzen zu einem Ziel in Luv soll vom Kandidaten effizient erfolgen. Auf Winddreher soll reagiert werden (Kursänderung oder Wende). Zu frühes auf den Anlieger fahren ist zu vermeiden.

Positiv: Versuch des Ausnutzens von Winddrehern (wird gegen die Dreher gefahren, soll der Kandidat sein Konzept erklären können). Auch ein nicht aufgehendes Konzept wird positiv bewertet, sofern es Sinn macht oder zumindest einen nachvollziehbaren Versuch darstellt.

Negativ:

- *Deutliches Überstehen des Anliegers (etwa >10 Grad).*
- *Aufkreuzen mit nur einer Wende sofern das nicht durch die lokale Windsituation gerechtfertigt ist.*
- *Im Abwind eines anderen Bootes segeln.*

12. Trimmen:

Trimmen bei konstantem Kurs: Die Segel sollen weder killen noch soll die Strömung abreißen. Der Twist ist so einzustellen, dass das Segel in keinem Bereich killt. Gravierend zu wenig Twist im Segel ist negativ zu beurteilen.

Trimmen bei sich ändernden Kursen: Die Segel sind synchron mit den Kursänderungen mitzuführen. Trimmänderungen müssen nicht angesagt werden.

13. Knoten:

Achterknoten, Kreuzknoten, Schotstek einfach und doppelt, Hunterstek, Palstek, Webeleinstek, Stopperstek, Behelfstalje mittels Marlspiekerschlag, Rundtörn mit zwei halben Schlägen, Marlschläge. Kreuzknoten und Schotstek geslippt.