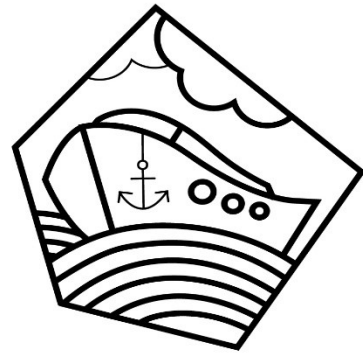


eBook - Handbuch



BOOTSFAHRSCHULE
Quisdorf

Rosenthalstraße 11,
17192 Waren (Müritz)

Inhalt

1	Wo findet die Ausbildung statt?	4
1.1	Theoretische Ausbildung	4
1.2	Praktische Ausbildung	4
1.3	Unterrichtszeiten und Ablauf der Ausbildung	4
2	Übernachtungsmöglichkeiten	5
3	Zulassungsvoraussetzung	5
3.1	Tauglichkeitsnachweis	5
3.2	Anmeldung zur Prüfung.....	5
3.3	Zusammenstellung der Unterlagen	6
3.4	Versand der Unterlagen.....	6
3.5	Bezahlung der Prüfungsgebühr	6
4	Medizinische Tauglichkeitskriterien bei Gesundheitsstörungen	8
	14
5	Selbstständiges Lernen	15
5.1	Manöverkommandos für den Sportmotorbootführerschein - Binnen –.....	16
5.1.1.	Ablegen.....	16
5.1.2.	Kursfahren	17
5.1.3.	Wenden	17
5.1.4.	Kursgerechtes Aufstoppen.....	18
5.1.5.	Mensch über Bord – Manöver („Boje über Bord“ zu Übungszwecken)	18
5.1.6.	Anlegen.....	20
5.1.7.	Die häufigsten Fehler!	21
5.2	Knoten und Ihre Anwendung.....	22
5.2.1.	Achtknoten	22
5.2.2.	Belegen einer Klampe.....	23
5.2.3.	Kopfschlag.....	24
5.2.4.	Kreuzknoten.....	25
5.2.5.	Palstek.....	26
5.2.6.	Rundtörn.....	27
5.2.7.	Einfacher Schotstek	28
5.2.8.	Doppelter Schotstek	29



BOOTSFAHRSCHULE
Quisdorf

5.2.9.	Slipstek.....	30
5.2.10.	Stopperstek.....	31
5.2.11.	Webeleinenstek.....	32
5.3.	Weitere Informationen.....	33



Herzlich Willkommen
bei der Bootfahrerschule Bootsfahrerschule Quisdorf.

Wir möchten Ihnen herzlich gratulieren und Ihnen für Ihre Buchung danken.

In diesem E-Book finden Sie detaillierte Informationen zu den Zulassungsvoraussetzungen, die Sie erfüllen müssen, um an der Ausbildung teilnehmen zu können. Wir erklären Ihnen den Ablauf der Ausbildung, sodass Sie genau wissen, was Sie erwartet und wie der Unterricht gestaltet wird.

Darüber hinaus geben wir Ihnen hilfreiche Tipps und Ratschläge, was Sie im Vorfeld der Ausbildung lernen sollten, um optimal vorbereitet zu sein. Sie erhalten einen Überblick über die theoretischen und praktischen Inhalte, die während der Ausbildung behandelt werden, sowie Empfehlungen für ergänzende Lernmaterialien.

Auch die Informationen zur Prüfungsgebühr haben wir für Sie zusammengestellt. Wir erläutern Ihnen, wann und an wen die Prüfungsgebühr zu entrichten ist, damit Sie sich rechtzeitig darauf einstellen können.

Sollten Sie während des Lesens oder danach weitere Fragen haben, stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Vielen Dank nochmals für Ihre Buchung. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und viel Erfolg bei Ihrer bevorstehenden Ausbildung zum Sportbootführerschein Binnen unter Motor!

Telefon: +49 3991 666524

In dringenden Fällen: +49 173 642 6036

Ihre Bootsfahrerschule Quisdorf
Christian & Beatrix Schwalenberg & Klaus Quisdorf

1 Wo findet die Ausbildung statt?

1.1 Theoretische Ausbildung

Die theoretische Ausbildung findet in unserer zentral gelegenen Bootsfahrschule, Rosenthalstraße 11 in 17192 Waren statt. In unseren modernen und gut ausgestatteten Räumlichkeiten werden Sie in angenehmer Atmosphäre lernen und sich optimal auf die theoretischen Inhalte konzentrieren können.

1.2 Praktische Ausbildung

Die praktische Ausbildung findet im malerischen Hafen von Waren an der Müritz statt. Hier haben Sie die einzigartige Gelegenheit, direkt auf dem Wasser Ihre praktischen Fähigkeiten zu trainieren und Ihr Wissen in die Tat umzusetzen. Der Hafen von Waren bietet ideale Bedingungen für eine praxisnahe Ausbildung, in dem Sie verschiedene Manöver und Techniken erlernen können.

1.3 Unterrichtszeiten und Ablauf der Ausbildung

Unser Ziel ist es, Ihnen eine umfassende Ausbildung zu bieten, bei der sowohl theoretische als auch praktische Inhalte optimal vermittelt werden. Wir legen Wert darauf, dass Sie während der gesamten Ausbildung individuell betreut werden und genügend Zeit haben, um Fragen zu stellen und sich mit den Inhalten auseinanderzusetzen.

Freitag: 09.00 Uhr – 13.00 Uhr | Theorie und 14.00 Uhr – 16.00 Uhr | Praxis

Samstag: 09.00 Uhr – 13.00 Uhr | Theorie und 14.00 Uhr – 16.00 Uhr | Praxis

Sonntag: 10.00 Uhr Prüfung in Theorie und Praxis in Waren/Müritz oder Sietow

Bei weiteren Fragen zu den Unterrichtszeiten und dem Ablauf der Ausbildung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns darauf, Sie auf Ihrem Weg zur sicheren Bootsfahrt zu begleiten.

2 Übernachtungsmöglichkeiten

Wir freuen uns, Ihnen auch Übernachtungsmöglichkeiten anbieten zu können, die Sie begleitend zur Ausbildung buchen können. Unsere Unterkünfte befinden sich direkt auf dem Grundstück der Bootsfahrschule Quisdorf, Rosenthalstraße 11 in 17192 Waren und bieten Ihnen einen komfortablen und angenehmen Aufenthalt während Ihrer Bootsfahrschulzeit.

Für eine komfortable Unterkunft während Ihrer Bootsfahrschule empfehlen wir Ihnen unseren Vermittlungsservice. Über ihre Webseite können Sie ganz einfach Unterkünfte buchen, die Ihren Bedürfnissen und Vorlieben entsprechen. Ein beliebtes Urlaubsdomizil in der Nähe des Hafens ist unser Hafnhaus. Es bietet eine ideale Lage und gemütliche Zimmer, um Ihren Aufenthalt rund um die Müritz zu genießen.

Besuchen Sie die Webseite unter

<https://www.urlaub-rund-um-die-mueritz.de/index.php/urlaubsdomizil/hafnhaus.html>

um weitere Informationen über das Hafnhaus und andere verfügbare Unterkünfte zu erhalten. Unser Vermittlungsservice steht Ihnen gerne zur Verfügung, um Ihre Buchung zu erleichtern und Ihnen einen angenehmen Aufenthalt während Ihrer Bootsfahrschule zu ermöglichen.

3 Zulassungsvoraussetzung

Vor der Zulassung zur Prüfung sind einige Vorbereitungen erforderlich. Bitte beachten Sie die folgenden Schritte:

3.1 Tauglichkeitsnachweis

Im Anhang finden Sie den Tauglichkeitsnachweis, der von einem Arzt ausgefüllt werden muss. Bitte vereinbaren Sie einen Termin bei Ihrem Arzt, um diesen Nachweis zu erhalten.

3.2 Anmeldung zur Prüfung

Im Anhang befindet sich das Anmeldeformular zur Prüfung. Bitte füllen Sie es vollständig aus und unterschreiben Sie es.

3.3 Zusammenstellung der Unterlagen

Stellen Sie sicher, dass Sie alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stehen. Dazu gehören der **ausgefüllte Tauglichkeitsnachweis**, das ausgefüllte und **unterschiedene Anmeldeformular**, ein **Passbild** sowie eine **Kopie Ihres Führerscheins**.

3.4 Versand der Unterlagen

Senden Sie nun alle Unterlagen an den Prüfungsausschuss. Die gesamten Unterlagen **müssen spätestens 8 Tage** vor Prüfungsbeginn vorliegen.

Die Adresse lautet:

Prüfungsausschuss für
amtliche Sportbootführerscheine und
Funkzeugnisse Mecklenburg-Vorpommern
Hafenstraße 20, 18439 Stralsund

Bitte stellen Sie sicher, dass Sie alle Unterlagen sorgfältig verpacken und ausreichend frankieren, um einen sicheren Versand zu gewährleisten. Sobald der Prüfungsausschuss Ihre Unterlagen erhalten und überprüft hat, werden Sie über den weiteren Verlauf informiert. Bei Fragen oder Unklarheiten stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

3.5 Bezahlung der Prüfungsgebühr

Die Prüfungsgebühr muss **spätestens 8 Tage vor Prüfungsbeginn** eingegangen sein. Die Prüfungsgebühr setzt sich wie folgt zusammen:

Zulassung:	23,38 EUR (inkl. MwSt.)
Binnen Theorie Motor:	37,29 EUR (inkl. MwSt.)
Binnen praxis Motor:	40,29 EUR (inkl. MwSt.)
Erteilung:	28,75 EUR (inkl. MwSt.)
Vorläufiger SBF:	23,83 EUR (inkl. MwSt.)
Gesamt:	153,54 EUR (inkl. MwSt.)

