

Bark

Der Sportboot führerschein

Binnen

Segel+Motor

Mit amtlichem
Fragenkatalog



DELIUS KLASING

Axel Bark

Der Sportboot- führerschein

Binnen Segel+ Motor

Mit amtlichem Fragenkatalog

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Zu diesem Buch	7
----------------------	---

Das Boot 8

Jollen und Yachten	9
Die Stabilität	10
Der Rumpf einer Jolle	12
Der Rumpf einer Kielyacht	14
Verdränger und Gleiter	16
Bootsbau	18
Rigg und Takelungsarten	20
Beschläge	22
Das Segel	24
Rah- und Schratsegel, Haupt- und Beisegel	26
Tauwerk	28
Knoten	30
Ausrüstung	34
Der Anker	35
Einrichtung von Yachten	36
Bootsklassen	38
Pflege, Wartung und Winterlager	42
Boottransport, Auf- und Abshippen	44
Motorenkunde	46
Getriebearten, Tanken, Propeller	48
Der Außenbordmotor	50
Überwachung und Störungen des Motors	52

Theorie des Segelns 53

Richtungen und Kurse	54
Wahrer Wind und scheinbarer Wind	56
Kurse zum Wind	57
Vortrieb und Auftrieb	58
Luvgerig - Leegierig	60
Etwas vom Segeltrimm	62



Praxis des Segelns 63

Anschlagen der Segel	64
Segel setzen und Segel bergen	66
Auftuchen der Segel	67
Ablegen von der Boje	69
Ablegen vom Steg	70
Fahrt aufnehmen und verringern	72
Segeln - Raumschots und mit halbem Wind	73
Segeln - Vor dem Wind	74
Segeln - Am Wind	75
Höhe gewinnen in Böen	76
Abwettern von Böen	77
Wenden	79
Kreuzen	82
Halsen und Schiften	84
Halsen	86
Die Q-Wende	88
Der Aufschießler	90
Anlegen an der Boje	91
Anlegen am Steg	92
Festmachen	94
Beidrehen und Beiliegen	95
Reffen	96
Einen Kreis segeln	98
Achtersaus segeln	98
Mit den Segeln steuern	99
Boje über Bord: Klassische Manöver	100
Boje über Bord: Driftmanöver, Quick-Stop-Manöver und unter Motor	102
Mensch über Bord!	103
Ankermanöver	104
Schleppen und geschleppt werden	106
Havarien und Festkommen	108



Kentern und Aufrichten	110
Große Fahrzeuge, enge Gewässer	111
Hafenmanöver unter Motor	112
An- und Ablegen unter Motor bei Wind und Strom ...	114
Manöver im Strom	115
Kommandotafel	116
Natur- und Umweltschutz	118

Wetterkunde 119

Einführung in die Wetterkunde	120
Thermische Winde und Gewitter	122
Verhalten im Gewitter	124

Schifffahrtsrecht 125

Wo gilt welche Verordnung?	126
Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)	
Allgemeines	128
Bezeichnung der Fahrzeuge	129
Kleinfahrzeuge	130
Maschinenfahrzeuge	132
Fähren	132
Schwimmende Geräte bei der Arbeit	133
Schleppverband	134
Schubverband	135
Vorrangfahrzeug	135
Verhalten bei unsichtigem Wetter	135
Überwachungsbehörden usw.	136
Stillliegen, gefährlicher Anker	136
Schutzbedürftiges Fahrzeug, schutzbedürftige Anlage	136
Gefährliche Güter	137
Manövrierunfähig	138

Notzeichen	138
Schallzeichen	139
Ausweichregeln für Kleinfahrzeuge	140
Fahrregeln	142
Gebots-, Verbots- und Hinweiszeichen	143
Schleusen, Brücken und Wehre, Sperrungen	144
Bezeichnung von Wasserstraßen	147
Bodensee-Schifffahrtsordnung	150
Bayerische und Berliner Gewässer	151
Führerscheine	152
Schiffspapiere, Flaggenführung, Sprechfunk	153
Wissenswertes für die Prüfung	154
Prüfungsausschüsse Binnen	156

Der amtliche Fragenkatalog 157

Basisfragen	158
Spezifische Fragen Binnen	167
Spezifische Fragen Segeln	191

Kleines Segellexikon 195

Stichwortverzeichnis	202
----------------------------	-----

Zu diesem Buch

Segeln macht Spaß!

Wenn man es denn beherrscht. Dafür aber bedarf es einer Ausbildung, die nicht nur die Praxis vermittelt, sondern auch unvermeidliches theoretisches Wissen.

Und so haben die Götter bzw. Gesetzgeber und Verbände auch beim Erwerb von Segelführerscheinen vor den Erfolg den Schweiß gesetzt.

Wer braucht den amtlichen Sportbootführerschein Binnen? Jeder, der auf den Binnenschifffahrtsstraßen ein Sportboot führt, das weniger als 15 m lang ist und dessen Antriebsmaschine eine Nutzleistung von mehr als 11,03 kW (15 PS) – auf dem Rhein und den Landesgewässern mehr als 3,68 kW (5 PS) – abgibt. Das gilt für alle Motorsport- und Segelfahrzeuge, ungeachtet dessen, ob die Antriebsmaschine in Betrieb ist oder nicht. Auf jeden Fall muss der Sportbootführerschein Binnen »mit Antriebsmaschine« gelten.

Gepprüft werden Kenntnisse der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, der Segeltheorie und Segelpraxis, Sicherheitsausrüstung und Seemannschaft, von Wetterkunde, Motorkunde, Segelmanövern und Trimm. Ein breites Spektrum!

Mithilfe dieses Lehrbuches erlangt der Führerschein-Bewerber das erforderliche Prüfungswissen – in kleinen, systematischen Schritten, anschaulich und leicht verständlich dargestellt: für den Sportbootführerschein Binnen ebenso wie natürlich auch für den Sportsegelschein des DSV.

Ein Standardwerk, das sich in den vergangenen Jahren zigtausendfach bewährt hat.

Auch Segeln lernen macht Spaß!

Die Stabilität

Fragen 258–264

Unter der **Stabilität** eines Bootes versteht man seine Fähigkeit, sich aus einer seitlich geneigten Lage, der Krängung, wieder in die normale Schwimmage aufzurichten.

Jollen und Kielyachten verfügen über ein unterschiedliches Stabilitätsverhalten. Man unterscheidet **Formstabilität** und **Gewichtsstabilität**. Beide wirken nebeneinander.

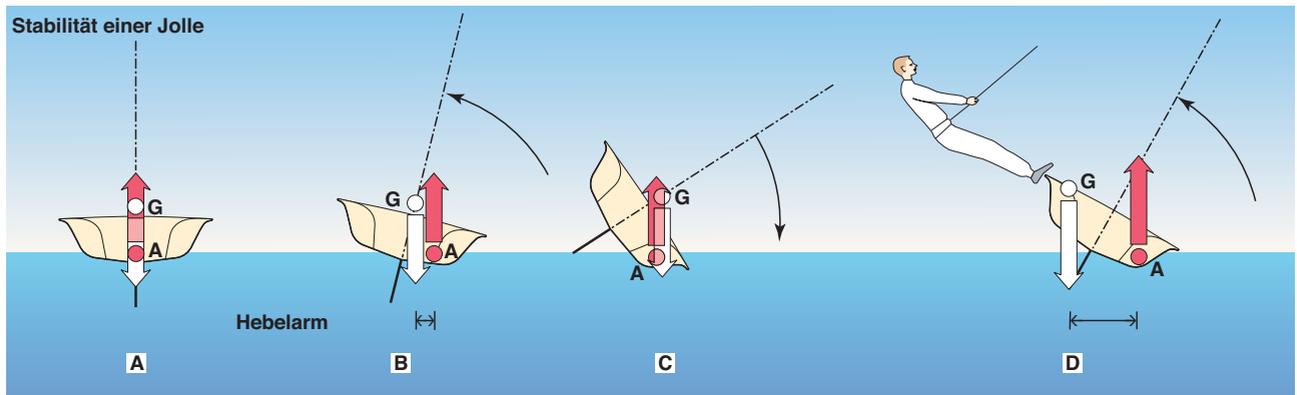
Formstabilität

Formstabilität ist die Fähigkeit eines Bootes, durch seine breite Rumpfform (Auftrieb) der Krängung entgegenzuwirken. **Jollen** sind vorwiegend **formstabil**.

Das aufrichtende Kraftmoment einer Jolle nimmt bis zu einem kritischen Winkel von etwa 35° ständig zu,

danach aber bis zur Kenterung immer schneller ab. **Jollen** haben also eine **große Anfangsstabilität** und eine **geringe Endstabilität**.

Durch sogenanntes Ausreiten und Benutzen der Trapezeinrichtung (Abb. D) kann die Stabilität einer Jolle erheblich vergrößert werden.



