

**Fragen- und Antwortenkatalog für den amtlichen Sportbootführerschein-Binnen,  
gültig für Prüfungen ab 16.01.2013**

**Spezifische Fragen Segeln**

Anmerkung:

Antwort a ist immer die richtige.

[www.segelpodcast.com](http://www.segelpodcast.com)

---

254. Was wird unter einem "Kimmkieler" verstanden?

- a. Eine Yacht mit zwei Seitenkielen.
  - b. Eine Yacht mit zwei Seitenschwertern.
  - c. Eine Yacht mit einem Kielschwert.
  - d. Eine Yacht mit zwei Kielen hintereinander.
- 

255. Worin besteht der Vorteil eines Kimmkielers gegenüber anderen Kielbooten?

- a. Er kann problemlos aufrecht trocken fallen.
  - b. Sein Tiefgang ist größer.
  - c. Die Abdrift ist geringer als bei anderen Kielbooten.
  - d. Der Kiel lässt sich aufholen.
- 

256. Was wird unter einer "Kielschwertyacht" verstanden?

- a. Eine Yacht mit flach gehendem Ballastkiel und zusätzlichem aufholbarem Schwert.
  - b. Eine Yacht mit einem Ballastkiel und einem zusätzlichen Schwert.
  - c. Eine Yacht mit einem aufholbaren Ballastkiel.
  - d. Eine Yacht mit zwei Seitenkielen.
- 

257. Wodurch wirken die Bodenlenzventile einer Jolle, die unterhalb der Wasserlinie liegen?

- a. Durch den Sog, der bei Fahrt durchs Wasser entsteht.
  - b. Durch die Schwerkraft fließt das Wasser außenbords.
  - c. Durch die Massenträgheit, die das Boot besitzt.
  - d. Durch das Druckgefälle zwischen Luft- und Wasserdruck.
-

258. Was wird unter "Formstabilität" verstanden?

- a. Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seine Rumpfform der Krängung entgegenzuwirken.
  - b. Die Fähigkeit eines Schiffes, sich nach einer Kenterung wieder von selbst aufzurichten.
  - c. Die Fähigkeit eines Schiffes beim Loslassen der Pinne den Kurs beizubehalten.
  - d. Die Fähigkeit eines Schiffes über Jahre die Rumpfform auch bei starker Beanspruchung beizubehalten.
- 

259. Was wird unter "Gewichtsstabilität" verstanden?

- a. Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seinen tief liegenden Ballast der Krängung entgegenzuwirken.
  - b. Die Möglichkeit durch zusätzlichen Innenballast die Krängung zu verringern.
  - c. Die Möglichkeit durch ein hohes Crewgewicht der Krängung entgegenzuwirken.
  - d. Die Fähigkeit eines Schiffes, durch seine Rumpfform der Krängung entgegenzuwirken.
- 

260. Welche Boote sind vorwiegend "gewichtsstabil"?

- a. Kielyachten sind vorwiegend "gewichtsstabil".
  - b. Jollen sind vorwiegend "gewichtsstabil".
  - c. Katamarane sind vorwiegend "gewichtsstabil".
  - d. Trimarane sind vorwiegend "gewichtsstabil".
- 

261. Welche Boote sind vorwiegend "formstabil"?

- a. Jollen sind vorwiegend "formstabil".
  - b. Kielyachten sind vorwiegend "formstabil".
  - c. Kimmkieler sind vorwiegend "formstabil".
  - d. Kielschweryachten sind vorwiegend "formstabil".
- 

262. Wodurch kann bei formstabilen Booten bei viel Wind die Stabilität erhöht werden?

- a. Durch Ausreiten bzw. durch Benutzung der Trapezeinrichtung.
  - b. Durch Verlagerung von Innenballast.
  - c. Durch Umpumpen von Wasserballast.
  - d. Durch Ausfahren von sogenannten Trimmklappen oder eines Zusatzschwertes.
- 

263. Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment einer Jolle bei ständiger Krängung?

