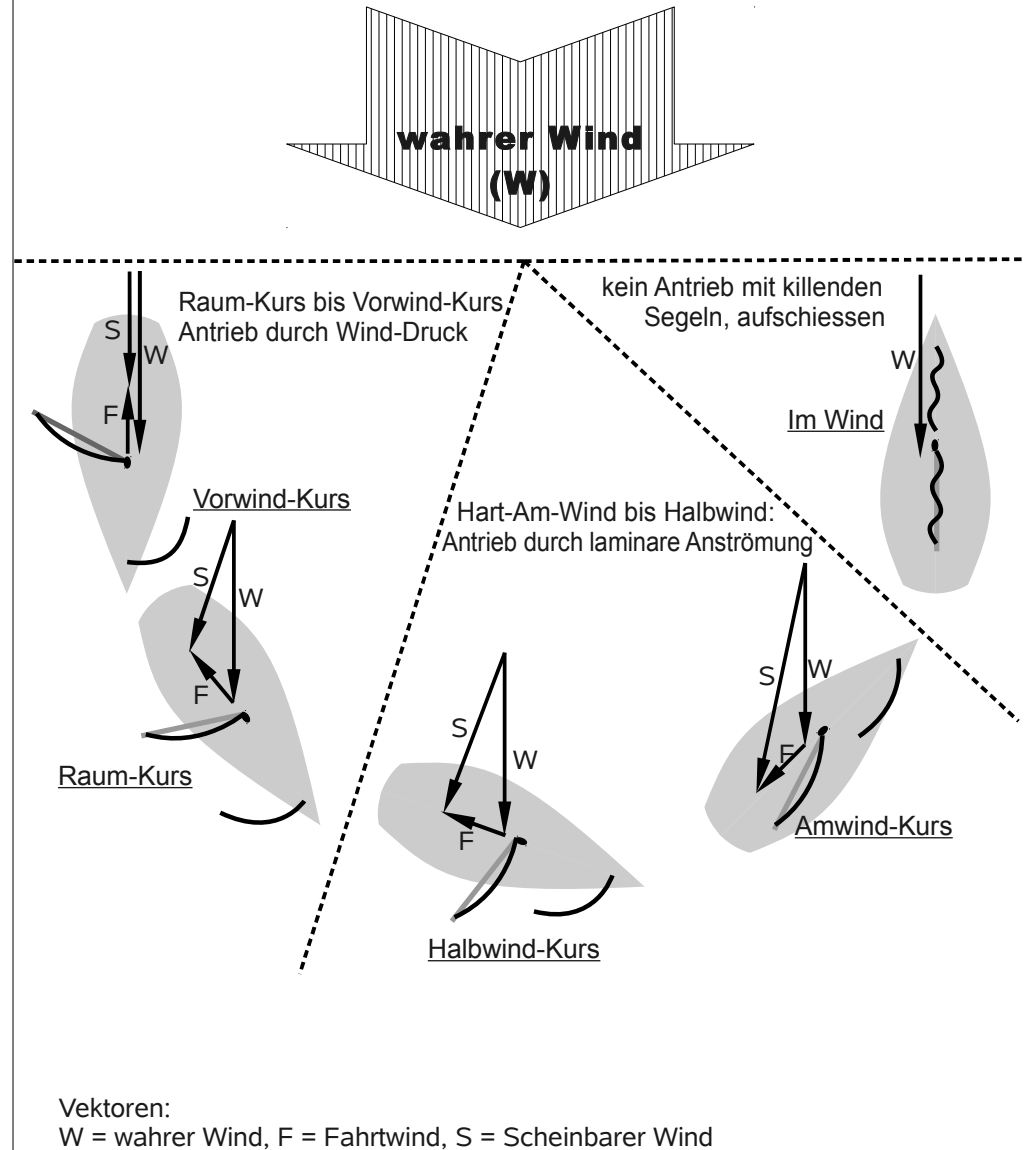


| Segelschule Walensee GmbH 8877 Murg 081/7381950 | | Monat: | Jahr: | RappNr: |
|---|-----------|--------|-------|---------|
| Rapport – Abschlusskurs | Datum: | | | |
| Namen, Adresse, Tel.. | Zeit: | | | |
| | Lehrer: | | | |
| | Schiff: | | | |
| | Std/Bf0 | | | |
| | Std/Bf1 | | | |
| | Std/ 2-3 | | | |
| | Std/ 4-5 | | | |
| | Std/ 6-7 | | | |
| | Std.total | | | |
| | Pers | | | |
| Schiff + Reffleinen klarmachen | | | | |
| verholen,, Segel hissen | | | | |
| Ablegen, Bugleine auf slip | | | | |
| Ablegen längsseits mit Heckleine | | | | |
| Segel hissen im freien Wasser | | | | |
| Segelstellung, Anströmung | | | | |
| Segeln an der Windkante | | | | |
| Alle kurse + Manöverkreis | | | | |
| Wende | | | | |
| Q-Wende | | | | |
| Halse + Jollenhalse | | | | |
| Gefahrenhalse | | | | |
| Trimm Luv- und Leegierigkeit | | | | |
| Segeltrimm | | | | |
| Reffen | | | | |
| Boje-über-Bord mit Q-Wende | | | | |
| Boje-über-Bord mit Halse | | | | |
| Direkt-Aufschiesser Boje/Pfahl | | | | |
| Sicherheits-Aufschiesser Boje/P. | | | | |
| Schiffbelegen Spring+Fender | | | | |
| Buglandung mit Heckanker | | | | |
| Beidrehen mit Varianten | | | | |
| achteraus-segeln | | | | |
| Ankermanöver | | | | |
| Schiff belegen und aufräumen | | | | |
| Palstek / Klampe belegen | | | | |
| Achterknoten / Kreuzknoten | | | | |
| Mastwurf / 2-halbe-Schläge | | | | |
| Schotstek / doppelt | | | | |
| Navigation | | | | |

Arbeitspapier Segelkurs Abschluss-Stufe