Gewichts- und Auftriebsschwerpunkt

In den Abbildungen stellen wir uns das Gewicht des Bootes (mit Crew) als eine im **Gewichtsschwerpunkt G** und den Auftrieb als eine im **Auftriebsschwerpunkt A** (manchmal auch **Formschwerpunkt** genannt) angreifende Kraft vor.

Stabilitätsverhalten einer Jolle

Abb. A: Der Gewichtsschwerpunkt G einer Jolle liegt über der Wasseroberfläche, da sie leicht gebaut ist.

Abb. B: Bei zunehmender Krängung wandert der Auftriebsschwerpunkt A zunächst nach Lee aus. Durch die breite Spantform ergibt sich hierbei ein aufrichtendes Moment. Man spricht deshalb von **Formstabilität**.

Abb. C: Sobald der Gewichtsschwerpunkt G nach Lee über den Auftriebsschwerpunkt A hinaus ausgewandert ist, kann sich die Jolle nicht mehr selbstständig aufrichten und wird kentern.

Abb. D: Durch Ausreiten bzw. Segeln im Trapez wandert der Gewichtsschwerpunkt G nach Luv aus. Das aufrichtende Moment vergrößert sich, und der kritische Punkt des Kenterns tritt viel später ein.

Gewichtsstabilität

Gewichtsstabilität ist die Fähigkeit eines Bootes, durch seinen tief liegenden Ballast der Krängung entgegenzuwirken (Prinzip Stehaufmännchen). **Kielyachten** sind vorwiegend **gewichtsstabil**.

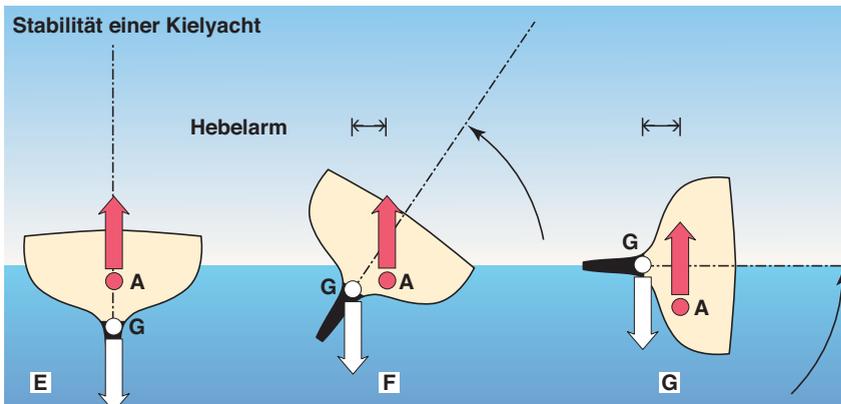
Das aufrichtende Kraftmoment einer Kielyacht nimmt bis zu einer Krängung von etwa 60° stetig zu und dann wieder langsam ab. Sie ist aufgrund ihrer Gewichtsstabilität unkenterbar. **Kielyachten** haben meist eine **geringe Anfangsstabilität** und eine **sehr hohe**

Endstabilität. Die geringe Anfangsstabilität kann durch eine relativ breite Spantform vergrößert werden.

Warum schwimmt ein Boot?

Wenn wir eine leere und oben offene Dose oder Flasche unter Wasser drücken wollen, spüren wir eine Gegenkraft, den hydrostatischen **Auftrieb**. Je tiefer wir die Dose ins Wasser drücken und je mehr Wasser wir auf diese Weise verdrängen, desto stärker wirkt der Auftrieb. Denn er entspricht nach dem *Archimedisches Prinzip* dem

Gewicht der verdrängten Flüssigkeitsmenge. Das gleiche Prinzip gilt auch für unser Boot, das allerdings nicht durch unsere Hand, sondern durch sein **Gewicht** ins Wasser gedrückt wird. Gewicht und Auftrieb wirken gegeneinander: Je schwerer das Boot ist, umso tiefer sinkt es ins Wasser ein und umso stärker wirkt der Auftrieb.



Stabilitätsverhalten einer Kielyacht

Abb. E: Bei einer Kielyacht liegt der Gewichtsschwerpunkt G wegen des Ballastes tiefer als der Auftriebsschwerpunkt A.

Abb. F: Aus diesem Grund wächst das aufrichtende Moment mit zunehmender Krängung. Man spricht deshalb von **Gewichtsstabilität**.

Abb. G: Selbst wenn die Yacht flach auf das Wasser gedrückt wird, ist das aufrichtende Moment noch sehr groß. Denn der Gewichtsschwerpunkt G und der Auftriebsschwerpunkt A liegen noch weit auseinander. Allerdings kann die Yacht in dieser Lage volllaufen und sinken.

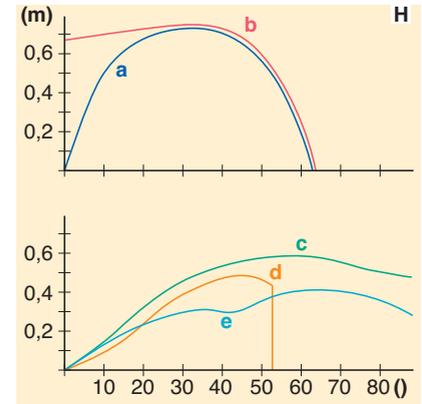


Abb. H: Stabilitätsdiagramme Jollen

(a und b): Eine Jolle hat bei etwa 35° Krängung ihre größte aufrichtende Kraft, die dann allerdings rasch abnimmt (a). Eine mit Trapez gesegelte Jolle ist im Anfangsbereich weitaus stabiler (b).

Kielyachten (c, d und e): Eine seetüchtige Kielyacht (c) erreicht ihre größte Stabilität bei etwa 60° Krängung. Aber auch danach wirkt noch ein starkes aufrichtendes Moment. Kurve d zeigt das Verhalten einer offenen Kielyacht (Drachen), die bei 52° Krängung vollläuft und sinkt. Kurve e veranschaulicht das Verhalten einer Kielschweryacht.

An- und Ablegen unter Motor bei Wind und Strom

Frage 35

Es ist immer sicherer, **gegen Wind und Strom** anzulegen, weil sich das Fahrzeug dabei sicherer manövrieren lässt. Kommen Wind und Strom aus verschiedenen Richtungen, so legt man gegen die stärker wirkende Kraft an.

Anlegen bei aufländigem Wind oder Strom mit der »schönen« Seite (A)

- 1 Den Steg mit wenig Fahrt in einem Winkel von etwa 60° bis 70° anlaufen.
- 2 Kurz vor dem Steg: ablandiges Ruder geben und Maschine zurück. Vorleine über Fender an den Bug.
- 3 Mit Rückwärtsfahrt und weiterhin ablandigem Ruder das Heck durch den Radeffekt an den Steg ziehen.

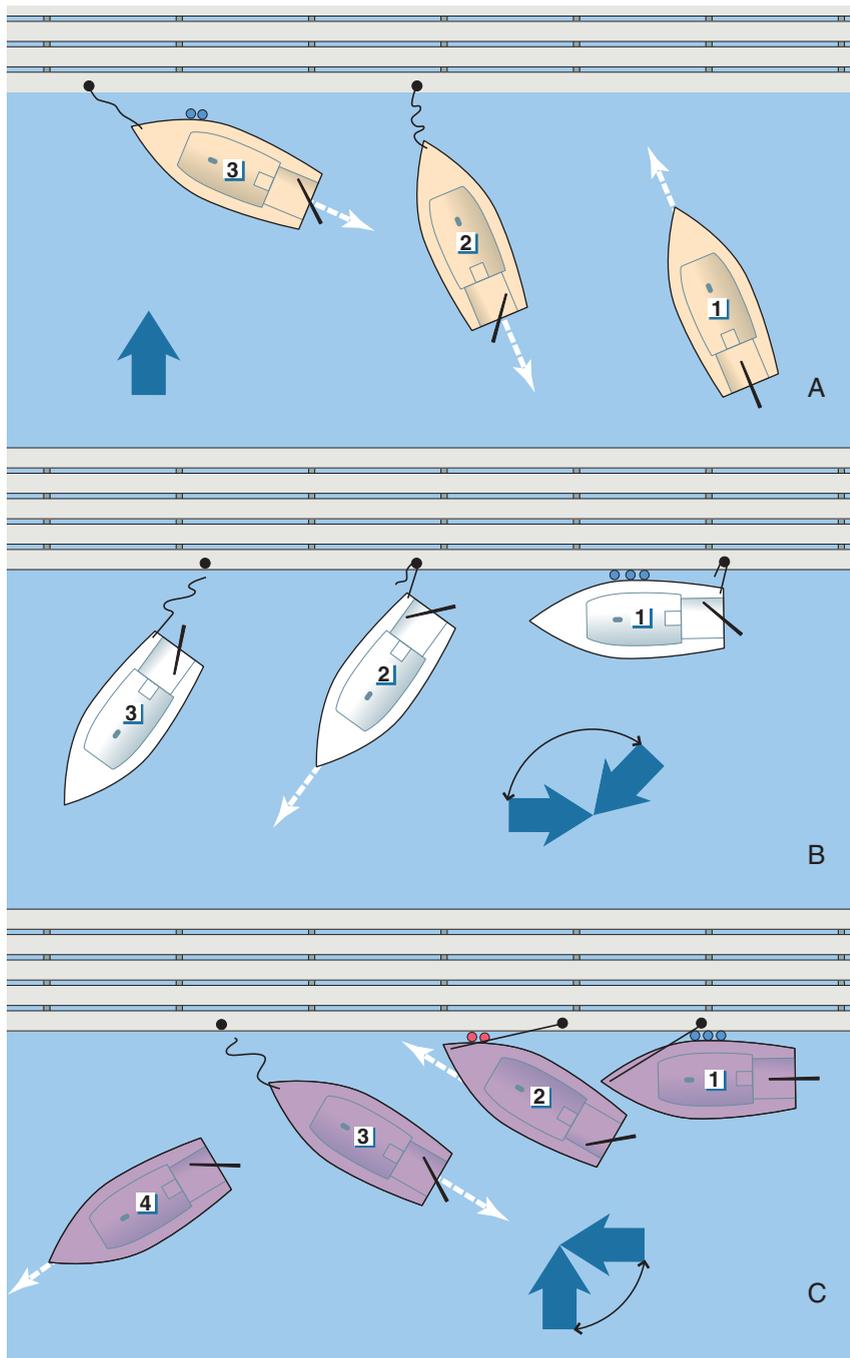
Bei **starkem aufländigem** Wind legt man besser mit der »ungünstigen« Seite an. Dann kann man mit dem Radeffekt dem Wind entgegenwirken.