Sofern Sie zusätzlich für das Mittelmeer/Atlantik geprüft werden, zzgl. 40,66 EUR. Bei Versand ins Ausland zzgl. 7,49 EUR.

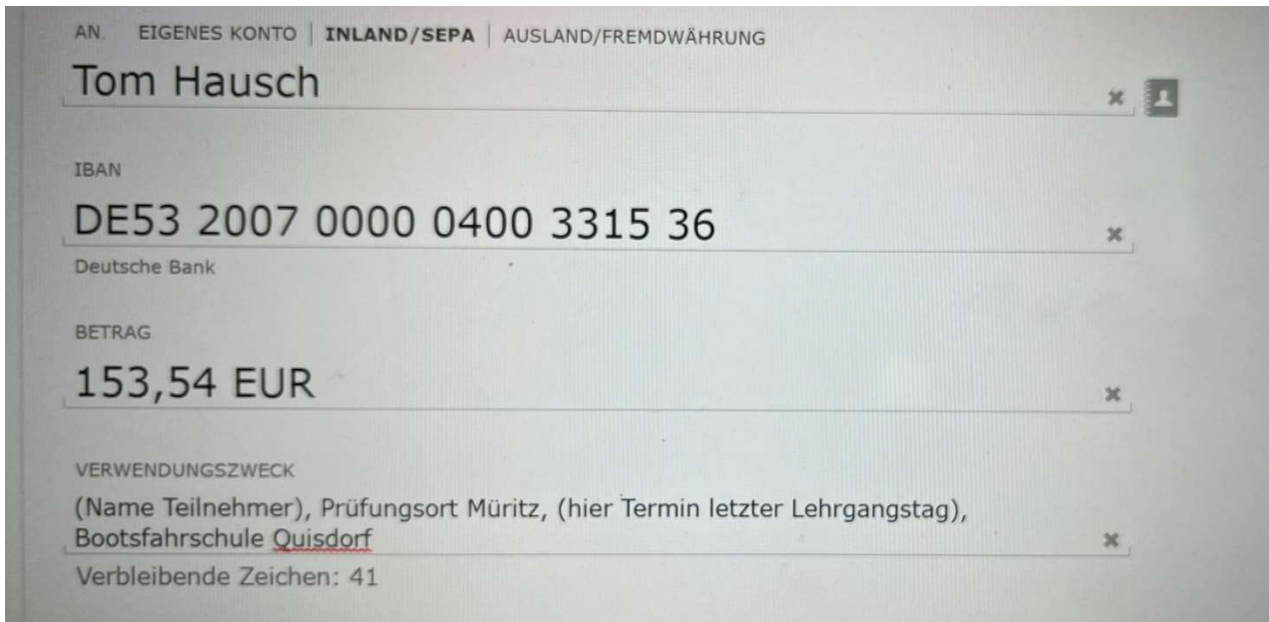
Bankverbindung

- Deutsche Bank Hamburg
- Tom Hausch
- IBAN: DE53 2007 0000 0400 3315 36
- BIC: DEUTDEHHXXX


Bitte geben Sie folgende Daten bei der Überweisung in Verwendungszweck an:

- Vor- und Zuname des Teilnehmers
- Prüfungsort Müritz
- Termin/Datum (letzter Lehrgangstag Sonntag)
- Bootsfahrerschule Quisdorf.

Vorlage



AN. EIGENES KONTO | **INLAND/SEPA** | AUSLAND/FREMDWÄHRUNG

Tom Hausch x 

IBAN
DE53 2007 0000 0400 3315 36 x
Deutsche Bank

BETRAG
153,54 EUR x

VERWENDUNGSZWECK
(Name Teilnehmer), Prüfungsort Müritz, (hier Termin letzter Lehrgangstag),
Bootsfahrerschule Quisdorf x
Verbleibende Zeichen: 41

4 Medizinische Tauglichkeitskriterien bei Gesundheitsstörungen

(allgemeine Tauglichkeit, Seh- und Hörvermögen)

Die medizinischen Tauglichkeitskriterien spielen eine entscheidende Rolle als Prüfungsvoraussetzung für den Erwerb eines Bootsführerscheins. Es ist zwingend erforderlich, dass Sie in guter gesundheitlicher Verfassung sind, um die Sicherheit auf dem Wasser zu gewährleisten.

Gemäß den geltenden Bestimmungen müssen Sie eine medizinische Untersuchung absolvieren und die erforderlichen Nachweise erbringen, um Ihre Tauglichkeit zum Führen eines Bootes nachzuweisen. Diese Untersuchung dient dazu, sicherzustellen, dass Sie körperlich in der Lage sind, die Verantwortung eines Bootsführers zu tragen und angemessen auf Notsituationen zu reagieren.

Während der medizinischen Untersuchung werden verschiedene Aspekte Ihrer Gesundheit überprüft, darunter die Sehkraft, das Hörvermögen, die Herz-Kreislauf-Funktion, der allgemeine Gesundheitszustand und gegebenenfalls der Gebrauch bestimmter Medikamente.

Die Einhaltung der medizinischen Tauglichkeitskriterien ist eine zwingende Voraussetzung für die Zulassung zur Bootsführerscheinprüfung. Es ist daher ratsam, im Vorfeld eine gründliche medizinische Untersuchung durchzuführen, um sicherzustellen, dass Sie die erforderlichen Anforderungen erfüllen.

Wir empfehlen Ihnen, frühzeitig einen Termin bei einem Arzt oder einer medizinischen Fachkraft zu vereinbaren, die mit den spezifischen medizinischen Anforderungen für den Bootsführerschein vertraut sind. Diese können Ihnen bei der Untersuchung behilflich sein und die erforderlichen Nachweise ausstellen.

Die Einhaltung der medizinischen Tauglichkeitskriterien ist von größter Bedeutung, um die Sicherheit aller Beteiligten auf dem Wasser zu gewährleisten.

Wir stehen Ihnen gerne zur Verfügung, um Ihnen weitere Informationen und Unterstützung in Bezug auf die medizinischen Anforderungen für den Bootsführerschein zu bieten.



Medizinische Tauglichkeitskriterien bei Gesundheitsstörungen (allgemeine Tauglichkeit, Seh- und Hörvermögen)

Einführung

Der untersuchende Arzt soll bedenken, dass es nicht möglich ist, eine umfassende Liste von Tauglichkeitskriterien zu erstellen, die alle möglichen Gesundheitsstörungen sowie deren Verschiedenartigkeiten in Bezug auf Auftreten und Prognose abdeckt.

Die Grundsätze, die bei dem hier angewandten Ansatz zugrunde liegen, können häufig auf Gesundheitsstörungen übertragen werden, die nicht von der untenstehenden Auflistung abgedeckt werden. Die Tauglichkeitsentscheidungen bei Vorliegen einer Gesundheitsstörung hängen von einer sorgfältigen, klinischen Beurteilung und Analyse ab, wobei bei jeder Tauglichkeitsentscheidung die folgenden Punkte zu berücksichtigen sind:

1. Medizinische Tauglichkeit, die die körperliche und psychische Tauglichkeit umfasst, bedeutet, dass die an Bord eines Fahrzeugs tätige Person nicht an einer Krankheit oder Behinderung leidet, aufgrund derer sie nicht in der Lage ist, die für den Betrieb des Sportboots notwendigen Aufgaben jederzeit ausführen zu können und die Umgebung korrekt wahrzunehmen.
2. Die in der Tabelle in Teil 1 aufgeführten Gesundheitsstörungen sind übliche Beispiele für Gesundheitsstörungen, die zu einer Untauglichkeit führen können. Sie sind als Anhaltspunkte für Mediziner gedacht und ersetzen nicht eine fundierte ärztliche Beurteilung des Einzelfalls. Tauglichkeitsentscheidungen beruhen auf der Feststellung der Gesundheitsstörung und der Beurteilung sonstiger pathologischer Merkmale, die sich der untersuchenden Person zeigen.

In den Teilen 2 und 3 finden sich jeweils die relevanten Tauglichkeitsanforderungen für das erforderliche Hör- und Seevermögen (ICD-10-Codes H 00-59 und H 68-95); diese können auch von einer Stelle nach § 6 Absatz 2 Satz 2 dem Arzt bestätigt werden.

3. In der Tabelle in Teil 1 sind zu üblichen Gesundheitsstörungen Kriterien zur Orientierung angegeben, die zu einer Untauglichkeit führen können. Auch führt die Tabelle Kriterien an, die trotz der Gesundheitsstörung einer Tauglichkeit nicht entgegenstehen. Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, können Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen zur Gewährleistung einer gleichwertigen Sicherheit der Schifffahrt auferlegt werden. Einige Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen sind ebenfalls in der Tabelle genannt.

In den Teilen 2 und 3 sind neben den Anforderungen an das Seh- und Hörvermögen potentielle Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen vorgegeben.

4. Das Ergebnis der Tauglichkeitsuntersuchung ist unter Verwendung der Muster in Anhang 1 oder 2 dieser Anlage festzuhalten; weitere Angaben sind zu unterlassen.

Teil 1

Orientierungskriterien zur Beurteilung der Tauglichkeit

Die Tabelle ist wie folgt aufgebaut:

Spalte 1: Internationale Klassifikation der Krankheiten der WHO – 10. Revision (ICD-10); die Codes werden als Hilfe für die Analyse und insbesondere für die internationale Sammlung und Aufbereitung der Daten angeführt;

Spalte 2: der allgemeine Name der Krankheit oder einer Gruppe von Krankheiten;

Spalte 3: die medizinischen Tauglichkeitskriterien, die zu folgender Entscheidung führen: untauglich;

Spalte 4: die medizinischen Tauglichkeitskriterien, die zu folgender Entscheidung führen: tauglich.