Segelmanöver kurz gefasst – Prüfungsprogramm

(Kommandos sind *kursiv* geschrieben)

Schiff klarmachen, Segel setzen

- Stehendes und laufendes Gut kontrollieren, Ruder, Ausrüstung.
- Segel anschlagen (Schot und Niederholer fieren, Fall klar, Latten richtig einstecken)
- Reffleinen (Schmeerreep) einziehen: Palstek durch den Schothornkausch und um den Baum, Schmeerreep durch den Reffkausch und zurück durch den Palstek an die Klampe nach vorn.
- Boot verholen in den Wind, Bugleine auf slip belegen
- Gross hissen, Fock hissen, ev. Fock zuerst

Ablegen vom freien Pfosten oder Boje

1. *Klar bei Bugleine!* (noch nicht los!!!)
2. *Grossegel back seewärts (Stb./Bb.)!* (Heck schwojt zum Ufer)
3. *Bugleine los! - Fock back (Stb./Bb.)!* (back gegen das Ufer)
4. *Fock über...!* (auf Kurs gehen...)

Ablegen längsseits im Wind (parallel am Steg oder an Pfostenreihe)

1. Bug- und Heckleine belegen
2. Segel hissen
3. *Klar bei Bugleine, klar bei Heckleine!* (Bootsführer an Heckleine)
4. *Bugleine los!*
5. *Fock back (Stb./Bb.)!* landwärts durch Vorschoter, Bug dreht weg...
6. *Heckleine los, Fock über!* Sobald das Gross Vortrieb erzeugt, mit Halbwindkurs Fahrt aufnehmen. (Ruder gerade halten! Schoten nicht dicht holen!)

Ablegen mit ablandigem Wind von dwars bis achtern oder im freien Wasser

- klar bei der Heckleine oder im freien Wasser driftend

1. Grossegel und Fock anschlagen
2. *Fock hissen, Heckleine los, Fock belegen!*
3. *Anluven Amwindkurs, Fock dicht holen!*
4. auf Amwindkurs: *Grossegel hissen!* ...