Ablegen bei ablandigem oder vorlichem Wind oder Strom (B)

- 1 Motor an, Leinen los – bis auf die auf Slip gelegte Achterleine.
- 2 Vorschiff vom Steg wegdrücken oder vom Wind oder Strom wegschieben lassen. Fender ans Heck. Ablandiges Ruder.
- 3 Achterleine los und langsame Fahrt voraus. Ruder etwas aufländig, damit das Heck freikommt.

Ablegen bei aufländigem bis achterlichem Wind oder Strom (C)

- 1 Motor an, Leinen los – bis auf die auf Slip gelegte Vorspring. Fender an den Bug.
- 2 Etwas Vorwärtsfahrt mit aufländigem Ruder, bis das Heck etwa 20° vom Steg weggezogen wurde. Maschine stoppt.
- 3 Etwas Rückwärtsfahrt mit ablandigem Ruder. Vorspring los.
- 4 Bei genügend Abstand vom Steg: Maschine voraus.



Manöver im Strom

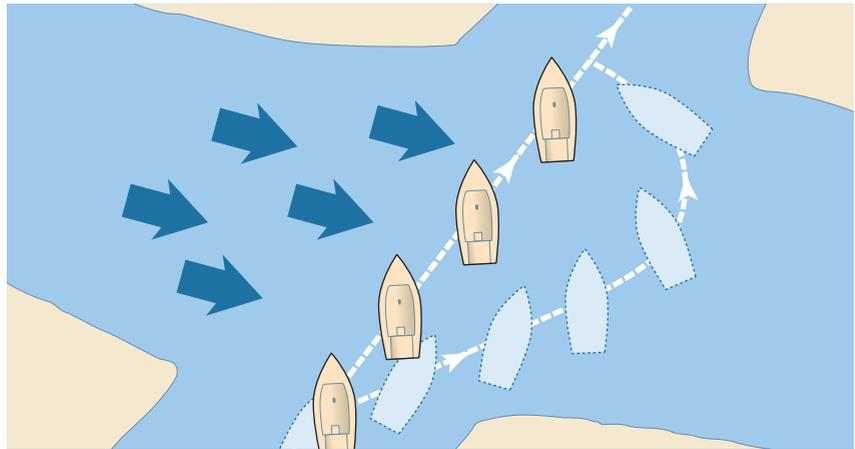
Strom kann den Kurs (Richtung) und die Fahrt (Geschwindigkeit) unseres Bootes ganz erheblich beeinflussen: In Fahrtrichtung setzender Strom vergrößert die Fahrt über Grund. Gegen die Fahrtrichtung laufender Strom vermindert die Fahrt über Grund.

- **Fahrt über Grund** nennt man die Bootsgeschwindigkeit gegenüber dem Grund.
- **Fahrt durchs Wasser** ist die Geschwindigkeit des Bootes gegenüber dem Wasser.

Beispiel: Ein mit 5 kn laufendes Boot erzielt eine Fahrt über Grund von 7 kn, wenn Strom von 2 sm/h mitläuft. Läuft der gleiche Strom entgegen, so beträgt die Fahrt über Grund 3 kn. Die Fahrt durchs Wasser ist in beiden Fällen gleich groß, nämlich 5 kn.

Setzt der Strom in einem bestimmten **Winkel zum Kurs**, so wird das Boot versetzt, und zwar vom gesteuerten **Kurs durchs Wasser** zum tatsächlich gelaufenen **Kurs über Grund**. Bei quer setzendem Strom ist die Versetzung am größten.

Anlege- und Ankermanöver führen wir möglichst **gegen den Strom** aus, denn er wirkt – vor allem auf Kielyachten – meist stärker auf das Boot als der Wind. Dann müssen wir auch den Anker gegen den Strom ausbringen. Wirkt der Wind aber stärker auf das Boot als der Strom, ankern wir oder legen wir gegen den Wind an.

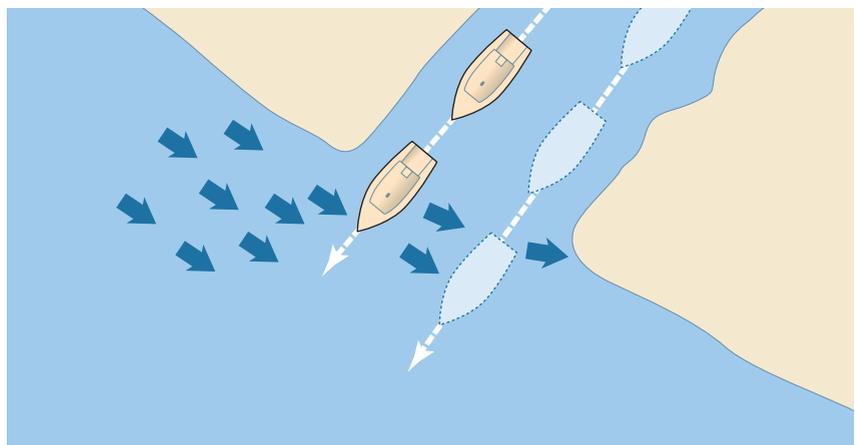


Beim **Queren eines Flusses** müssen wir die Strömung und die durchgehende Schifffahrt beachten.

Wenn wir **im Strom an einer Boje festmachen** wollen, müssen wir gegen den Strom anfahren, die Bugleine an der Boje festmachen und uns dann achteraus treiben lassen.

Oben: Queren eines strömenden Gewässers
Beim Queren eines strömenden Gewässers müssen wir in einem bestimmten Winkel **gegen den Strom vorhalten**. Steuern wir stattdessen ohne Stromvorhalt auf das Ziel zu, laufen wir über Grund eine sogenannte **Hundekurve**.

Unten: Auslaufen aus einer engen Einfahrt in ein strömendes Gewässer
Setzt der **Strom quer zu einer engen Hafeneinfahrt**, halten wir uns beim Ein- und Ausfahren **immer in Stromluv**, um uns von der gegenüberliegenden Einfahrtseite gut freihalten zu können.