Anzeichen für Krankheiten oder körperliche Mängel, die die Untersuchte oder den Untersuchten zum Führen eines Sportbootes als ungeeignet oder trotzdem geeignet oder beschränkt geeignet erscheinen lassen, können sein:

Code	Gesundheitsstörung Begründung der eventuellen Unvereinbarkeit	Unvereinbarkeit	Vereinbarkeit
A 00-B99 (allgemein)	Infektionen Persönliche Einschränkungen	Bei fortbestehendem Risiko für rezidivierende Beeinträch- tigungen oder wiederholte Infektionen	Keine Symptome, die das sichere Handeln beeinträchtigen Beschränkung 04*** kann angezeigt sein



Code	Gesundheitsstörung Begründung der eventuellen Unvereinbarkeit	Unvereinbarkeit	Vereinbarkeit
D 50-89 nicht separat gelistet	Bluterkrankungen Unterschiedliche Blutungsneigung, mögliche Einschränkung der Belastbarkeit	Chronische Gerinnungsstörung	Beurteilung des Einzelfalls Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
E 00-90 Endokrine und Stoffwechselerkrankungen			
E 10	Diabetes mellitus mit Insulin behandelt	Bei unzureichend kontrollierter Stoffwechselsituation oder fehlender Therapieadhärenz Hypoglykämie in der Vorgeschichte oder fehlende Hypoglykämiewahrnehmung Beeinträchtigung durch Komplikationen des Diabetes	Wenn Zustand stabil ist und keine Beeinträchtigungen durch Komplikationen vorliegen: ggf. tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal 5 Jahren Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
E 11-14	Diabetes mellitus – nicht mit Insulin behandelt andere Medikation Progression hin zur Insulinbedürftigkeit/-therapie, erhöhte Wahrscheinlichkeit für Komplikationen, die das Sehvermögen, das Nervensystem und das Herz-Kreislauf-System betreffen		Wenn Zustand stabil ist und keine Beeinträchtigungen durch Komplikationen vorliegen: ggf. tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal 5 Jahren Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
E 65-68	Übergewicht/abnormales Körpergewicht – Über- oder Unterschreitung Risiko zu verunfallen sowie eingeschränkte Beweglichkeit und Belastbarkeit für die Ausführung von Routine- und Notfallaufgaben	Sicherheitsrelevante Aufgaben können nicht wahrgenommen werden	Anforderungen der sicherheitsrelevanten Pflichten können erfüllt werden Beschränkung 07*** kann angezeigt sein
E 00-90 nicht separat gelistet	Sonstige Endokrine und Stoffwechselerkrankungen erhebliche Störung der Drüsen mit innerer Sekretion, insbesondere der Schilddrüse, der Epithelkörperchen oder der Nebennieren	Bei fortbestehender Einschränkung, Notwendigkeit häufiger Anpassungen der Medikation oder erhöhter Wahrscheinlichkeit schwerer Komplikationen	Anforderungen der sicherheitsrelevanten Pflichten können erfüllt werden Beschränkung 07*** kann angezeigt sein
F 00-99 Psychische, kognitive und Verhaltensstörungen			
F 10	Alkoholmissbrauch (Abhängigkeit) Verhaltensauffälligkeiten, Rezidive, Unfälle	Wenn fortbestehend oder wenn Begleiterkrankungen bestehen, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach auftreten werden	Bei Abstinenz: drei aufeinanderfolgende Jahre lang: tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr mit den Beschränkungen 04*** Danach tauglich für einen Zeitraum von drei Jahren mit den Beschränkungen 04*** und 05*** Danach tauglich ohne Beschränkungen für aufeinanderfolgende Zeiträume von zwei, drei und fünf Jahren ohne Rückfall und ohne Begleiterkrankungen, wenn bei einem Bluttest am Ende jedes Zeitraums keine mit dem Missbrauch zusammenhängenden Auffälligkeiten festgestellt werden



Code	Gesundheitsstörung Begründung der eventuellen Unvereinbarkeit	Unvereinbarkeit	Vereinbarkeit
F 11-19	Drogenabhängigkeit/anhalten- der Substanzmissbrauch Rezidive, Unfälle, Verhaltens- auffälligkeiten; schließt sowohl illegalen Drogenkonsum als auch Abhängigkeit von verschriebenen Medikamenten ein	Wenn fortbestehend oder wenn Begleiterkrankungen bestehen, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach verschlechtern oder auftreten werden	Bei Abstinenz: drei aufeinander- folgende Jahre lang: tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr mit der Beschränkung 04*** Danach tauglich für einen Zeitraum von drei Jahren mit der Beschränkung 04*** Danach tauglich ohne Beschränkungen für aufeinanderfolgende Zeiträume von zwei, drei und fünf Jahren ohne Rückfall und ohne Begleiterkrankungen, wenn bei einem Bluttest am Ende jedes Zeitraums keine mit dem Missbrauch zusammen- hängende Auffälligkeiten festgestellt werden
F 20-31	Psychosen (akute) -organisch, schizophren oder andere Kategorien der ICD-Liste zugehörig. Bipolare Störungen (manisch-depressiv) Rezidive, die zu Veränderung der Wahrnehmung und des Denkens, zu Unfällen sowie auffälligerem und riskanterem Verhalten führen können	Nach einer einzigen Episode mit auslösenden Faktoren: bis drei Monate nach der Erstdiagnose Nach einer einzigen Episode ohne auslösende Faktoren oder mehr als einer Episode mit oder ohne auslösende Faktoren: bis zwei Jahre nach der letzten Episode Fortbestehende Wahrschein- lichkeit eines Rezidivs: Tauglichkeit nicht erfüllt	Wenn die Behandlung eingehalten wird und keine Nebenwirkungen der Medikation bestehen: tauglich, ggf. mit Beschränkung 04*** Beschränkung nach 05*** kann angezeigt sein Wenn während eines Zeitraums von zwei Jahren kein Rückfall aufgetreten ist und keine Medikation erforderlich war: tauglich, wenn ein Facharzt feststellt, dass die Ursache eindeutig als vorübergehend identifizierbar und ein Rückfall sehr unwahrscheinlich ist
F 32-38	Affektive Störungen Schwere Angstzustände, Depressionen oder jede andere psychische Störung, die die Leistung beeinträchtigen kann, Rezidiv, eingeschränkte Leistungsfähigkeit, insbeson- dere in Notfällen; Gefährdung des Fahrzeugs oder Dritter oder Selbstgefährdung kann nicht ausgeschlossen werden	Persistierende oder rezidivierende Symptome, die zu Beeinträchtigungen führen	Nach vollständiger Genesung und nach umfassender Beurteilung des Einzelfalls Wenn während eines Zeitraums von zwei Jahren kein Rückfall aufgetreten ist und keine Medikation erforderlich war: tauglich, wenn der Facharzt festgestellt hat, dass die Ursache eindeutig als vorübergehend identifizierbar und ein Rückfall sehr unwahr- scheinlich ist Ggf. zeitliche Befristung: fünf Jahre Beschränkungen 04*** und/oder 07*** können angezeigt sein
F 00-99 nicht separat gelistet	Andere Störungen z. B. Persönlichkeitsstörungen, Aufmerksamkeitsstörungen (ADHS), Entwicklungsstörungen (z. B. Autismus)	Sofern die Einschätzung besteht, dass sicherheits- relevante Konsequenzen auftreten können	Sofern keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind und eine Gefährdung ausge- schlossen werden kann



Code	Gesundheitsstörung Begründung der eventuellen Unvereinbarkeit	Unvereinbarkeit	Vereinbarkeit
G 00-99	Krankheiten des Nervensystems		
G 40-41	Epilepsie, Erkrankungen oder Schäden des zentralen Nervensystems mit wesentlichen Funktionsstörungen, insbesondere organische Krankheiten des Gehirns oder des Rückenmarks und deren Folgezustände, funktionelle Störungen nach Schädel- oder Hirnverletzungen, Hirndurchblutungsstörungen	Für die Dauer der Abklärung und ein Jahr nach dem letzten Anfall Wiederholte Anfälle, keine Kontrolle durch Medikation	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage der Anforderungen der Routine- und Notfallaufgaben, unter Berücksichtigung neurologisch-psychiatrischer fachärztlicher Empfehlung Ein Jahr nach dem Anfall, bei stabiler Medikation: tauglich, ggf. mit Beschränkung 04*** Tauglich ohne Beschränkungen, sofern anfallsfrei und keine Einnahme von Medikamenten in den letzten zehn Jahren
G 43	Migräne, Anfälle mit einhergehender starker Beeinträchtigung des Allgemeinzustands	Häufige Anfälle, die zu starken Leistungseinschränkungen führen	Mit Beschränkung, sofern keine leistungseinschränkenden Auswirkungen zu erwarten sind
G 47	Schlafapnoe, Narkolepsie	Behandlung erfolglos oder wird nicht eingehalten	Wenn der Facharzt bestätigt, dass die Behandlung mindestens zwei Jahren vollständig kontrolliert wurde: tauglich, ggf. mit Beschränkung 04***
G 00-99 nicht separat gelistet	Sonstige Erkrankungen des Nervensystems, z. B. Multiple Sklerose, Parkinson-Krankheit Rezidive/Progression, Einschränkungen von Muskelkraft, Gleichgewichtssinn, Koordination und Beweglichkeit	Wenn die Person nicht in der Lage ist die physischen Leistungsanforderungen zu erfüllen	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage der Anforderungen der Routine- und Notfallaufgaben, unter Berücksichtigung neurologisch-psychiatrischer fachärztlicher Empfehlungen
H 00-99	Erkrankungen der Augen und Ohren		
H 00-59	Augenerkrankungen: fortschreitend oder wiederholt (z. B. Glaukom, Makulopathien, diabetische Retinopathie, Retinitis pigmentosa etc.)	Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Sehvermögen zu genügen	Sehr geringe Wahrscheinlichkeit, dass eine Verschlechterung in dem Maße eintritt, dass die Anforderungen an das Sehvermögen nicht mehr erfüllt werden Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
H 68-95	Krankheiten des Ohres: fortschreitend (z. B. Otosklerose)	Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Hörvermögen zu genügen	Sehr geringe Wahrscheinlichkeit, dass eine Verschlechterung in dem Maße eintritt, dass die Anforderungen an das Hörvermögen nicht mehr erfüllt werden Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
H 81	Ménière-Krankheiten und andere Formen von chronischem oder rezidivierendem stark beeinträchtigendem Schwindel	Häufige Anfälle, die zu starken Leistungseinschränkungen führen	Beurteilung des Einzelfalls Sehr geringe Wahrscheinlichkeit von Beeinträchtigungen auf Fahrzeugen