Kurse und Segelstellung

- Generell: Segel immer soweit wie möglich fieren, sie dürfen aber nicht killen. Bei Kursänderungen nach diesen Kriterien dichtholen oder fieren!
- **Amwindkurs:** Wind von schräg-vorn, Schoten dicht, laminare Strömung,
 - Twist einstellen mit Traveller und Baumniederholer, Achterliek mit Achterstag
 - einstellen (Achterliek darf nicht "zu machen"), Spione beachten!
 - Twist der Fock mit Holepunkt einstellen (Kontrolle: beim anluven killt die Fock oben und unten gleichzeitig).
- Bei stärkerem Wind Segel flach trimmen: Unterliek strecken, Cunningham dicht,
 - Achterstag dicht, Achterliek "aufmachen", mehr Verwindung geben.
- **Halbwindkurs:** Wind (scheinbarer) von dwars (90°), Schoten weit gefiert, laminare Strömung, mit Baumniederholer Twist einstellen, Kontrolle mit Spionen am Achterliek.
- **Raumkurs:** Wind von schräg-achterlich, Schoten weit gefiert, Fock muss noch ziehen, nur Druck im Segel, Baumniederholer dicht, kein Twist.
- **Vorwindkurs:** Wind von achtern, "Schmetterling", Schoten weit gefiert, Baumniederholer dicht, für die Sicherheit: Pulltalje

NEU: und erstaunlich..Maschinenausfall bei Segelboot!....

Also segeln, falls am gewohnten Platz nicht aufgeschossen werden kann, dann eben an möglicher Stelle und dann mit Leinen oder Paddel verholen.

Auch bei sehr wenig Wind lässt sich bei gutem Trimm segeln!

Licht für den Fall von Verspätung in die Dunkelheit!

Schlepphilfe anfordern, das ist aber KEIN Notfall, Flagge allenfalls

Manövrierunfähigkeit zeigen.

Nicht unnötig die Rettungskräfte engagieren!

Achtung bei Sturmerwartung! Treibanker nur unerwünschte Drift (wir driften auch mit dem Treibanker noch beachtlich!) Paddel&Muskelkraft spart Fitnessinstitut...

Ankern war bis 1993 auch im Prüfungsprogramm... siehe Segelmanöver.

Havarie und Unfall

Bei verletzten Personen immer Polizei alarmieren. Rettungspflicht besteht immer für Beteiligte, sofern man sich nicht selbst ernsthaft gefährdet. Nothilfe leisten nach Schema ABCD. Beweise???

Hergang notieren, Zeugen notieren, Position notieren, ev. markieren.

bisheriges Programm...

Urs Lachenmeier
segelschulewalensee.ch

weitere Prüfungsfragen 2.

Maschinenausfall

- Mitfahren orientieren, Ursache klären
- Schleppanker, ankern, wann Notsignale? - Hilfe anfordern
- Kann in Hafen eingelaufen werden, Risiken abwägen

Ankern

- Anker vorhanden, Art des Ankers, Leine, Kette
- Wo ankern, Wassertiefe, Leinenlänge
- Anker klarieren, befestigen, Leine sichern

Havarie - was tun

- Kollision - Verletzte - Folgeschäden (Sinken)
- Unfälle - Rettungspflicht - Beweise/Zeugenaussagen - Polizei

Bruch im Rigg, was tun?

- Bruch des Luv-Ober-Wants auf Amwindkurs
- Bruch des Vorstags bei Amwindkurs
- Bruch des Achterstags bei Vorwindkurs
- Sicheres Erreichen eines Hafens

Schwere Fehler

- Patenthalse
- Auflaufen, Vorfahrtsregeln verletzen
- Mann überfahren, Vorwind statt augschiessen

Wiederholte mittelschwere Fehler

siehe 904.5

Wenden

- Kursänderung von Amwind auf Amwind mit dem Bug durch den Wind drehend
- 1. *Klar zum wenden!* wenn der Vorschoter bereit ist: *klar!*
- 2. *Ree!* anluven und über Stag gehen
- 3. *Fock über!* sobald die Fock keinen Vortrieb mehr bringt. Wenn das Boot schwer dreht: Fock kurz back kommen lassen.
- 4. sobald das Grossegel wieder steht: Kurs halten (Grosschot bleibt belegt).

Halsen

- Kursänderung von Raum auf Raum mit dem Heck durch den Wind drehend.
- 1. *Klar zum halsen!* wenn der Vorschoter bereit ist: *klar!*
- 2. *Abfallen auf Vorwindkurs! (Schoten fieren!)* Kurs halten wenn die Fock einfällt.
- 3. *Grosschot dicht holen!* Pinne nie loslassen! (Vorwindkurs halten)
- 4. Grosschot in die Klemme, Hand- und Seitenwechsel an der Pinne.
- 5. Grosschot klar, dann: *rund achtern!* abfallen, Heck dreht durch den Wind, der Baum kommt über: sofort
- 6. *Grosschot fieren!* Stützruder legen (Luvmoment korrigieren), Raumkurs, Fock geht über wenn sie back kommt (ohne Kommando).