Ausweichregeln für Kleinfahrzeuge

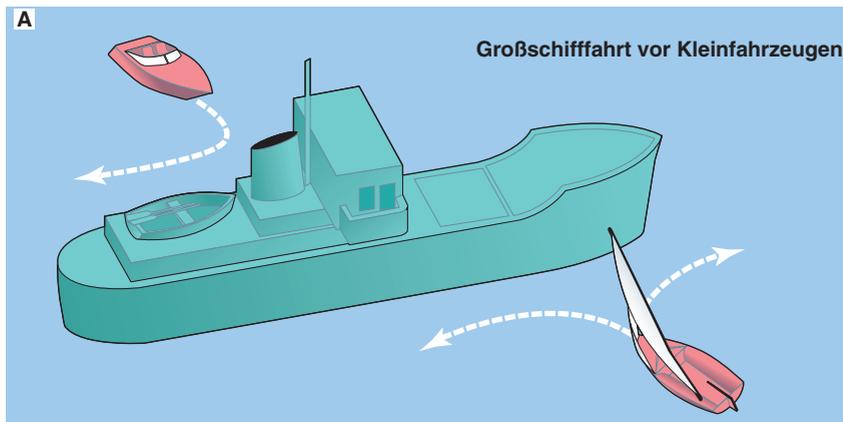
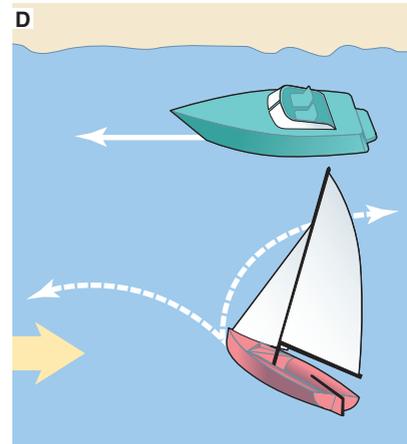
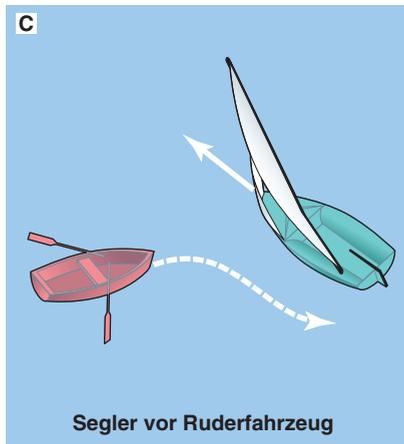
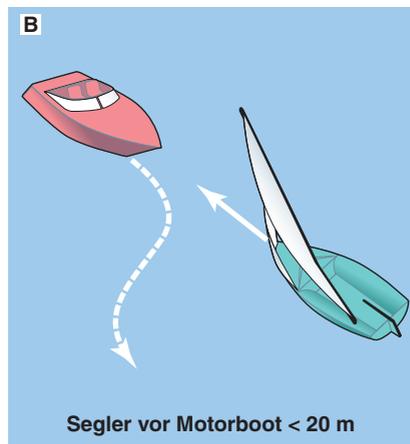
Fragen 14, 15, 140–144, 175–177,
179–189, 193

Grundregeln

- Alle Ausweichmanöver müssen rechtzeitig, klar erkennbar und entschlossen durchgeführt werden.
- Die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, wenn sich zwei Fahrzeuge so nähern, dass sich die Peilung beider Fahrzeuge zueinander nicht ändert.
- Das nicht ausweichpflichtige Fahrzeug ist kurshaltepflichtig. Es muss grundsätzlich Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Verschiedene Kleinfahrzeuge untereinander

- **Abb. B:** Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb ausweichen.



Kleinfahrzeuge und andere Fahrzeuge untereinander

- **Abb. A:** Kleinfahrzeuge (Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge) – egal, ob unter Segel

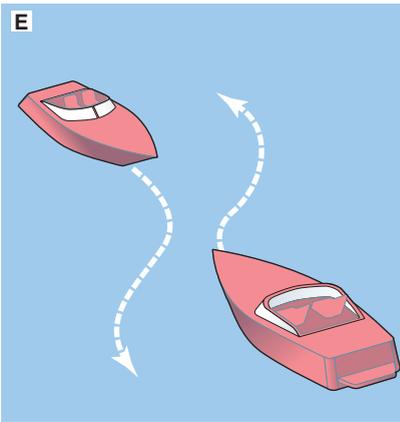
oder Motor – müssen allen übrigen Fahrzeugen den für ihren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen; sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen.

- **Abb. C:** Kleinfahrzeuge, die ohne Antriebsmaschine und nicht unter Segel fahren, müssen Kleinfahrzeugen unter Segeln ausweichen.

Muss ein Fahrzeug aufgrund dieser Regeln ausweichen, so muss es seinen **Kurs rechtzeitig nach Stb richten**; ist dies aus nautischen Gründen nicht möglich, so muss es rechtzeitig und

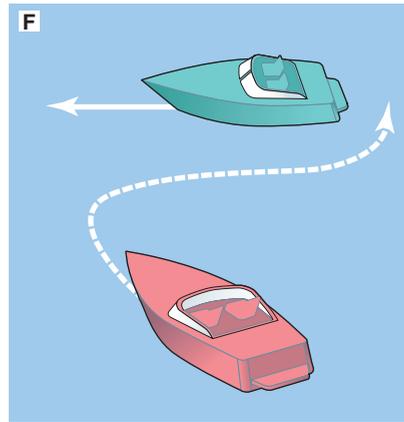
unmissverständlich durch geeignete Manöver zeigen, wie es ausweichen will – eventuell auch durch Kursänderungssignale.

- **Abb. D:** Ein Segler am Wind darf nicht so kreuzen, dass er ein anderes Kleinfahrzeug, das das Ufer an seiner Stb-Seite anhält, zum Ausweichen zwingt.

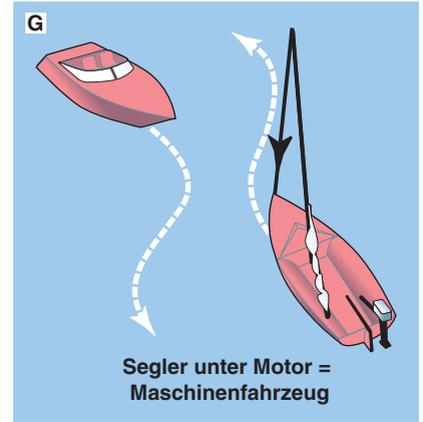


Maschinengetriebene Kleinfahrzeuge untereinander

- **Abb. E:** Begegnen sie sich auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen, so müssen beide nach Stb ausweichen, sodass sie einander an Bb passieren.



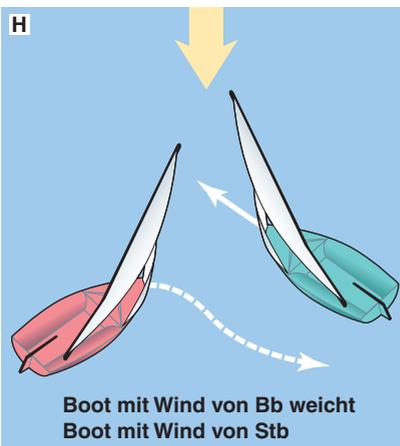
- **Abb. F:** Begegnen sie sich auf kreuzenden Kursen, muss das Boot ausweichen, das das andere an seiner Stb-Seite hat («rechts vor links»). Diese Regeln gelten auch für Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren.



- **Abb. G:** Ein Segelboot mit laufender Antriebsmaschine gilt als maschinengetriebenes Kleinfahrzeug und muss entsprechend ausweichen.

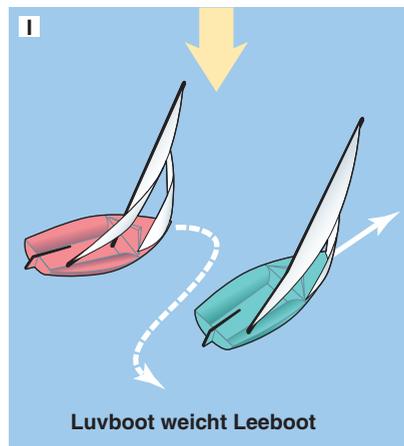
Segelnde Kleinfahrzeuge untereinander

- **Abb. H:** Haben sie den Wind von verschiedenen Seiten, muss das Fahrzeug, das den Wind von Bb hat, dem anderen ausweichen.

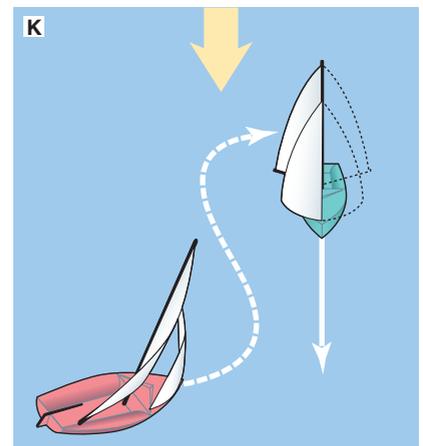


Boot mit Wind von Bb weicht
Boot mit Wind von Stb

- **Abb. I:** Haben sie den Wind von derselben Seite, muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen.
- **Abb. K:** Ein Segler mit Wind von Bb muss ausweichen, wenn er nicht klar ausmachen kann, von welcher Seite ein luvwärtiges Boot den Wind hat.