Code	Gesundheitsstörung Begründung der eventuellen Unvereinbarkeit	Unvereinbarkeit	Vereinbarkeit
I 00-99 nicht separat gelistet	Erkrankungen und/oder Veränderungen des Herzens und/oder des Kreislaufes mit Einschränkungen der Leistungs- bzw. Regulationsfähigkeit	Wenn die körperliche Belastbarkeit eingeschränkt ist oder Episoden mit starker Einschränkung der Leistungsfähigkeit auftreten oder bei Behandlung mit Antikoagulantien oder wenn auf Dauer eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das Auftreten einer Beeinträchtigung besteht	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage des Rates eines Kardiologen
J 45-46	Bronchialasthma mit Anfällen	Bei vorhersehbarem Risiko für das plötzliche Auftreten lebensbedrohlicher Asthmaanfälle oder mit der Vorgeschichte eines schlecht kontrollierten Asthmas, d. h. mit häufigen Behandlungen im Krankenhaus in der Vergangenheit	Beurteilung des Einzelfalls auf Grundlage des Rates eines Pneumologen
K 00-99 nicht separat gelistet	Neigung zu Gallen- oder Nierenkoliken	Rezidivierende oder persistierende leistungsbeeinträchtigende Symptome	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt Sehr geringe Wahrscheinlichkeit eines plötzlichen Auftretens einer Gallen- oder Nierenkolik
Y 83.4 Z 97.1	Missbildungen von Gliedmaßen oder Teilverlust von Gliedmaßen mit Beeinträchtigung der Greiffähigkeit und/oder der Stand- bzw. Gangsicherheit Einschränkungen der Mobilität mit Auswirkungen auf die Routine- und Notfallaufgaben	Wenn wesentliche Routinen nicht wahrgenommen werden können	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt Beschränkung 03*** kann angezeigt sein
	Sonstige Gesundheitsstörungen/medizinische Auffälligkeiten, die gegen eine Tauglichkeit sprechen könnten	Zur Beurteilung können Empfehlungen für ähnliche Krankheitsbilder genutzt werden Zu berücksichtigen sind eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das plötzliche Auftreten von Handlungsunfähigkeit, für das Auftreten von Rezidiven oder Progression der Erkrankung sowie Einschränkungen bei der Durchführung von Routine- und Notfallaufgaben. In Zweifelsfällen sollte der Rat von spezialisierten Ärzten eingeholt werden oder eine Beschränkung der Tauglichkeit oder der Verweis an einen Gutachter in Erwägung gezogen werden	Zur Beurteilung können Empfehlungen für ähnliche Krankheitsbilder genutzt werden Zu berücksichtigen sind eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das plötzliche Auftreten von Handlungsunfähigkeit, für das Auftreten von Rezidiven oder Progression der Erkrankung sowie Einschränkungen bei der Durchführung von Routine- und Notfallaufgaben. In Zweifelsfällen sollte der Rat von spezialisierten Ärzten eingeholt werden oder eine Beschränkung der Tauglichkeit oder der Verweis an einen Gutachter in Erwägung gezogen werden

Teil 2

Relevante Kriterien in Bezug auf das Sehvermögen nach Diagnosecode H 00-59

Mindestkriterien in Bezug auf das Sehvermögen

1. Tagesseshschärfe

Die Prüfung der Sehschärfe in der Ferne erfolgt durch einen Arzt oder Augenoptiker nach DIN 58220 Ausgabe September 2013.



Die Sehschärfe auf beiden Augen gemeinsam oder auf dem besseren Auge muss mit oder ohne Sehhilfe größer oder gleich 0,8 sein. Einäugiges Sehen ist erlaubt.

Offenkundiges Doppelsehen (Motilität), das nicht korrigiert werden kann, ist nicht erlaubt. Bei Einäugigkeit: normale Beweglichkeit des funktionstüchtigen Auges.

Beschränkung 01*** kann angezeigt sein.

2. Dämmerungssehvermögen:

Zu testen bei Glaukom, Netzhauterkrankungen oder Medientrübungen (z. B. Katarakt). Kontrastsehen bei 0,032 cd/m² ohne Blendung; Testergebnis 1:2,7 oder besser, mit dem Mesotest überprüft.

3. Gesichtsfeld:

Liegen anamnestic Hinweise auf Gesichtsfeldausfälle beispielsweise durch Vorerkrankungen oder Unfälle vor, ist es erforderlich das horizontale Gesichtsfeld daraufhin zu überprüfen, dass mindestens ein Auge den Sehschärfen-Standard erfüllt und den Sektor des nicht sehenden Auges tüchtig kompensiert.

Bei Glaukom oder Netzhautdystrophie oder wenn bei der Erstuntersuchung Anomalien erkannt werden, ist ein formeller Test durch einen Augenarzt erforderlich.

4. Farbunterscheidungsvermögen

Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den Test mittels 24 Ishihara-Farbtafeln mit maximal zwei Fehlern besteht. Alternativ kann einer der unten genannten, anerkannten alternativen Tests durchgeführt werden.

Im Zweifelsfall ist eine Prüfung mit dem Anomaloskop durchzuführen. Der mit dem Anomaloskop gemessene Anomal-Quotient muss zwischen 0,7 und 1,4 liegen und somit auf eine normale Trichromasie hindeuten. Ergibt die Untersuchung mit dem Anomaloskop oder einem anderen anerkannten gleichwertigen Test keine Farbentüchtigkeit, so ist eine Grünschwäche (Deuteranomalie) mit einem Anomalquotienten zwischen 1,4 und 6,0 zulässig.

Anerkannte, zu den Ishihara-Farbtafeln alternative Tests sind:

- a) Velhagen/Broschmann (Ergebnis mit maximal zwei Fehlern);
- b) Kuchenbecker-Broschmann (maximal zwei Fehler);
- c) HRR (Ergebnis mindestens „leicht“);
- d) TMC (Ergebnis mindestens „second degree“);
- e) Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei „small“);
- f) Farnsworth-Panel-D-15-Test (mindestens zu erreichendes Ergebnis: maximal eine diametrale Überschneidung im Diagramm der Anordnung der Farben);
- g) Colour Assessment and Diagnostic Test (CAD) (Ergebnis mit maximal vier CAD-Einheiten).

Der Gebrauch von Filtergläsern als Sehhilfen für das Farbunterscheidungsvermögen, z. B. getönte Kontaktlinsen und Brille, ist nicht zulässig.

Teil 3

Relevante Kriterien in Bezug auf das Hörvermögen nach Diagnosecode H 68-95

Mindestkriterien in Bezug auf das Hörvermögen

Das Hörvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn Sprache mit oder ohne Hörhilfe in gewöhnlicher Lautstärke aus 3 Metern Entfernung mit dem jeweils dem Sprecher zugewandten Ohr und aus 5 Metern Entfernung mit beiden Ohren zugleich verstanden wird oder mindestens mit dem besseren Ohr mit oder ohne Hörhilfe Sprache in gewöhnlicher Lautstärke aus 5 Meter Entfernung verstanden wird.

Beschränkung 02*** kann angezeigt sein.

*** Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen

- 01 Sehhilfe (Brille oder Kontaktlinsen) erforderlich
- 02 Hörhilfe erforderlich
- 03 Prothesen der Gliedmaßen erforderlich
- 04 Begleitperson erforderlich
- 05 Nur bei Tageslicht
- 06 Ohne Inhalt
- 07 Beschränkt auf ein einzelnes und/oder angepasstes Fahrzeug
- 08 Beschränkter Bereich (z. B. Fahrtgebiet, Gewässer oder Revier)
- 09 Sonstige, tauglichkeitsbezogene Auflagen

Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen können kombiniert werden. Bei Bedarf sind sie zu kombinieren.

5 Selbstständiges Lernen

Unser bewährtes Konzept für Wochenendlehrgänge basiert darauf, dass Sie sich im Vorfeld des Kurses mit den allgemeinen Inhalten selbstständig auseinandersetzen. Hierbei sollten Sie Fragen, die leicht verständlich sind, eigenständig zu Hause lernen. Falls Ihnen beim ersten Lesen des Lehrmaterials bestimmte Fragen keinen Sinn ergeben, können Sie diese vorerst beiseitelassen.

Im Laufe des Lehrgangs werden wir alle Inhalte ausführlich erklären und selbstverständlich Ihre Fragen beantworten. Wir werden auch auf die Inhalte eingehen, die Ihnen beim ersten Durchlesen des Lehrbuchs möglicherweise unverständlich erschienen sind.

Die Prüfungsfragen werden im Multiple-Choice-Format gestellt. Um sich optimal auf die Prüfung vorzubereiten, empfehlen wir Ihnen verschiedene Apps auf dem Markt, wie beispielsweise "bootsprüfung.de".

Diese Apps bieten Ihnen eine gezielte Vorbereitung und ermöglichen es Ihnen, Ihr Wissen effektiv zu festigen.

Unser Ziel ist es, Ihnen während des Kurses ein umfassendes Verständnis der Inhalte zu vermitteln und Sie bestmöglich auf die Prüfung vorzubereiten. Wir sind fest davon überzeugt, dass Ihre Eigeninitiative in der Vorbereitung, kombiniert mit unserem Lehrgang, zum Erfolg führen wird.