Q-Wende

- Wenden von Raum auf Raum
- 1. *Klar zur Q-Wende!* wenn Vorschötler bereit: *Klar!*
- 2. *Ree!* viel Ruder legen, *Schoten dichtholen!* (Vortrieb!), das Ruder bleibt gelegt, um die Masse des Bootes auszunutzen.
- 3. *Fock über!* weiter abfallen, *Schoten fieren!* Raum- oder Halbwindkurs.

Gefahrenhalse

- Halsen von Amwind auf Amwind
- 1. *Klar zur Gefahrenhalse!* - *Klar!* wenn's pressiert nicht abwarten.
- 2. *Grosschot fieren, abfallen auf Vorwindkurs!*
- 3. Vorwindkurs halten: *Grosschot dichtholen!* Handwechsel...
- 4. Grosschot klar...*Rund achtern! Grosschot fieren,* wenn der Baum hinübergeht.
- 5. Anluven - *Schoten dichtholen!* - bis Amwindkurs

Jollenhalse – auch auf kleinen Jachten

- 1. *Klar zum halsen!* - *klar.*
- 2. abfallen auf Vorwindkurs, Handwechsel an der Pinne, Grosschot-Talje fassen, *Rund achtern!* Wenn der Baum übergeht, Schlag abdämpfen.
- 3. Stützruder, Raumkurs.

Anlegen an Boje oder Steg

- 1. Bugleine bereitlegen, für den Steg auch die Fender.
- 2. *Klar zum aufschliessen!* am besten mit Sicherheitsaufschliesser.
- 3. *Fock los, klar bei Bugleine!* Vorschötler am Bug bereit,
- 4. *Grosschot los!* Bug hält seeseits der Boje (Pfosten, Steg) Fluchtweg bei zuviel Fahrt in's freie Wasser.
- 5. *Bugleine belegen! (Boje fassen)* Leine auf slip belegen.
 - Bei zuviel Fahrt: Grossegel back!
 - zu wenig Fahrt: Grosschot dichtholen (geht nur beim Sicherheitsaufschliesser)
 - Vermeiden: rechtwinklig zur Stegkante aufschliessen.

Längsseits belegen

- Fender ausbringen, Bug- und Heckleine etwa rechtwinklig zum Steg,
- Vor- und Achterspring möglichst parallel zum Boot.

Mensch-über-Bord-Manöver

1. Alarm: *Mensch über Bord!* beim üben: *Boje über Bord!*
2. *Rettungsring!* ...nachwerfen, beim üben nur Geste.
3. *Halbwindkurs!* wenn nötig: *Schoten fieren!* (genau Halbwindkurs, Fock killt nicht!)
4. Beobachter persönlich bestimmen.
5. Nach etwa 4 - 6 Bootslängen: *Klar zur Q-Wende!* - klar.
6. *Ree, Schoten dichtholen!...Fock über!*
7. *Schoten fieren auf Halbwindkurs!* jetzt in's Lee der Boje steuern, wenn nötig weiter abfallen auf Raumkurs.
8. Wenn der "Mensch" (Boje) 45° voraus im Luv ist: *Schoten los!* zum Sicherheitsaufschiesser, wenn nötig nochmals Schoten dicht holen.
– aus Raumkurs: aufschieszen, wenn Mensch/Boje querab ist.
9. *Mensch (Boje) bergen an Stb bzw. Bb.!* Immer im Lee. Achtung Mensch (Boje) nicht überfahren!!!

Mensch-über-Bord mit Halsen

- Anstelle der Q-Wende ist eine Halse zu segeln. Achtung: nicht zuviel Leeweg machen!