Luvboot weicht Leeboot



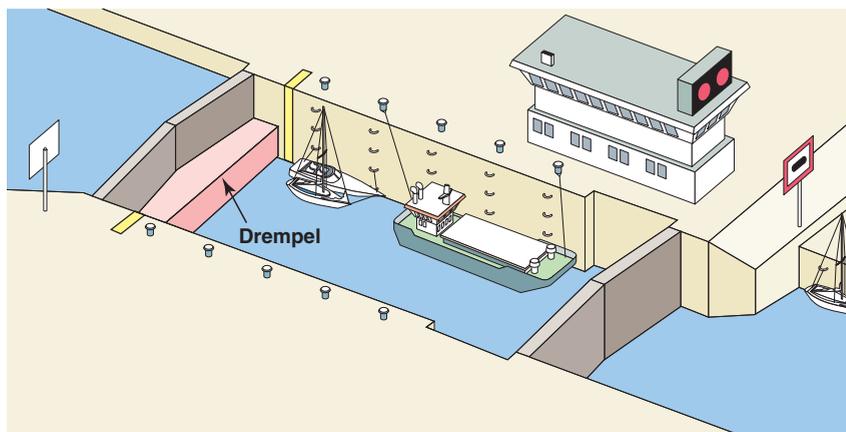
K

Schleusen, Brücken und Wehre, Sperrungen

Fragen 27–30, 110–119, 156–158, 242–245

Drempel

Unmittelbar hinter dem Obertor liegt der Drem-
pel. Seine Lage ist an der Schleusenwand **gelb**
markiert. Beim Abschleusen muss man darauf
achten, dass das Boot nicht auf den Drem-
pel aufsetzt.



Schleusen

Im Schleusenbereich darf nur unter Motor gefahren werden. Fahrzeuge ohne Motor müssen sich schleppen lassen. Die **Anmeldung** zur Schleusung erfolgt über Sprechfunk oder Telefon. Meist ist der entsprechende UKW-Kanal auf einer blauen Tafel angegeben.

Schleuseneinfahrt und Schleusenausfahrt werden durch **Lichtsignale** (siehe Abb. unten) neben der Schleusenkammer geregelt. Gibt es mehrere Schleusenammern, geben zwei weiße Blinklichter die zu benutzende Kammer an. Direkte Anweisungen des Personals haben natürlich Vorrang.

Sportfahrzeuge unter 20 m Länge haben keinen Anspruch auf Einzelschleusung. Sie werden meist in Gruppen oder **zusammen mit anderen Fahrzeugen** geschleust. Dann darf man erst auf Anweisung des Personals und mit ausreichendem Sicherheitsabstand **nach der Großschiffahrt** in die Schleusenammern einfahren.

In der Schleusenammern müssen die **Festmacher auf Slip** gelegt werden, damit sie beim Abschleusen rasch und sicher gefiert und beim Hochschleusen dicht geholt werden können – also keinen Kopfschlag oder Webeleinstek.

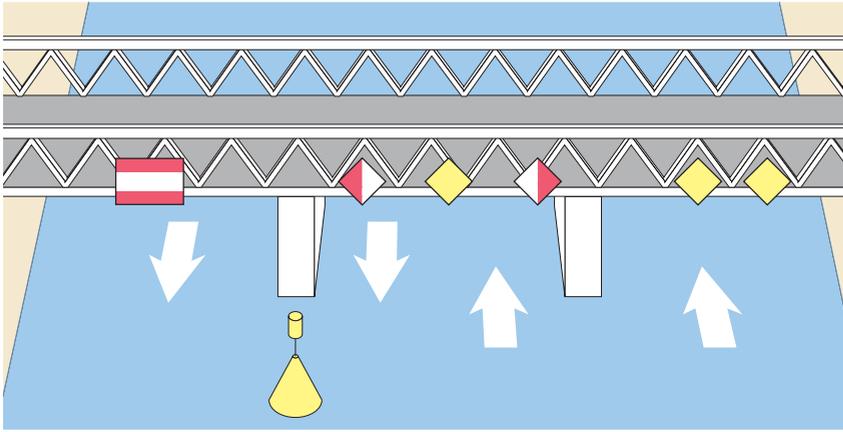
Fender ausbringen! Autoreifen dürfen nicht als Fender verwendet werden, da sie nicht schwimmen und in der

Schleuse erhebliche Störungen verursachen können.

Beim Festmachen in der Kammer muss man auf den sogenannten **Drempel** (Unterwasserschwelle für das Schleusentor) beim Obertor achten und das Boot so festmachen, dass es beim Abschleusen nicht auf den Drempel aufsetzt. Er ist an der Schleusenammern mit einem gelben Strich markiert.

Die **Ausfahrt** aus der Schleuse erfolgt in der Reihenfolge der Einfahrt, Sportboote fahren also erst nach der Berufsschiffahrt aus.

Schleuseneinfahrt					Schleusenausfahrt	
Keine Einfahrt Schleuse außer Betrieb	Keine Einfahrt Schleuse in Betrieb; vorübergehend geschlossen	Keine Einfahrt Öffnung der Schleuse wird vorbereitet (ein rotes Licht ist erloschen)	Keine Einfahrt Öffnung der Schleuse wird vorbereitet	Einfahrt frei Auf Gegenverkehr achten	Keine Ausfahrt	Ausfahrt frei



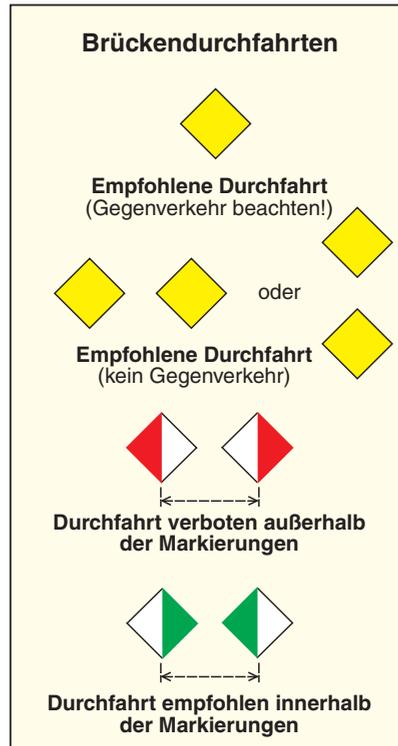
Brückendurchfahrten

Die **mittlere und rechte Durchfahrt** sind frei. Die **linke Durchfahrt ist gesperrt**; sie ist nur für den **Gegenverkehr** frei. Die **Durchfahrt in der Mitte**

muss **innerhalb der roten Markierung** erfolgen. Die **gelbe Tonne** vor dem linken Brückenpfeiler ist eine **Radartonne**; sie soll den Brückenpfeiler auf dem **Radarschirm** eindeutig identifizieren helfen.

Gesperrte Wasserflächen

Gelbe Tonnen (oft mit **rot-weiß-roten Tafeln als Toppschildern**) kennzeichnen gesperrte Wasserflächen. Die **Ein- oder Durchfahrt** ist für Fahrzeuge aller Art gesperrt (z. B. vor einem Wehr). Man findet sie auch als **Begrenzung von geschützten Badezonen**. In ihrer Nähe muss man die **Geschwindigkeit reduzieren** und auf Schwimmer achten.



Sperrung von Brücken oder Wehren

Durchfahrt verboten! Sperrung der Schifffahrt
(zwei Lichter oder zwei Flaggen übereinander: lang dauerndes Verbot)

 oder  oder  oder 

Durchfahrt frei!

 oder  oder 

Gesperrte Wasserfläche
(frei für Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine)



Fahrverbot
(für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb)



Spezifische Fragen Binnen

73. **Seiten 127, 152**
Für welche Sportboote ist der Sportbootführerschein-Binnen vorgeschrieben?

- Für Sportboote von **mehr als 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung**, auf dem Rhein von mehr als 3,68 kW (5 PS) Nutzleistung, und **weniger als 15 m Länge**.
- Für Sportboote von weniger als 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung und mehr als 15 m Länge.
- Für Sportboote von mehr als 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung und mehr als 15 m Länge.
- Für Sportboote von weniger als 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung und weniger als 15 m Länge.

74. **Seiten 127, 152**
Auf welchen Gewässern gilt der Sportbootführerschein-Binnen?

- Auf den **Binnenschiffahrtsstraßen**.
- Auf allen Landesgewässern.
- Auf den Binnenschiffahrtsstraßen und allen Landesgewässern.
- Auf allen Wasserstraßen im Binnenbereich.

75. **Seite 152**
Aus welchen Gründen muss der Sportbootführerschein-Binnen entzogen werden?

- Bei **fehlender Tauglichkeit** oder **fehlender Zuverlässigkeit**.
- Bei zweifelhafter Tauglichkeit wegen Alkoholmissbrauch.
- Bei zweifelhafter Zuverlässigkeit aus Altersgründen
- Bei fehlender Zuverlässigkeit wegen einer Ordnungswidrigkeit.