Falls Sie weitere Fragen haben oder zusätzliche Unterstützung benötigen, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns darauf, Sie bei Ihrem Lernprozess zu begleiten und Ihnen den bestmöglichen Kurs zu bieten.

5.1 Manöverkommandos für den Sportmotorbootführerschein- Binnen –

Vor jeder Ausführung von Kommandos hat sich der Bootsführer durch einen Rundumblick vom Geschehen um das eigene Boot zu informieren! Beim Sportmotorbootführerschein - Binnen werden Ihnen verschiedene Manöverkommandos vermittelt, um das Boot sicher und präzise zu steuern. Diese Kommandos dienen der klaren Kommunikation zwischen dem Bootsführer und der Crew.

A = Ausbilder

S = Steuermann

M = Mannschaft

5.1.1. Ablegen

Das Ablegen ist ein wichtiger Schritt, um Ihre Bootsfahrt zu beginnen. Während Ihrer Ausbildung werden Sie lernen, wie Sie das Boot sicher und gezielt vom Anlegeplatz lösen können. Im Kurs erhalten Sie Anweisungen zur Vorbereitung des Ablegevorgangs. Sie werden lernen, wie Sie die Leinen ordnungsgemäß lösen und kontrolliert aufnehmen, um das Boot frei zu machen. Dabei werden Ihnen auch Techniken zum Anpassen der Geschwindigkeit und zum Lenken des Bootes vermittelt.

Kommandos:

A: Ablegen

S: Klar zum Ablegen

M: Ist klar zum Ablegen

S: Klar an Vor- und Achterleine

M: Ist klar an Vor- und Achterleine → Ruder hart Backbord legen und vor dem Einkuppeln das Kommando „Leinen los“ geben.

S: Leinen los

M: Leinen sind los → Sofort einkuppeln und in Rückwärtsfahrt (ca. 45°) Liegeplatz verlassen (Abstand 8-10m, parallel zum Steg) Vorwärtsfahrt aufnehmen und abmelden

S: Manöver ausgeführt

5.1.2. Kursfahren

Das Kursfahren ist eine wesentliche Fähigkeit, die Sie während Ihrer Bootsfahrenausbildung erlernen werden. Es bezieht sich auf die Fähigkeit, das Boot auf einem bestimmten Kurs zu halten und präzise zu steuern.

Es ist wichtig, dass Sie während des Kursfahrens die Umgebung sorgfältig im Auge behalten und auf Hindernisse, andere Boote und mögliche Gefahrensituationen achten. Sie werden lernen, wie Sie die Geschwindigkeit des Bootes anpassen und Kurven sicher durchfahren können.

Kommandos:

A: Nehmen Sie Kurs auf Kirche

S: Nehme Kurs auf Kirche →

Wenn Kurs sicher anliegt, folgt:

S: Kurs liegt an

5.1.3. Wenden

Das Wenden ist eine grundlegende Manövertchnik, die Sie während Ihrer Bootsfahrenausbildung erlernen werden. Es ermöglicht Ihnen, die Fahrtrichtung des Bootes zu ändern und Kursänderungen sicher und effizient durchzuführen.

Kommandos:

A: Wenden Sie über Steuerbord auf engem Raum

S: Wende über Steuerbord auf engem Raum → Ruder hart Steuerbord, kurz Vorwärtsgang einlegen und auskuppeln, Boot gleiten lassen, Ruder hart Backbord, kurz Rückwärtsgang einlegen und auskuppeln, Boot gleiten lassen, Ruder hart Steuerbord, kurz Vorwärtsgang einlegen und auskuppeln, nach Ausführung des Kommandos

S: Manöver ausgeführt

5.1.4. Kursgerechtes Aufstoppen

Beim kursgerechten Aufstoppen handelt es sich um eine wichtige Technik, die im Rahmen Ihrer Bootsfahrenausbildung erlernt wird. Hierbei geht es darum, das Boot sicher und kontrolliert zum Stillstand zu bringen, um beispielsweise an einem Anlegesteg anzulegen oder auf ein Hindernis zu reagieren.

Kommandos:

(Boot sollte kursstabil gestoppt werden)

A: Stoppen Sie kursgerecht auf

S: Stoppe kursgerecht auf

Auskuppeln, Ruder legen (bei rechtsdrehender Schraube Ruder ca. ½ Umdrehung nach Steuerbord legen)
Rückwärtsgang einlegen und rechtwinklig zur Seite schauen (nach Stillstand des Fahrzeuges auskuppeln und abmelden)

S: Manöver ausgeführt

5.1.5. Mensch über Bord – Manöver („Boje über Bord“ zu Übungszwecken)

Das Mensch-über-Bord-Manöver ist ein essentieller Bestandteil Ihrer Bootsfahrenausbildung. Es bezieht sich auf die Fähigkeit, in einer Notsituation angemessen zu reagieren und eine Person, die über Bord gegangen ist, sicher wieder an Bord zu bringen.

Sie werden Anweisungen erhalten, wie Sie das Boot stoppen, eine Rettungsweste oder einen Rettungsring werfen und das Opfer aus dem Wasser ziehen können. Es ist von großer Bedeutung, dass Sie während des Manövers die Sicherheit aller Beteiligten gewährleisten und auf mögliche Gefahren achten. Unsere erfahrenen Ausbilder werden Ihnen die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten vermitteln, um das Mensch-über-Bord-Manöver sicher und effizient durchzuführen. Sie werden die Gelegenheit haben, diese Technik unter kontrollierten Bedingungen zu üben und Ihre Reaktionsfähigkeiten zu verbessern.

Das Beherrschen des Mensch-über-Bord-Manövers ist entscheidend, um in Notfallsituationen angemessen zu handeln und Menschenleben zu retten. Es ist eine lebenswichtige Fähigkeit für jeden Bootsfahrer und gibt Ihnen das Vertrauen, mit unvorhergesehenen Situationen umzugehen.

Kommandos:

A: Steuerbord Mensch über Bord

S: Steuerbord Mensch über Bord →

Auskuppeln und Ruder hart Steuerbord legen

S: Ausguck

M: Mensch liegt z. B. St.B. achtern

S: Rettungsmittel werfen (nur ansagen)

M: Rettungsmittel geworfen

S: Klar zum Bergen an Steuerbord

Fahrt aufnehmen und über Bord gegangene Boje/ Ring ansteuern M: Alles klar zum Bergen an Steuerbord gegen den Wind im Winkel von ca. 20 - 30° ansteuern, Wenn Boje/ Ring kurz vorm Bug – auskuppeln, Boje/ Ring Höhe Steuerstand - aufstoppen, wenn Boje/ Ring Höhe Einstieg still liegt- auskuppeln

S: Mensch sichern

M: Mensch gesichert

S: Mensch bergen

M: Mensch an Bord

S: Manöver beendet

5.1.6. Anlegen

Das Anlegen ist ein wichtiger Teil Ihrer Bootsfahrausbildung. Dabei lernen Sie, das Boot sicher und kontrolliert an einem Anlegeplatz oder Steg festzumachen. Während des Anlegens ist es wichtig, auf andere Boote, Hindernisse oder Strömungen zu achten. Sie werden lernen, wie Sie das Boot präzise steuern und es sicher am Anlegeplatz positionieren können.

A: Anlegen

S: Klar zum Anlegen

M: Ist klar zum Anlegen

S: Steuerbord ist Landseite, Leinen,
Haken, Fender klar

M: Leinen, Haken, Fender klar an Steuerbord

In spitzem Winkel (ca. 15 bis 30°)
Liegeplatz unter Berücksichtigung von
Wind und Strömung anfahren, vor
dem Steg auskuppeln, Ruder hart
Steuerbord und aufstoppen, nach
Stillstand sofort auskuppeln.

S: Leinen fest

M: Leinen sind fest

S: Manöver beendet

5.1.7. Die häufigsten Fehler!

- Fehlender Rundumblick
- Wende = 180° und nicht 360° und mehr
- Zu schnelle Fahrt beim „Anlegen“ und beim Manöver „Mensch über Bord“
- Auskuppeln vergessen beim Manöver „Aufstoppen“ „Mensch über Bord“, und „Anlegen“
- Erst Ruder legen, dann einkuppeln und nicht umgekehrt
- Fehlende Berücksichtigung der Wind und Strömungsverhältnisse
- Reihenfolge der Kommandoausführung beachten:
 - Wiederholung des Kommandos
 - Rundumblick
 - Ruder legen
 - Einkuppeln
 - Ausführung des angesagten Kommandos
 - Ausführungsbestätigung „Kurs liegt an“ oder „Manöver beendet“

5.2 Knoten und Ihre Anwendung

5.2.1. Achtknoten

Der Achtknoten ist ein häufig verwendeter Knoten in der Seefahrt und beim Bootfahren. Er wird auch als Achterknoten oder Stopperknoten bezeichnet.

Der Achtknoten wird verwendet, um ein Ende eines Seils zu sichern oder um eine Schlaufe zu bilden. Er ist einfach zu erlernen und schnell zu binden.

Um den Achtknoten zu machen, führt man das Ende des Seils über sich selbst und dann unter dem Seil durch, um eine Schlaufe zu bilden. Anschließend wird das Ende des Seils noch einmal über das Hauptseil geführt und dann durch die entstandene Schlaufe gesteckt.

Der Achtknoten ist sehr stabil und hält gut, auch unter Belastung. Er lässt sich leicht wieder lösen, indem man das Ende des Seils einfach durch die Schlaufe zieht.

Der Achtknoten ist ein vielseitiger Knoten und findet Anwendung in verschiedenen Situationen, wie z.B. beim Anlegen von Booten, beim Festmachen von Leinen oder beim Befestigen von Ausrüstung.

Es ist wichtig, den Achtknoten korrekt zu binden und zu überprüfen, um sicherzustellen, dass er sicher hält. Mit etwas Übung wird das Knoten des Achtknotens zu einer grundlegenden Fertigkeit beim Bootfahren.