Beidrehen

- Fock back (nach Luv) holen, stark Luvruder legen, Grossschot fieren.
1. *Klar zum beidrehen!* - klar!
 2. *Schoten dichtholen - Amwindkurs!*
 3. *Fock (nochmals) dichtholen! Ree!* über Stag gehen, Fock kommt und bleibt back.
 4. Wenn keine Fahrt mehr: stark Luvruder legen, Pinne belegen, Grossschot fieren.

eleganter:

1. *Vorwindkurs, Fock schiften!* (Schmetterling)
2. *Klar zum beidrehen - klar, Fock dichtholen!*
3. *Anluven, Grossschot fieren, Luvruder belegen.*

Reffen

- auf Amwindkurs, Variante: beigedreht
1. *Klar zum reffen!* Reffleinen sind klar, Baumniederhole fieren, Fall klarmachen.
 2. *Grossschot los!* (Kurs halten!)
 3. Schmeerreep zur Hälfte dichtholen, belegen.
 4. Grossfall fieren bis der Reffkausch ca. 20 cm über dem Lümmel ist, Fall belegen.
 5. Reffleinen vorn dann achtern dichtholen und belegen.
 6. *Grossschot dichtholen!* Baumniederholer dicht.
 7. Loses Tuch einrollen und mit Reffbündeln von vorne her nicht zu dicht einbinden.
Fall aufschieszen...

Ausrefffen

- umgekehrte Reihenfolge... Reffbündel nicht vergessen!

© Urs Lachenmeier Murg – kopieren mit Quellenangabe erlaubt

Bootstyp bis Ausweis,,, Grundwissen, ist jedoch bewusst zu machen und zu vermitteln. Neu wird die Motorisierung erwähnt>> Stärke, 2-/4-Takt, Benzin oder Gemisch 1%...

Boot sicher festgemacht, und wieder festmachen... sehr wichtig!
Für jemanden der das Boot noch nie bei Sturm (am Platz) gesehen hat sind die Belastungen und Bewegungen kaum vorstellbar!

Eine möglichst freie Bewegung des Bootes wäre von Vorteil, die Grenzen sind mit dem verfügbaren Platz gesetzt, Reserveabstand! auch Mast-Top!.
Test: selbst bei starkem ziehen und drücken darf das Boot nirgends anstossen. Und doch, zur Vermeidung von Ruckbelastung das Boot nicht unnötig kurz anbinden.

Festmacher eher etwas locker, Spring hingegen sehr dicht.

Knotenlehre: (nur) 4 Knoten, der Experte bestimmt aber welche 4, Kandidaten müssen alle 10 Knoten können, inkl Anwendungen!

NEU:

Wetterlage (Zeitung, Radio, Internet...), Risiken (Kaltfronten&Gewitter bringen Sturmböen und Blitzschlag), Fluchtafen bzw Uferschutz (Revierkenntnis, Karte), Seekarte vorhanden, Kursbestimmung mittels Kurslineal, Kompasskurs, Fahrzeit schätzen... Kompasspeilung, Standortbestimmung, lesen der Koordinaten.

Crew: Funktionen einteilen.

Brand löschen:

nicht vergessen, bei Kocherbrand das Gas bei der Flasche zudrehen!
Benzin/Dieselfuhr abstellen bei separatem Tank! Kein Wasser für flüssige Brennstoffe! Rauch in der Pflicht vermeiden durch beidrehen oder Halbwindkurs. Schwimmwesten, Alarm mit Positionsangabe, Rufnummer 118. Position bestimmen und angeben.

Wassereinbruch:

ja ja... und pumpen/schöpfen nicht vergessen! GREINA: Seeventile schliessen! Das Lecksegel (zB. auch eine Fock) an den Hörnern Tampen anbinden und vom Bug her unter den Rumpf ziehen und spannen, hilft vielleicht. Schwimmwesten! Alarm Flagge, Horn, Natel 118, Position fixen.
Auf Grund setzen: an seichter Stelle oder flachem Ufer.

Reffen und Fock wechseln ist klar...

Reffarten, siehe Buch (Bindereff, Rollreff), Schwerwettertrimm: flach trimmen, Achterliek oben öffnen.

Böen: bei Amwindkurs ausreiten, etwas anluven aber nicht in den Wind schieszen. Bei Raumkurs eher abfallen, Gewichtstrimm beachten.

Krängung macht jedes Boot luvgerig.

weitere Prüfungsfragen 1.