76. **Seite 128**
Was beinhaltet die allgemeine Sorgfaltspflicht?

- Vermeidung der Gefährdung von Menschenleben**, von **Beschädigungen an Fahrzeugen**, Anlagen oder Ufern, **Behinderung der Schifffahrt** und **Beeinträchtigung der Umwelt**.
- Gefährdung von Menschenleben, Beschädigungen an Fahrzeugen, Anlagen oder Ufern und Beeinträchtigung der Umwelt.
- Es ist alles zu tun, was zur Vermeidung der Gefährdung von Menschenleben, Behinderung der Schifffahrt und Beeinträchtigung der Umwelt nötig ist.
- Es ist alles zu tun, was zur Vermeidung von Beschädigungen an Fahrzeugen, Anlagen oder Ufern, Behinderung der Schifffahrt und Beeinträchtigung der Umwelt nötig ist.

77. **Seite 128**
Unter welchen Umständen darf von den geltenden Bestimmungen über das Verhalten im Verkehr auf den Binnenschiffahrtsstraßen abgewichen werden?

- Bei **unmittelbar drohender** Gefahr für sich oder andere.
- Bei unmittelbar bevorstehender Begegnung.
- Bei unmittelbar bevorstehendem Überholvorgang.
- Bei mittelbar drohender Gefahr für sich oder andere.

78. **Seite 128**
Welche Anforderung neben der körperlichen und geistigen Tauglichkeit und fachlichen Eignung muss der Führer eines Sportbootes auf Binnenschiffahrtsstraßen, mit Ausnahme des Rheins erfüllen, wenn die größte Nutzleistung der Antriebsmaschine 11,03 kW oder weniger beträgt?

- Mindestalter 16 Jahre**.
- Nachweis der Zuverlässigkeit.
- Mindestalter 14 Jahre.
- Besitz eines Sportbootführerschein-Binnen oder eines gleichgestellten Befähigungszeugnisses.

79. **Seite 128**
Welche Anforderung neben der körperlichen und geistigen Tauglichkeit und fachlichen Eignung muss der Führer eines Sportbootes auf dem Rhein erfüllen, wenn die Nutzleistung der Antriebsmaschine mehr als 3,68 kW beträgt?

- Besitz eines **Sportbootführerschein-Binnen** oder eines gleichgestellten Befähigungszeugnisses.
- Nachweis der Zuverlässigkeit.
- Mindestens 14 Jahre.
- Mindestalter 16 Jahre.

Stichwortverzeichnis

- ABC-Pulverlöscher 37
 Abdrift 59
 Abfallen 55
 Ablegen (bei Wind und Strom) 114
 Ablegen (unter Motor) 113 f.
 Ablegen (vom Steg) 70
 Ablegen (von der Boje) 69
 Abschlagen (Segel) 64
 Abschleppen 106
 Abslippen 44
 Abtakeln 42
 Abwettern von Böen 77
 Abzweigung (Fahrerinne) 148
 Achteraus 54
 Achteraus segeln 98
 Achterleine 94
 Achterlicher Wind 57
 Achterliek 24
 Achterliekleine 25
 Achtern 54
 Achterschiff 54
 Achterspring 71, 94
 Achterstag 20
 Achterstagbruch 108
 Achtknoten 30
 ADAC 130, 153
 Admiralitätsanker 35
 Aluminiumyacht 18
 Am Wind 57
 Am Wind segeln 75
 Amtliches Kennzeichen 130
 Anfangsstabilität 10 f.
 Anker 35
 Ankerkette 35, 105
 Ankerleine 28, 35, 105
 Ankerlichten 105
 Ankermanöver 104
 Ankern (BinSchStrO) 136, 142
 Ankern bei Wind und Strom 115
 Ankerplatz 104
 Anlegen (am Steg) 92
 Anlegen (an der Boje) 91
 Anlegen (bei Wind und Strom) 114
 Anlegen (unter Motor) 113 f.
 Anluven 55
 Anschlagen (Segel) 64
 Anstellwinkel (des Segels) 59
 Antifouling-Farbe 43
 Antizyklone 120
 Aramid 28
 Arbeitssegel 27
 A-Schein des DSV 152
 Auffieren 55
 Auflaufen 109
 Aufpallen 42
 Aufrichten 110
 Aufschießen (Leine) 33
 Aufschießer 90 ff.
 Aufsclippen 44
 Auftakeln 42
 Auftrieb (aerodynamischer) 58
 Auftrieb (hydrostatischer) 11
 Auftriebsschwerpunkt 10
 Auftuchen (Segel) 67
 Augspieß 29
 Auskühlung 34, 103
 Ausleger 13, 75
 Ausreiten 10, 75
 Ausreitgurte 75
 Ausrüstung 34
 Außenbordmotor 50 f.
 Außenhautplanken 18
 Ausweichregeln für Kleinfahrzeuge 140
 Backbord (Bb) 54
 Backstag 20
 Balanceruder 15
 Balkenbucht 14
 Balkwegler 18
 Ballast 18
 Bündsel 28
 Bündselreff 96
 Barometer 120
 Batterie 37
 Baumniederholer 25, 73
 Baumnock 20
 Baumstergprüftes Licht 129
 Bayerische Gewässer 126, 151
 BaySchO 126, 151
 Bb-Ruder 55
 Beaufort-Skala 121
 Begegnen (BinSchStrO) 142
 Behelfstakling 29
 Beidrehen 95, 103
 Beiliegen 95
 Beisegel 27
 Belegen 32
 Belegklampe 22
 Benzinmotor 46
 Bergen (Segel) 66
 Bergfahrt 148
 Berliner Wasserstraßen 135, 151, 152
 Bermudasegel 27
 Besanmast 21
 Besansegel 21
 Beschränkte Klassen 38
 Bindereff 96
 Binnenschiffahrtsstraßen 128
 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) 126, 128 ff.
 Binnenschiffsregister 153
 BinSchStrO 126, 128 ff.
 BK-Schein (DSV) 152
 Bleib-weg-Signal (BinSchStrO) 139
 Blister 27
 Block 22
 Blockhalse 85
 Bodenlenzventil 23
 Bodensee 126, 150
 Bodenseeschifferpatent A und D 151 f.
 BodenseeSchO 150 f.
 Bodenwrangen 18
 Böen (Segeln in) 77
 Böenkragen 122 f.
 Böenwalze 122 f.
 Boje über Bord 100 ff.
 Bootsbau 18
 Bootsklassen 38 ff.
 Bootspflege 42
 Bootstransport 44
 Breite über alles (BüA) 14
 BR-Schein (DSV) 152
 Brückendurchfahrt (BinSchStrO) 145
 BüA 14
 Buganker 93
 Bugformen 15
 Bullenstander 74, 85
 Bullentalje 74, 85
 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) 129
 Bundespolizei (BinSchStrO) 136
 Bundeswasserstraßen 128
 Corioliskraft 120
 CQR-Anker 35
 C-Schein des DSV 152
 Cumulonimbuswolke 122
 Cunningham-Kausch 25, 62
 Curryklemme 22
 CWL 14, 17
 Dachtransport 44 f.
 Dacron 24
 Danforth-Anker 35
 Deckpeilung 104
 Decksängsbalken 18

- Decksplanken 18
 Decksquerbalken 18
 Deckssprung 14
 Deutscher Motoryachtverband (DMYV) 130, 153
 Deutscher Segler-Verband (DSV) 38, 130, 152, 153
 Diagonalkarweel 18
 Dichtholen (Segel) 55
 Diebstahlschutz 44
 Dieselmotor 46
 Dirk 20 f.
 Donauschiffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPVO) 126
 Doppelkieler 14 f.
 Doppelknickspant 14 f.
 Dragen 35
 Drehreff 96
 Dreifarbenlaterne 129
 Drempel 144 f.
 Driftmanöver 102
 Düseneffekt 59
 Dwars 54
 Dyneema 25, 28

 Einbautank 49
 Einhebelschaltung 47
 Einheitsklassen 38
 Einkreiskühlung 46 f.
 Einmündung (Fahrwinde) 148
 Eintyp-Klassen 38
 Ende (Tau) 28
 Endstabilität 10 f.
 Enge Gewässer 111
 Epoxidharz 19

 Fähre (BinSchStrO) 132 f.
 Fahrend (BinSchStrO) 128
 Fahrgeschwindigkeit (BinSchStrO) 142
 Fahrregeln (BinSchStrO) 142
 Fahrwinde (BinSchStrO) 147 ff.
 Fahrt durchs Wasser 115
 Fahrt gewinnen 72
 Fahrt über Grund 115
 Fahrt vermindern 72
 Fahrtwind 56, 76
 Fahrverbot (BinSchStrO) 145
 Fahrwasser (BinSchStrO) 147
 Fahrzeug (BinSchStrO) 128
 Fall (Neigung des Mastes), der 20
 Fall (Segelbedienung), das 21, 25
 Faltanker 35
 Faltpropeller 49
 Faserspritzverfahren 19