Der Achtknoten ist ein nützlicher Knoten, den jeder Bootsführer kennen sollte. Er ermöglichtes Ihnen, Ihre Ausrüstung sicher zu befestigen und auf dem Wasser besser vorbereitet zu sein.



5.2.2. Belegen einer Klampe

Das Belegen einer Klampe ist eine grundlegende Technik beim Bootfahren, um eine Leine sicher zu befestigen. Es wird verwendet, um das Boot am Steg festzumachen oder eine Leine an Bord zu sichern.

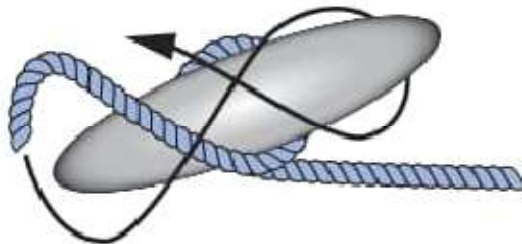
Beim Belegen einer Klampe wird die Leine um die Klampe gewickelt, um sie zu fixieren. Hierbei ist es wichtig, die richtige Technik anzuwenden, um einen sicheren und zuverlässigen Halt zu gewährleisten.

Um eine Klampe zu belegen, führen Sie das Ende der Leine von unten über die Klampe. Wickeln Sie die Leine dann von hinten nach vorne um die Klampe herum und kreuzen Sie die Leine über sich selbst. Anschließend führen Sie das Ende der Leine von oben durch die entstandene Schlaufe und ziehen Sie es fest.

Beim Belegen einer Klampe ist es wichtig, die Leine eng und gleichmäßig um die Klampe zu wickeln, um ein Verrutschen zu verhindern. Achten Sie darauf, die Leine fest anzuziehen, aber nicht zu stark, um das Seil nicht zu beschädigen.

Das Belegen einer Klampe erfordert etwas Übung, um die Technik richtig zu beherrschen. Es ist ratsam, regelmäßig zu üben und sicherzustellen, dass die Leine sicher und fest befestigt ist, um das Boot oder andere Gegenstände zu sichern.

Das Belegen einer Klampe ist eine wichtige Fertigkeit für jeden Bootsführer, um das Boot sicher am Steg zu halten oder Leinen an Bord zu sichern. Mit der richtigen Technik und regelmäßigem Training werden Sie in der Lage sein, dieses Manöver schnell und effektiv durchzuführen.



5.2.3. Kopfschlag

Der Kopfschlag ist ein Knoten, der verwendet wird, um zwei Enden eines Seils miteinander zu verbinden. Er wird oft verwendet, um eine Verlängerung herzustellen oder um ein zusätzliches Stück Seil an einem bestehenden zu befestigen.

Um den Kopfschlag zu machen, nehmen Sie die beiden Seilenden und legen Sie sie nebeneinander. Wickeln Sie dann das rechte Seilende um das linke Seilende, so dass es eine Schlaufe bildet. Führen Sie das rechte Seilende dann durch die Schlaufe von unten nach oben und ziehen Sie es fest, um den Knoten zu sichern.

Der Kopfschlag ist ein Knoten, der schnell und einfach zu binden ist. Er hat eine gute Festigkeit und hält die Enden des Seils sicher zusammen.

Während der Bootsführerscheinprüfung müssen Sie möglicherweise den Kopfschlag vorführen, um zu zeigen, dass Sie in der Lage sind, den Knoten korrekt zu binden. Es ist wichtig, dass Sie den Knoten sicher und ordentlich ausführen, um Punkte zu erzielen.

Es empfiehlt sich, vor der Prüfung zu üben und sicherzustellen, dass Sie den Kopfschlag sicher beherrschen. Mit etwas Übung werden Sie in der Lage sein, den Knoten schnell und präzise zu binden.



5.2.4. Kreuzknoten

Der Kreuzknoten ist ein verbreiteter Knoten im Bereich des Bootsfahrens und der Seefahrt. Er wird verwendet, um zwei Seile miteinander zu verbinden, um eine temporäre Verbindung herzustellen oder um ein zusätzliches Stück Seil an einem vorhandenen zu befestigen.

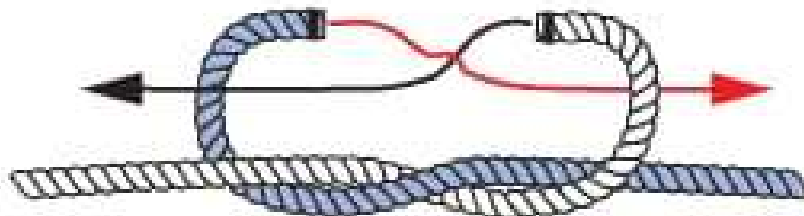
Um den Kreuzknoten zu machen, nehmen Sie das rechte Seilende und führen Sie es über das linke Seilende. Dann führen Sie das rechte Seilende unter dem linken Seilende hindurch und wieder über das linke Seilende. Anschließend führen Sie das rechte Seilende durch die entstandene Schlaufe und ziehen Sie es fest, um den Knoten zu sichern.

Der Kreuzknoten ist bekannt für seine Symmetrie und seine Fähigkeit, sich leicht zu lösen, wenn er nicht belastet wird. Er eignet sich gut für vorübergehende Verbindungen oder Situationen, in denen die Verbindung später leicht gelöst werden muss.

Es ist wichtig, den Kreuzknoten sicher zu binden und darauf zu achten, dass die beiden Seile gleichmäßig angezogen werden, um eine stabile Verbindung zu gewährleisten. Es ist ratsam, den Knoten nach dem Binden zu überprüfen, um sicherzustellen, dass er sicher gehalten wird.

Der Kreuzknoten ist eine grundlegende Knotentechnik, die jeder Bootsführer kennen sollte. Er kann in verschiedenen Situationen nützlich sein, z.B. beim Befestigen von Leinen, beim Anlegen von Booten oder beim Zusammenfügen von Seilen.

Es ist ratsam, den Kreuzknoten zu üben und sicherzustellen, dass Sie ihn sicher beherrschen, insbesondere wenn er als Teil einer Prüfung im Zusammenhang mit dem Bootsführerschein erforderlich ist.



5.2.5. Palstek

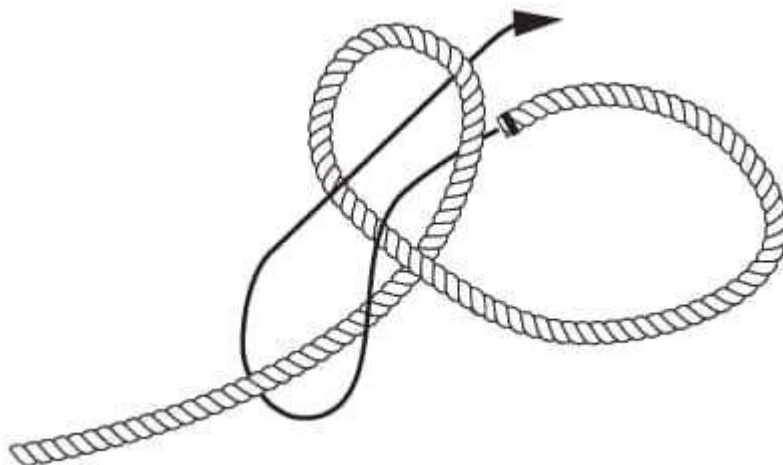
Der Palstek ist ein wichtiger Knoten im Bootsfahren und wird häufig verwendet, um eine feste Schlaufe in einem Seil zu bilden. Diese Schlaufe kann zum Beispiel zum Befestigen von Leinen an Pollern oder anderen Befestigungspunkten dienen.

Um den Palstek zu machen, nehmen Sie das Seilende und legen Sie eine Schlaufe darüber. Führen Sie dann das Seilende unter der Schlaufe hindurch und stecken Sie es von oben durch die entstandene Öffnung. Ziehen Sie das Seilende fest, um den Palstek zu sichern.

Der Palstek zeichnet sich durch seine Stärke und Zuverlässigkeit aus. Er hält gut unter Belastung und lässt sich dennoch relativ leicht wieder lösen, wenn nötig.

Der Palstek ist eine wichtige Knotentechnik, die jeder Bootsführer beherrschen sollte. Er wird oft beim Anlegen von Booten oder beim Festmachen an Stegen oder Bojen verwendet. Es ist ratsam, den Palstek regelmäßig zu üben, um sicherzustellen, dass Sie ihn schnell und sicher binden können.

Es gibt verschiedene Varianten des Palsteks, die je nach Anwendungszweck und persönlichen Vorlieben verwendet werden können. Es ist hilfreich, verschiedene Varianten zu erlernen und diejenige auszuwählen, die am besten zu Ihrer spezifischen Situation passt.