Besprechung Prüfungsboot

- Bootstyp: Marke:
Motorisierung: Treibstoffart:
Rettungsmittel: vorhandene Segel:
Signalmittel: Kennzeichen, Ausweise:

- Boot sicher stationiert/ belegt /gefendert
Auf was ist zu achten bei Sturm
Leinen, Fender, Ruckfender, Federn, Spring
mindestens 4 Knoten

Fahrziel besprechen

- Wetterlage und Risiken, Fluchthafen
Creweinteilung, Funktionen, Fähigkeiten
Geschätzte Fahrtdauer
Seekarte vorhanden - Kursbestimmung
Kompasskurs
Revierkenntnisse, besondere Gefahren, Warnleuchten

- Standortbestimmung, - markierung
Kompasspeilung, Deckpeilung

Brandbekämpfung

- wo kann es brennen, Kurzschluss
Brennstoffzufuhr abstellen
Batteriehaupschalter ausschalten
Feuerlöscher-Anwendung, Luftzufuhr mindern
Motor-, Instrumenten-, Kocherbrand, Löschdecke
giftige Gase, erste Hilfe Brandverletzungen

Wassereinbruch

- Leck finden, stopfen, krängen, Lecksegel
Ufer oder Hafen anlaufen
Notsignale, Notruf Handy
wie und wo ein Boot auf Grund setzen

Reffen, Segel wechseln

- Reffarten, praktische Übung
Schwerwettertrimm, wie Böen abwettern

Ankern

- Ankergrund - gut: Sand, Sand/Kies, Schlick; schlecht:
 - Schlecht: Fels, Geröll, Bewuchs
 - Wassertiefe: maximal 1/5 der Trossenlänge.
 - Nicht ankern vor Leegerwall, Schutz vor Seegang und Wind.
1. *Anker klar machen!* Trossenende sichern, Verbindung zum Anker prüfen, Ankertrosse auf Deck oder am Boden in Buchten auslegen. – Rückmeldung: *Anker ist klar.*
 2. Am Ankerplatz: *Klar zum aufschliessen - klar, Schoten los!* genau in den Wind aufschliessen.
 3. *Anker klar zum fallen!* Vorschötler mit Anker am Bug bereit.
 4. Boot hält, driftet achteraus: *Anker fallen!* Anker auf Grund lassen, nicht werfen, Wassertiefe melden, Trosse leicht bremsen hilft den Bug im Wind zu halten.
 5. Bootsführer bestimmt die Trossenlänge (5 x Wassertiefe).
 6. *Ankertrosse belegen!*
 7. Deckpeilung dwars zur Kontrolle des Anker-Haltes.
 - Erst wenn der Anker sicher hält: Segel bergen.

Variante: Ankern mit beidrehen

1. *Anker klar machen!...*
2. *Klar zum Beidrehen! - Klar. Ree!*
3. *Anker klar zum Fallen!* - sobald wir nicht mehr fahren:
4. *Anker fallen!* Trosse nicht bremsen.
5. Trosse auf die nötige Länge belegen, die Trosse bekommt Zug, Boot dreht in den Wind: *Schoten los!*
6. peilen...

Anker lichten

- Segel setzen...
1. *Anker kurzstag holen!* Trosse soweit wie möglich einholen, ohne dass der Anker ausbricht - *Anker ist kurzstag!*
 2. *Gross back seeseitig!* - das Heck schwojt zum Land hin.
 3. *Fock back landseitig!* - *Ruder luv!* - *Anker lichten!* - das Boot "liegt bei" zum Anker lichten, keine Fahrt machen! Rumpf nicht verkratzen...
 4. *Anker an Bord!* - meldet der Vorschiffmensch...
 5. *Fock über!* Fahrt aufnehmen...

Buglandung mit Heckanker

1. *Heckanker klar machen!* - auslegen...sh. oben - *Heckanker ist klar!*
2. Im Luv der Landestelle auf Amwindkurs: *Grossegel bergen!*
3. Unter Fock den Steg ansteuern, Bugleine ist klar.
4. *Anker klar zum fallen!* bei ca. 3 Bootslängen: *Anker fallen!*
5. *Fock los, klar bei Bugleine!* Fahrt mit Ankertrosse abbremesen...
6. *Bugleine belegen!* - *Ankerleine dichtholen und belegen!*
7. Fock bergen, klar schiff machen...