 Fender 71
 Ferienpatent (Bodensee) 152
 Festkommen 109 f.
 Festmacheleine 28, 34
 Festmachen 94
 Festmachen (BinSchStrO) 142
 Festruder 13
 Feuer an Bord 37
 Feuerlöschboot (BinSchStrO) 136
 Feuerlöschdecke 37
 Feuerlöscher 34, 37
 Fisch (Bootsbau) 18
 Flaggenführung 153
 Flüssiggas 36
 Fock 26 f.
 Fock back 69, 80, 98
 Fock-back-Manöver 69
 Fockbaum 20
 Fockfall 25
 Fockschot 25
 Fockschotholepunkt 62
 Formstabilität 10
 Formwiderstand 16
 Fragenkatalog 157 ff.
 Freibord 14
 Freikommen 109
 Frontgewitter 122
 Führerscheine 128, 152
 Funkellicht 129

 Gaffel 26
 Gaffelsegel 26
 Gasflasche 36
 Gaskocher 36
 Gastlandflagge 153
 Gatchen 24
 Gefahrenhalse 85
 Gefährliche Güter (BinSchStrO) 137
 Gefährlicher Anker (BinSchStrO) 136
 Geflochtenes Tauwerk 28
 Gegenruder 74, 77
 Gelcoat 19
 Gemischschmierung 46
 Genähter Takling 29
 Gennaker 27, 73
 Genua 26 f.
 Gesamtkraft 58 f.
 Geschlagenes Tauwerk 28
 Geschwindigkeitsbeschränkung 142
 Gesetzeskunde 126 ff.
 Getriebe 47
 Getriebearten 48
 Gewichtsanker 35
 Gewichtsschwerpunkt 10

 Gewichtsstabilität 11
 Gewitter 122 ff.
 GFK 18
 Gieren 74
 Glasfaserverstärkter Kunststoff 18
 Gleitfahrt 16
 Grenzmaßklassen 38
 Groß back 90, 98
 Großbaum 12, 20, 108
 Große Fahrzeuge 111
 Großfall 25
 Großschot 12, 20, 25
 Großschottalje 12
 Grundberührung 109, 148

 Hafeneinfahrt (Kennzeichnung) 149
 Hafenmanöver unter Motor 112 ff.
 Hahnepot 107
 Halber Schlag 33
 Halber Wind 57
 Halbleiter 17
 Hals (Segel) 24
 Halsen 84 ff.
 Hamburger Hafengesetz 127
 Handauflegeverfahren 19
 Handicap-Systeme 39
 Hart am Wind 57
 Hauptsegel 27
 Havarien 108 f.
 Hebelstrecker 23
 Heck 12
 Heckformen 15
 Hecklicht 129
 Hektopascal (hPa) 120
 Hilfeleistungspflicht 138
 Hoch (H) 120
 Hoch am Wind 57
 Hochdruck(gebiet) 120
 Hochsegel 26
 Hochwasser (BinSchStrO) 148
 Hochwassermarken I und II 148
 Höhe (maximale) 57
 Höhe (optimale) 57
 Höhe gewinnen (in Böen) 76
 Holebug 83
 Holepunkt (der Fockschot) 62
 Holzbau 18
 Horn (Segel) 24

 IBS 153
 Im Wind 57
 IMS 39
 In den Wind schießen 90
 In Fahrt (BinSchStrO) 126

- International Measurement System (IMS) 39
 International Sailing Federation (ISAF) 38
 Internationale Klassen 38
 Internationaler Bootsschein (IBS) 130, 153
 ISAF 38
- Jolle 9
 Jollenkreuzer 9
 Jüngstensegelschein des DSV 152
- Kältegewitter 122
 Kammklemme 22
 Kardeel 29
 Karweel 19
 Katamaran 15
 Katamaran-Klassen 38
 Katboot 21
 Kavitation 50
 Keep 29
 Kennzeichen von Kleinfahrzeugen 130
 Kentern 110
 Ketsch 21
 Kettenvorlauf 35, 105
 Kevlar 25
 Kiel 18
 Kielschwein 18
 Kielschwerter 9
 Kielschwertyacht 9
 Kielyacht 9
 Kimmkieler 14 f.
 Klampe 22
 Klappdragen 35
 Klar Deck 42, 94
 Klassenzeichen 40
 Klau 26
 Kleinfahrzeug (BinSchStrO) 128, 130 f.
 Klinker 19
 Klippersteven 15
 Klüse 22
 Knickspant 12 f., 14 f.
 Knoten (kn) 16
 Knoten 30 ff.
 Kollisionsverhütungsregeln (KVR) 126
 Kommandos 116 f.
 Kompositbauweise 18
 Konstruktionsklassen 38
 Konstruktionswasserlinie (CWL) 14, 17
 Kopf (Segel) 24
 Kopfschlag 32, 94
 Krängen 109
 Krängung 59
 Kreuzen 82
 Kreuzen (BinSchStrO) 141, 142
 Kreuzen, vor dem Wind 74
 Kreuzer-Abteilung (KA) des DSV 34, 153
 Kreuzeryacht 9
 Kreuzknoten 30
 Kreuzschlag 32
 Kühlwasser 46 f.
 Kunststoffbau 18 f.
 Kurs durchs Wasser 115
 Kurs über Grund 115
 Kurse zum Wind 57
 Kurzer Ton (BinSchStrO) 128
 Kurzstag 105
 Kutter 21
 KVR 126
- Laminat 19
 Landstrom 36
 Landwind 122
 Länge der Wasserlinie (LWL) 14
 Länge über alles (LüA) 14
 Langer Ton (BinSchStrO) 128
 Langschaftmotor 50
 Längsseits festmachen 94
 Längsseits schleppen 107
 Lateinersegel 26
 Lateraldruckpunkt 60 f.
 Lateralplan 14
 Lattentasche 24 f.
 Laufendes Gut 20, 108
 Leck 108
 Lecksegel 108
 Lee 54
 Leegierig 60 f.
 Leeküste 54
 Legerwall 54, 108
 Leichtgewichtsanker 35
 Leine 28
 Lenzventil 23
 Lichter (BinSchStrO) 129 ff.
 Liegeverbot 142
 Liek 24
 Linksgängig 49, 112
 Lippklampe 22
 Lot 104
 LüA 14
 Luftdruck 120
 Luftfeuchtigkeit 120
 Lufttemperatur 120
 Luggerseegel 26
 Luv 54
 Luvgerig 60 f.
 Luvküste 54
 LWL 14
- Manövrierunfähiges Fahrzeug (BinSchStrO) 138, 148
 Maschinenfahrzeug (BinSchStrO) 128, 132 f., 141
 Mast 12, 20
 Mastbruch 108
 Mastspur 20
 Masttopp 20
 Mehrumpffboot 15
 Mensch über Bord 103
 Messbrief 153
 Mono 14
 Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPVO) 126
 Motorkühlung 46 f.
 Motorschlepp 107
 Motorsegler 9
 Motorstörungen 52
 Motorüberwachung 52
 Motoryacht 9
 Multi 15
- Nacht (BinSchStrO) 128
 Nahezu-Aufschießler 90, 101
 Nahtspanten 19
 Nassbiber 34
 Nationale Klassen 38
 Nationalflagge 153
 Nationalitätskennzeichen 40
 Naturschutz 118
 Niederholer (Schwert) 13
 Nirosta 28
 Notsignal (BinSchStrO) 138, 139
 Notzeichen (BinSchStrO) 138
 Nylon 25
- Oberwant 20
 Offshore Racing Club (ORC) 39
 Olympische Klassen 38 f.
 Optimaler Kurs 75
- Palstek 31, 94
 Patentanker 35
 Patenthalse 74, 85
 Patentreff 96
 Pegel 148
 Perlon 25
 Persenning 94
 Pflugscharanker 35
 Pinne 13, 108
 Pinnenausleger 13, 75
 Planken 18
 Plattgatheck 15
 Polyamid (PA) 28