5.2.6. Rundtörn

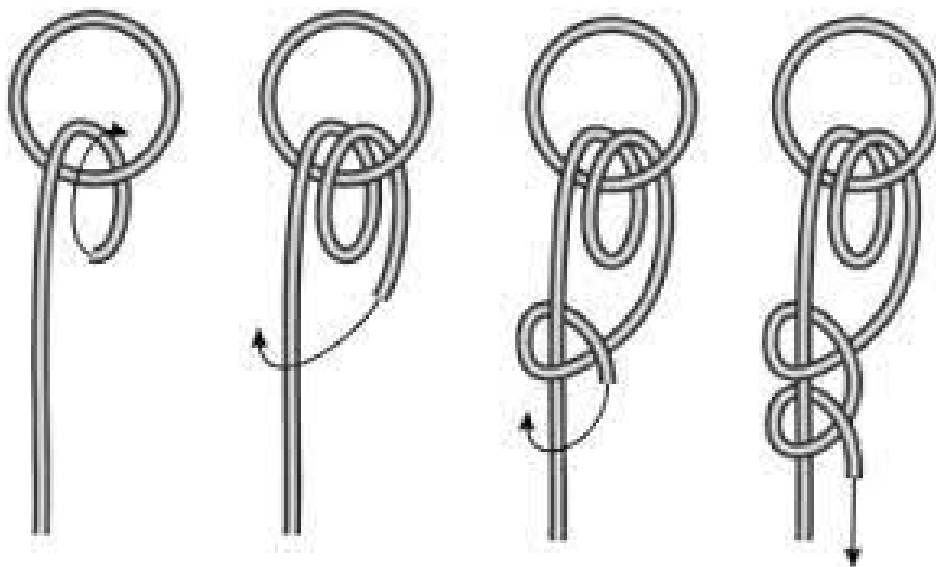
Der Rundtörn ist ein Knoten, der verwendet wird, um ein Seil um einen Gegenstand zu wickeln und es sicher zu befestigen. Er eignet sich gut, um Leinen um Poller, Pfähle oder andere Befestigungspunkte zu schlingen.

Um den Rundtörn zu machen, nehmen Sie das Seilende und wickeln Sie es einmal um den Gegenstand. Führen Sie das Seilende dann unter dem Hauptseil hindurch und wieder über das Hauptseil. Wickeln Sie es erneut um den Gegenstand und führen Sie es dann unter dem Hauptseil hindurch. Ziehen Sie das Seilende fest, um den Rundtörn zu sichern.

Der Rundtörn bietet eine sichere und zuverlässige Befestigung, die unter Belastung gut hält. Er ist besonders nützlich, um ein Boot fest an einem Befestigungspunkt zu halten und ein ungewolltes Lösen zu verhindern.

Es ist wichtig, den Rundtörn sorgfältig zu binden und darauf zu achten, dass das Seil eng um den Gegenstand gewickelt wird, um eine stabile Verbindung zu gewährleisten. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er sicher gehalten wird, bevor Sie das Boot verlassen.

Der Rundtörn ist eine grundlegende Knotentechnik, die jeder Bootsführer beherrschen sollte. Er wird häufig beim Anlegen von Booten, beim Festmachen an Pollern oder beim Verbinden von Leinen verwendet.



5.2.7. Einfacher Schotstek

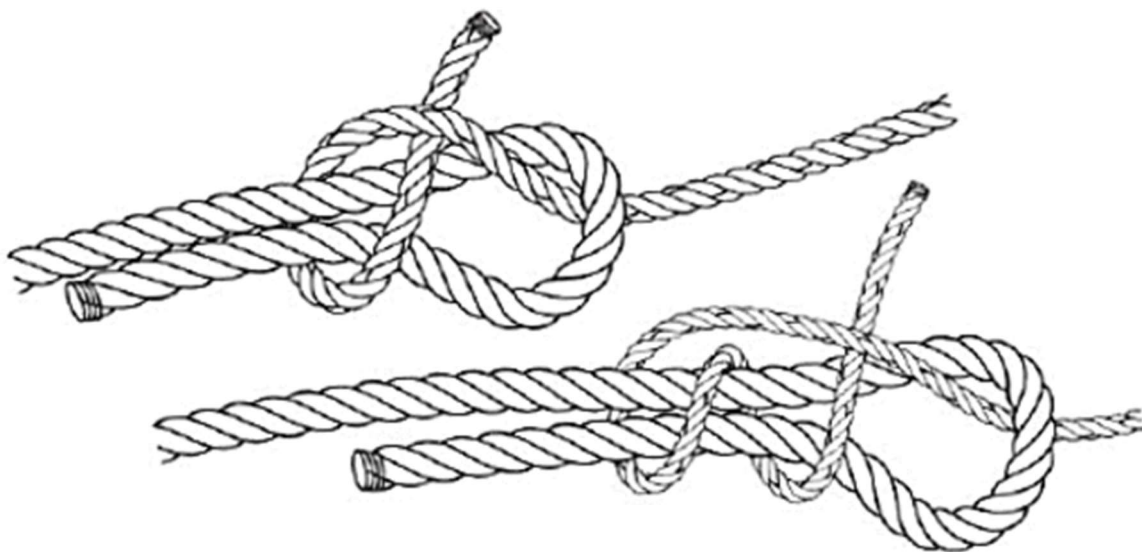
Der einfache Schotstek ist ein Knoten, der verwendet wird, um ein Seil an einem Ring, einer Öse oder einem anderen Seil zu befestigen. Er ist besonders nützlich beim Segeln, um eine Leine (Schot) an einem Segel oder anderen Tauwerk zu befestigen.

Um den einfachen Schotstek zu machen, nehmen Sie das Seilende und führen Sie es von unten durch den Ring, die Öse oder das Seil. Wickeln Sie das Seilende dann einmal um das Hauptseil herum und stecken Sie es von oben durch die entstandene Schlaufe. Ziehen Sie das Seilende fest, um den einfachen Schotstek zu sichern.

Der einfache Schotstek ist bekannt für seine Stärke und Zuverlässigkeit. Er hält gut unter Belastung und lässt sich dennoch relativ leicht wieder lösen, wenn nötig.

Der einfache Schotstek ist eine grundlegende Knotentechnik, die jeder Bootsführer beherrschen sollte. Er wird oft beim Segeln verwendet, um Schoten an Segeln zu befestigen, aber auch in anderen Situationen, in denen eine sichere und einfache Befestigung erforderlich ist.

Es ist wichtig, den einfachen Schotstek ordentlich zu binden und darauf zu achten, dass das Seilende sicher in Position gehalten wird. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er fest sitzt, bevor Sie ihn belasten. **In der Abbildung sehen Sie einen einfachen Schotstek und einen doppelten Schotstek.**



5.2.8. Doppelter Schotstek

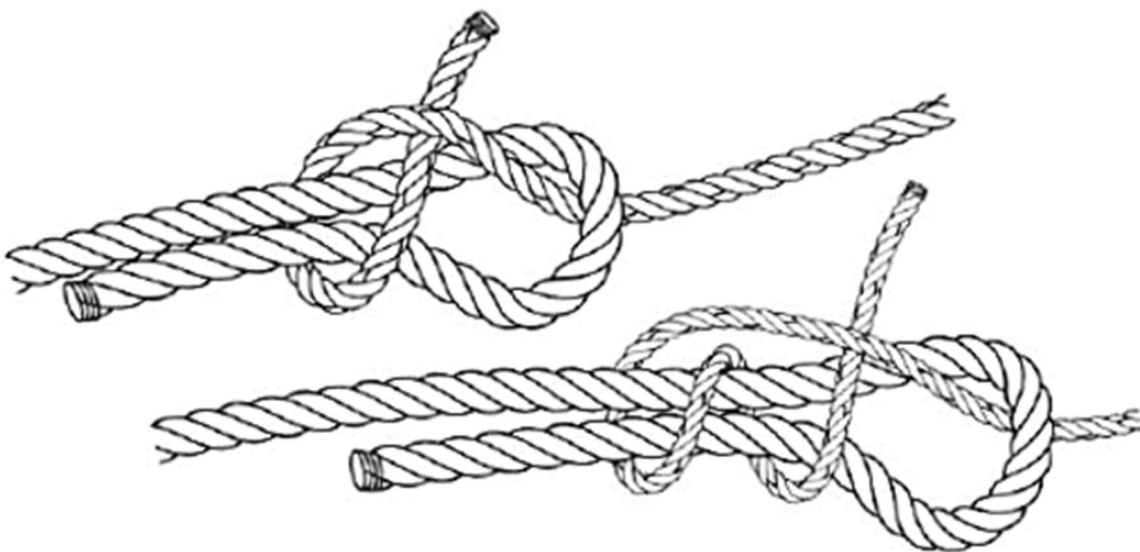
Der doppelte Schotstek ist ein Knoten, der verwendet wird, um zwei Seile miteinander zu verbinden oder um ein Seil an einem Ring, einer Öse oder einem anderen Seil zu befestigen. Er ist besonders nützlich beim Segeln, Klettern oder anderen Aktivitäten im Freien, bei denen eine starke Verbindung erforderlich ist.

Um den doppelten Schotstek zu machen, nehmen Sie das Seilende und legen Sie eine Schlaufe darüber. Führen Sie dann das Seilende noch einmal unter der Schlaufe hindurch und stecken Sie es von oben durch die entstandene Öffnung. Ziehen Sie das Seilende fest, um den doppelten Schotstek zu sichern.

Der doppelte Schotstek zeichnet sich durch seine Festigkeit und Sicherheit aus. Er hält gut unter Belastung und ist weniger anfällig für ein ungewolltes Lösen im Vergleich zum einfachen Schotstek.

Der doppelte Schotstek wird häufig verwendet, um zwei Seile miteinander zu verbinden, um eine längere Leine oder ein Sicherheitsseil herzustellen. Er kann auch dazu verwendet werden, ein Seil an einem Ring oder einer Öse zu befestigen.