...ablegen

- Fock klar zum hissen,
1. *Bugleine los!* - *Anker kurzstag holen!*
 2. Das Boot schwojt auf Vorwind, (Achtung Nachbarboote) -
 3. *Fock hissen!* - *Anker lichten!* Frei segeln...
 4. *Fock dichtholen - Amwindkurs!* - *Grossegel hissen!*

Variante:

- Boot verholen, Ankerleine zum Bug nehmen und Anker "normal" lichten (sh. oben)

| Praktische Prüfung |
|--|
| Klarmachen des Schiffes zur Fahrt |
| Segel setzen und bergen an Boje der in Fahrt |
| An- und Ablegen von Boje, Steg oder, im Hafen |
| Segeln am Wind |
| Segeln mit halbem Wind |
| Segeln mit raumem Wind |
| Segeln vor dem Wind |
| Wenden |
| Halsen (immer mit Dichtnehmen der Grossschot) |
| Manövrieren auf engem Raum (360°) mit Wenden und Halsen |
| Verfeinern der Segelfläche (Reffen / Segelwechsel) |
| Mann-über-Bord aus allen Kursen |
| Alle Manöver mit klarer Kommandosprache |
| Einhalten der Verkehrsvorschriften |
| Sicherheit an Bord (Feuer, Wassereintrich) |
| Seemannschaft: Belegen Knoten / Kenntnisse Prüfungsschiff |
| Bei 24 und mehr Punkten oder einem schweren Fehler gilt die Prüfung als nicht bestanden. |
| Beurteilung: 1 = in Ordnung, 2 = mittelschwerer Fehler, 3 = schwerer Fehler |

Bewertung - Grundsatz

Der Prüfungsexperte muss beim Prüfungsentscheid den Gesamteindruck und den Schwierigkeitsgrad, wie Wetterverhältnisse, Verkehrsdichte, usw. berücksichtigen

Für eine möglichst einheitliche Beurteilung werden die Prüfungsfehler aufgeteilt in schwere und mittelschwere Fehler.

Schwere Fehler sind solche, die in der Regel bereits bei einmaligem Auftreten zu einem negativen Prüfungsentscheid führen.

Mittelschwere Fehler sind solche, die bei wiederholtem Auftreten zu einem negativen Prüfungsentscheid führen.

904.4 Schwere Fehler Prüfung Kategorie D

- Grobe Verletzung elementarer Verkehrsregeln oder Sorgfaltspflicht
- Gefährdung von Personen (zB. M-ü-B nicht in nützlicher Frist, Mann/Boje überfahren, zu später Entscheid Schwimmwesten zu tragen, zu später Entscheid zu Reffen, oder Segel wechseln, Unterschätzung des Wetters und vernachlässigte Massnahmen).
- Beschädigung des eigenen oder anderer Schiffe und Anlagen, erheblich Behinderung vorfahrtsberechtigter Schiffe.
- Schwere Kollisionen
- Ablegen von Boje oder Steg auf die falsche Seite und dadurch Grund-/ Hindernisberührung.
- Festfahren auf Untiefe bei notwendiger Hilfe zum freikommen durch Dritte
- Patenthalse (unkontrollierte Halse infolge Steuerfehler)
- Aufschiessen (Versuch...) aus Luv statt aus Lee

904.5 Mittelschwere Fehler Prüfung Kategorie D

- einfache Verletzung von Verkehrsregeln
- anprallen an Steg, Pfahl usw.
- ungenügendes einschätzen von Wind, Wellen, Strömung
- verlassen der Pinne ohne sie zu fixieren
- öfters falsche Segelstellungen
- festfahren auf Untiefe mit freikommen ohne fremde Hilfe
- Sichtkontakt verlieren zu Boje beim B-ü-B-Manöver, Anfahrt mit zu grossem Zeitaufwand, nicht-ausfieren der Segel, Bergung mit Fahrt
- ungenügende Kenntnis über Schiffsicherheit
- ungenügende Kommandos und Absprache mit der Crew
- ungenügende Seemannschaft
- ungenügendes Kurshalten
- Manöver ohne Kommandos, oder ohne Abwarten der Bereitschaft
- zu harter Amwindkurs mit mehr Drift als Höhengewinn
- nicht richtiges Dichtholen der Grossschot beim Halsen oder Schiften, sowie nicht rechtzeitiges fieren nach Rund-Achtern
- nicht einrollen der Fock vor Ankermanöver
- fehlerhaftes Ankermanöver (schlechter Ankerplatz, zuwenig Leine)
- Unsicherheit beim Ruderlegen (hin und her bewegen der Pinne)
- als Vorschoter die Kommandos nicht quittieren
- mangelnde Kenntnisse der Vorschoterfunktionen und Arbeiten aauf dem Vorschiff
- Aufschiesser ohne Crew am Bug, Bugleine klar
- Segelbergen auf dem See, ohne den Motor zu starten