- Polyester (PES) 28
 Polyesterharz 19
 Polyethylen (PE) 28
 Polypropylen (PP) 28
 Prahmstegen 15
 Propeller 49
 Prüfung für den Sportbootführerschein
 Binnen 154 ff.
 Pütting 21
- Q**
 Querab 54
 Querkraft 59
 Quick-Stop-Einrichtung 51
 Quick-Stop-Manöver 102
 Q-Wende 85, 88
- R**
 Radar (BinSchStrO) 135
 Radarfahrt 135
 Radarreflektor 34, 135
 Radeffekt 112
 Radsteuerung 37
 Rahsegel 26 f.
 Raumen (des Windes) 56, 76, 82
 Raumer Wind 57
 Raumschots 57, 73
 Recht (voraus) 54
 Rechtsgängig 49, 112
 Reffbändsel 24
 Reffen 96
 Regattafeld, ausweichen 142
 Regattahalse 85
 Reinschiff 42
 Reitbalken 25
 Rettungsboje 34, 103
 Rettungsring 34, 103
 Rettungsweste 34
 Revierklassen 38
 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
 (RheinSchPVO) 126
 Rigg 20
 Rod 28
 Rollfock 27, 97
 Rollgenua 27, 97
 Rollreff 96
 Rovings 19
 Rückwärts segeln 98
 Rückwärtsfahrt (unter Motor) 112
 Ruder 13, 55
 Ruderblatt 13, 37, 73, 74, 75
 Ruderbruch 108
 Ruderfall 13
 Rudergänger 136
 Ruderkopf 13
 Ruderschaft 13
- Ruderwirkung 55
 Ruderwirkung, indirekte 112
 Rumpf (Jolle) 12 f.
 Rumpff (Kielyacht) 14 f.
 Rumpffgeschwindigkeit 16, 106
 Rundspant 12 f., 14 f.
 Rundtörn (Knoten) 32 f.
 Rundumlicht 129
- Sail-Drive 48
 Saling 20
 Sandwichbauweise 19
 S-Antrieb 48
 Schäkel 22
 Schallzeichen (BinSchStrO) 139
 Schaltung 47
 Schamfilen 28
 Schandek (el) 18
 Scheinbarer Wind 56, 76
 Scheuerleiste 12
 Schifffahrtsordnung Emsmündung
 (EmsSchO) 126
 Schiffsführer 128
 Schiffsregister 153
 Schiffsregisterordnung 153
 Schiften 84 f.
 Schirmanker 35
 Schleppen 106
 Schleppleine 28, 34, 106
 Schleppverband 107
 Schleppverband (BinSchStrO) 134
 Schleusen 144 f.
 Schmeerreep 97
 Schmetterling fahren 57, 74
 Schoner 21
 Schot 21, 25
 Schothorn 24
 Schotring 22, 25
 Schotstek 30, 107
 Schotwagen 25
 Schralen 56, 76, 82
 Schratsegel 26 f.
 Schubverband (BinSchStrO) 135
 Schutzbedürftige Anlage (BinSchStrO)
 136
 Schutzbedürftiges Fahrzeug
 (BinSchStrO) 136
 Schwert 13, 59, 73 ff., 85, 107
 Schwertfall 13
 Schwertjolle 9
 Schwertkasten 12
 Schwerwettermanöver 95
 Schwimmende Geräte (BinSchStrO) 133
 Schwimmweste 34
- Seemeile (sm) 16
 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
 (SeeSchStrO) 122
 Seeschiffsregister 153
 Seewind 122
 Segel 24
 Segelbahn 24
 Segeldruckpunkt 60 f.
 Segellatte 25
 Segelnummer 40
 Segelprofil 24
 Segelriss 26
 Segelsurfen (BinSchStrO) 143
 Segelsurfgrundschein des DSV 152
 Segeltrimm 62
 Segelyacht 9
 Segelzeichen 40
 Seite der Fahrerin (BinSchStrO) 148
 Seitenlichter 129
 Senkruder 13
 Senkschwert 13
 Setzen (Segel) 66
 Sicherheitsausrüstung 34
 Sicherheitsrichtlinien der KA 28, 34
 Sinken 108
 Slup 21
 sm 16
 Sogwind 123
 Sorgfaltspflicht 128
 Spaltung (Fahrerin) 148 f.
 Spannhebel 23
 Spant 18
 Spantformen 12 f., 14 f.
 Spectra 25, 28
 Sperrholz 18
 Sperrung (BinSchStrO) 145
 Spieren 20
 Spinnaker 27, 73
 Spinnakerbaum 20
 Spitzgatheck 15
 Spleiß 29
 Sportbootführerschein Binnen 127, 152,
 154 ff.
 Sportbootführerschein See 152
 Sportbootführerscheinverordnung Binnen
 152
 Sportfahrzeug (BinSchStrO) 126
 Sporthochseeschifferschein (SHS) 152
 Sportküstenschifferschein (SKS) 152
 Sportpatent 127, 152
 Sportschifferzeugnis 127, 152
 Sportseeschifferschein (SSS) 152
 Sportsegelschein des DSV 152
 Sprechfunk 135, 153

- Sprechfunkzeugnis 135, 153
 Spring 94
 Springmanöver 113 f.
 Stabilität 10 f.
 Stagreiter 22
 Stagesegel 27
 Stahlyacht 18
 Stander 75, 76
 Standerschein 153
 Stb-Ruder 55
 Steckschwert 13
 Stehendes Gut 20
 Steigung (Propeller) 49
 Steinhuder Meer 126
 Steuerbord (Stb) 54
 Steuern mit den Segeln 99
 Steven 15
 Stillliegen (BinSchStrO) 128, 136, 142
 Stockanker 35
 Stopfbuchse 47, 48
 Stopperstek 31, 107
 Streckbug 83
 Strecker 25
 Stringer 18
 Strömendes Gewässer 115
 Strommanöver 115
 Sturmfock 26, 103
 Sturmwarnung 120
 Stützruder 84, 85
- Tag (BinSchStrO) 128
 Takelage 20
 Takelmesser 34
 Takelung 20
 Takling 29
 Talfahrt 156
 Talje 25
 Tampen 28
 Tankanlage 49
 Tanken 48
 Tauwerk 28
 Tellerwende 80
 Thermische Winde 122
 Tief (T) 120
 Tiefdruck(gebiet) 120
 Tiefgang 14
 Topfpflicht 137
 Trailer 44
 Trailertransport 44
 Trapez 10, 75
 Trapezspant 15
 Traveller 25, 73
 Treiber 21
 Trimaran 15
- Trimm (Außenborder) 51
 Trimmen (Boot) 60
 Trimmen (Segel) 62
 Trosse 28
 Trossenschlag 29
 Trysegel 27
- Überhang 14
 Überholen (BinSchStrO) 139, 141, 142
 Übersteuern 82
 Überwachungsbehörde (BinSchStrO) 136
 UBI 135, 153
 Ufer (linkes, rechtes) 147
 UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk (UBI) 153
 Umweltschutz 118
 Unsichtiges Wetter (BinSchStrO) 128, 135, 139
 Unterliek 24
 Unterliekstrecker 25, 62
 Unterwant 20
- V**-Antrieb 48
 Verbandsflagge des DSV 153
 Verbandsführerschein 152
 Verdrängerfahrt 16
 Vereinsstander 153
 Verklicker 56
 Versetzung 59
 Verstellpropeller 49
 Verwarpen 109
 Viertakter 46
 Voll und bei 57
 Vor dem Wind 57
 Vor dem Wind kreuzen 74
 Vor dem Wind segeln 74
 Voraus 54
 Vorleine 94
 Vorliek 24
 Vorliekstrecker 25
 Vorn 54
 Vorrangfahrzeug (BinSchStrO) 135
 Vorschiff 12, 54
 Vorsegel 27
 Vorsprung 94
 Vorstag 20
 Vorstagbruch 108
 Vorsteven 18
 Vortrieb 58 f.
- W**ahrer Wind 57, 76
 Want 20
- Wantbruch 108
 Wantenspanner 21 f.
 Wärmegewitter 122
 Warpanker 109
 Wasserlinie (WL) 14
 Wassermotorrad (BinSchStrO) 143
 Wassermotorräder-Verordnung 126
 Wasserrettungsfahrzeug (BinSchStrO) 136
 Wasserski (BinSchStrO) 143
 Wasserskiverordnung 126
 Wasserstrahltrieb 48
 Wasserstraßenbezeichnung 147 f.
 Webeinstek 32
 Wehr 145
 Welle (Motor) 47
 Wellenanlage 47, 48
 Wellenbock 48
 Wellenbrecher 12
 Wendegetriebe 47
 Wenden 79 ff.
 Werftklasse 38
 Wetterbericht 121
 Wetterkunde 120 ff.
 Wind 56, 120
 Windgeschwindigkeit 121
 Windrichtung 121
 Windstärke 121
 Wunsch 22
 Winskurbel 22
 Winterlager 42
 WL 14
 Wurfleine 34
- Y**acht 9
 Yachtheck 15
 Yachtsteven 15
 Yardstick-System 39
 Yawl 21
- Z**-Antrieb 48
 Zehn goldene Regeln (Naturschutz) 118
 Zeising 28
 Zollboot (BinSchStrO) 136
 Zusammenstoß (BinSchStrO) 148
 Zweifarbenlaterne 129, 130 f.
 Zweihelbschaltung 47
 Zweikreiskühlung 47
 Zweitakter 46
 Zyklone 120