Es ist wichtig, den doppelten Schotstek ordentlich zu binden und sicherzustellen, dass beide Seile gleichmäßig und fest angezogen sind. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er sicher gehalten wird, bevor Sie ihn belasten. **In der Abbildung sehen Sie einen einfachen Schotstek und einen doppelten Schotstek.**



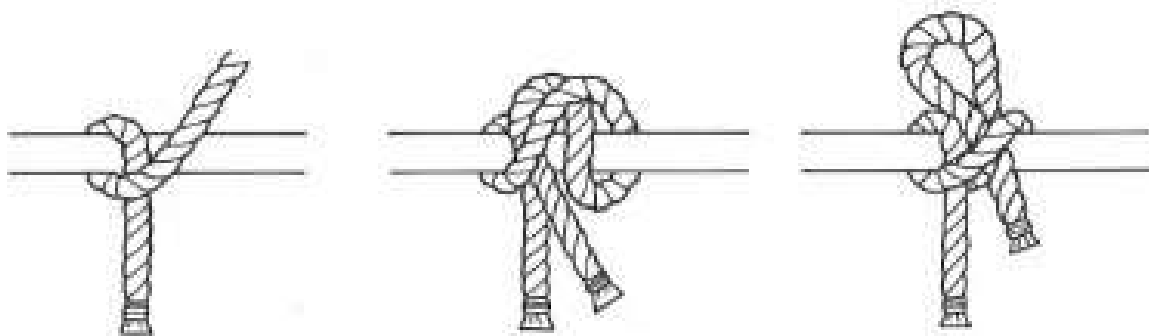
5.2.9. Slipstek

Der Slipstek ist ein Knoten, der verwendet wird, um eine temporäre Schlaufe in einem Seil zu bilden. Er ermöglicht es, die Schlaufe leicht zu lockern oder zu straffen, je nach Bedarf. Der Slipstek eignet sich gut für Situationen, in denen eine schnelle Anpassung oder Entfernung der Schlaufe erforderlich ist.

Um den Slipstek zu machen, nehmen Sie das Seilende und legen Sie eine Schlaufe darüber. Führen Sie dann das Seilende noch einmal unter der Schlaufe hindurch, aber diesmal von der gegenüberliegenden Seite. Ziehen Sie das Seilende durch die entstandene Öffnung und ziehen Sie es fest, um den Slipstek zu sichern. Um die Schlaufe zu lockern, ziehen Sie einfach am Seilende.

Der Slipstek ist bekannt für seine einfache Anwendung und Vielseitigkeit. Er wird häufig beim Bootsfahren, Angeln oder in anderen Outdoor-Aktivitäten verwendet, um schnell und flexibel Schlaufen zu erstellen. Er kann zum Beispiel verwendet werden, um einen Fender am Boot anzubringen oder eine temporäre Befestigung herzustellen.

Es ist wichtig, den Slipstek ordentlich zu binden und darauf zu achten, dass die Schlaufe sicher gehalten wird. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er fest sitzt, bevor Sie ihn belasten.



5.2.10. Stopperstek

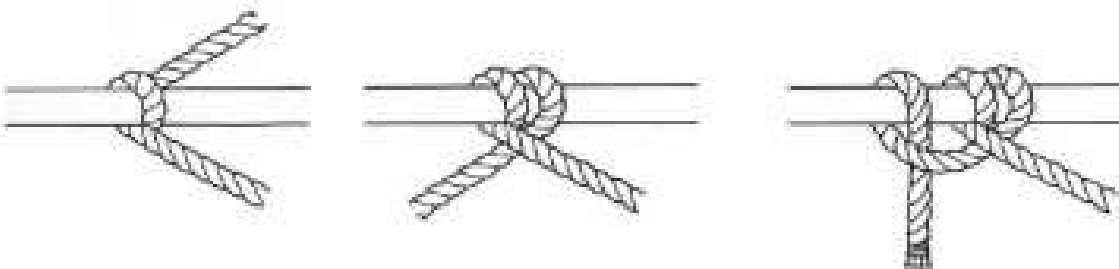
Der Stopperstek ist ein Knoten, der verwendet wird, um zu verhindern, dass ein Seil durch eine Öse oder eine andere Öffnung rutscht. Er dient als Stopper oder Sicherungsknoten und wird oft am Ende eines Seils gebunden, um ein ungewolltes Durchrutschen zu verhindern.

Um den Stopperstek zu machen, nehmen Sie das Seilende und führen Sie es von hinten durch die Öse oder die Öffnung. Wickeln Sie das Seilende dann zwei- bis dreimal um das Hauptseil herum, wobei Sie darauf achten, dass die Wicklungen eng anliegen. Führen Sie abschließend das Seilende zurück durch die entstandene Schlaufe und ziehen Sie es fest, um den Stopperstek zu sichern.

Der Stopperstek zeichnet sich durch seine Einfachheit und Effektivität aus. Er verhindert zuverlässig das Durchrutschen des Seils und sorgt für zusätzliche Sicherheit bei verschiedenen Anwendungen.

Der Stopperstek wird häufig beim Segeln, Klettern oder anderen Aktivitäten im Freien verwendet. Er kann zum Beispiel am Ende einer Schot, eines Taues oder einer Leine angebracht werden, um ein ungewolltes Durchrutschen zu verhindern.

Es ist wichtig, den Stopperstek ordentlich zu binden und sicherzustellen, dass die Wicklungen fest anliegen. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er sicher hält, bevor Sie ihn belasten.



5.2.11. Webeleinenstek

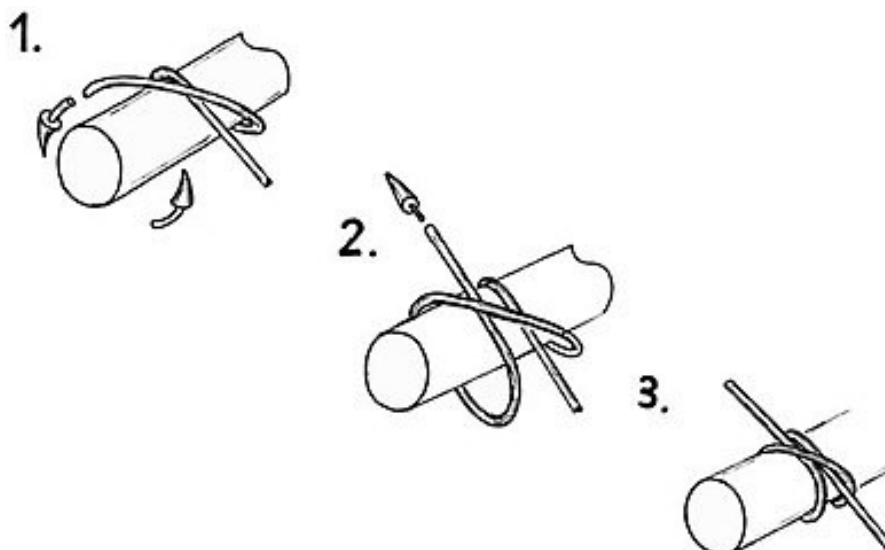
Der Webeleinenstek ist ein Knoten, der verwendet wird, um zwei Seile miteinander zu verbinden. Er ist bekannt für seine einfache Anwendung und seine starke Verbindung. Der Webeleinenstek eignet sich gut für Situationen, in denen eine sichere und zuverlässige Verbindung erforderlich ist.

Um den Webeleinenstek zu machen, legen Sie die beiden Seile parallel zueinander. Nehmen Sie das Seilende des ersten Seils und führen Sie es über das zweite Seil. Führen Sie das Seilende dann unter dem zweiten Seil hindurch und über sich selbst. Wiederholen Sie diesen Vorgang, indem Sie das Seilende des zweiten Seils über das erste Seil legen, unter dem ersten Seil hindurchführen und über sich selbst legen. Ziehen Sie die beiden Seile fest, um den Webeleinenstek zu sichern.

Der Webeleinenstek bildet eine symmetrische und feste Verbindung zwischen den beiden Seilen. Er wird häufig beim Segeln, Klettern oder in anderen Outdoor-Aktivitäten verwendet, um beispielsweise eine Verbindung zwischen einer Schot und einer Festmacherleine herzustellen.

Es ist wichtig, den Webeleinenstek ordentlich zu binden und sicherzustellen, dass beide Seile gleichmäßig und fest angezogen sind. Überprüfen Sie den Knoten, um sicherzustellen, dass er sicher gehalten wird, bevor Sie ihn belasten.

Es empfiehlt sich, den Webeleinenstek regelmäßig zu üben, um sicherzustellen, dass Sie ihn schnell und sicher binden können.



5.3. Weitere Informationen

Liebe Teilnehmer,

Weitere umfangreiche Informationen und wertvolles Wissen rund um den Bootsführerschein finden www.123bootsführerschein.de/blog. Unser Blog ist eine wertvolle Ressource, die Ihnen dabei hilft, sich optimal auf Ihre Ausbildung vorzubereiten und Ihr Wissen über das Bootsfahren zu erweitern.

Unser engagiertes Team hat eine Vielzahl von informativen Artikeln, praktischen Tipps und nützlichen Anleitungen zusammengestellt, die speziell auf die Anforderungen des Bootsführerscheins zugeschnitten sind.

Grundlagen des Bootsfahrens: Erfahren Sie alles Wichtige über die Grundlagen des Bootsfahrens, wie Sicherheitsvorkehrungen, Navigation, Manöver und vieles mehr. Unsere Artikel vermitteln Ihnen das notwendige Wissen, um sich sicher und selbstbewusst auf dem Wasser zu bewegen.

Prüfungsvorbereitung: Wir bieten Ihnen wertvolle Ratschläge und praktische Tipps zur Vorbereitung auf die Bootsführerscheinprüfung. Hier finden Sie Informationen über die Prüfungsanforderungen, empfohlene Lernmaterialien, Übungsaufgaben und nützliche Prüfungstipps, die Ihnen helfen, sich optimal vorzubereiten.

Sicherheit auf dem Wasser: Die Sicherheit hat für uns oberste Priorität. Daher finden Sie in unserem Blog Artikel und Ressourcen rund um das Thema Sicherheit auf dem Wasser. Erfahren Sie mehr über die richtige Verwendung von Rettungswesten, Notfallmaßnahmen, Wetterbedingungen und vieles mehr, um Ihre Sicherheit und die Sicherheit anderer zu gewährleisten.

Besuchen Sie jetzt unseren Blog unter www.123bootsführerschein.de/blog und tauchen Sie ein in die Welt des Bootsführerscheins. Nutzen Sie unsere umfangreichen Ressourcen, um Ihr Wissen zu erweitern, sich optimal vorzubereiten und Ihre Leidenschaft für das Bootsfahren zu fördern.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und Lernen!