- a. Es nimmt anfangs zu bis zum Erreichen eines kritischen Winkels, von da an immer schneller ab bis zur Kenterung.
  - b. Es nimmt anfangs ab bis zum Erreichen des kritischen Winkels, von da an immer schneller zu bis zur Kenterung.
  - c. Es nimmt anfangs langsam ab bis zum Erreichen des kritischen Winkels, von da an immer schneller ab bis zur Kenterung.
  - d. Es nimmt linear bis zur Kenterung ab.
- 

264. Wie verändert sich das aufrichtende Kraftmoment einer Kielyacht bei stetig zunehmender Krängung?

- a. Es nimmt zu und erreicht nach Überschreitung des Maximums seinen kritischen Winkel erst bei über  $90^\circ$ .
  - b. Es nimmt bis zum Erreichen des kritischen Winkels zu, der bei etwa  $70^\circ$  liegt.
  - c. Es nimmt bis zum Erreichen des kritischen Winkels von  $90^\circ$  ab.
  - d. Es nimmt bis  $90^\circ$  Krängung ab und dann stetig zu.
- 

265. Welche Maßnahme ist bei Ruderbruch auf einer Jolle zu treffen?

- a. Notruder oder Paddel als Ersatz nehmen, Fahrwasser verlassen, sich als manövrierunfähig zu erkennen geben.
  - b. Sofort ankern und einen Notruf absetzen, Signalkörper (blauer Kegel) setzen.
  - c. Rote Flagge kreisförmig schwenken, Schleppleine bereithalten.
  - d. Segel bergen, Motor starten und in Rückwärtsfahrt das Ufer ansteuern.
- 

266. Wodurch kann eine Pinnensteuerung auch bei Krängung des Bootes sicher erreicht und bedient werden?

- a. Durch einen Pinnenausleger.
  - b. Durch Verstellen des Travellers.
  - c. Durch das Ausreiten mit Hilfe des Trapezes.
  - d. Durch Ersetzen der Pinne durch ein Rad.
- 

267. Warum sollte Tauwerk an Bord stets ordentlich aufgeschossen werden?

- a. Damit es im Gebrauchsfall klar liegt.
  - b. Damit es trocknen kann und nicht verrottet.
  - c. Damit die Reißfestigkeit erhalten bleibt.
  - d. Damit es nicht durch UV-Strahlung beschädigt wird.
- 

268. Warum sollten Fallen stets ordentlich aufgeschossen werden?

- a. Damit sie im Gebrauchsfall schnell und sicher gefiert werden können.
  - b. Damit sie trocknen können und nicht verrotten.
  - c. Damit sie nicht durch UV-Strahlung beschädigt werden.
  - d. Damit sie nicht mit den Schoten verwechselt werden können.
- 

269. Wie heißen die Ecken eines Segels?

- a. Kopf, Hals, Schothorn.
  - b. Kopf, Hals, Nock.
  - c. Vorliek, Unterliek, Achterliek.
  - d. Vorstag, Unterwant, Achterstag.
- 

270. Wie heißen die Kanten eines Segels?

- a. Vorliek, Unterliek, Achterliek.
  - b. Kopf, Hals, Nock.
  - c. Vorstag, Unterwant, Achterstag.
  - d. Kopf, Hals, Schothorn.
- 

271. Wozu dienen Segellatten?

- a. Der Formgebung und Aussteifung des Segels.

- b. Der Erleichterung des Reffens.
  - c. Der Verhinderung des Killens von Segeln.
  - d. Der Möglichkeit das Segel auch bei Starkwind nutzen zu können.
- 

272. Weshalb dürfen Segel nicht über einen längeren Zeitraum killen?

- a. Killen schädigt das Tuch und lässt Nähte aufgehen.
  - b. Killen lässt das Boot bei stärkerem Wind kentern.
  - c. Killen führt zu Verletzungen der Besatzung.
  - d. Killen führt zu Beschädigungen an nebeneinander liegenden Schiffen.
- 

273. Warum müssen auch kleine Schäden an den Segeln sofort repariert werden?

- a. Weil unter Winddruck daraus schnell große Schäden werden.
  - b. Weil dadurch der Vortrieb des Segels leidet.
  - c. Weil es nur noch bei Flaute eingesetzt werden kann.
  - d. Weil Feuchtigkeit in das Segel eindringen kann.
- 

274. Woran kann während der Fahrt die Richtung des wahren Windes erkannt werden?

- a. An Flaggen oder anderen Anzeichen an Land.
  - b. An der Zugrichtung von Wolken.
  - c. An der Nationalflagge am Heck.
  - d. An den Trimmfäden im Großsegel.
- 

275. Welcher Wind wird in Fahrt von Standern bzw. Verklickern angezeigt?

- a. Der scheinbare Wind.
  - b. Der Fahrtwind.
  - c. Der wahre Wind.
  - d. Die Windrichtung.
- 

276. Wann kommen wahrer Wind und scheinbarer Wind auf einem segelnden Boot aus der gleichen Richtung?

- a. Auf Vorwindkurs.

- b. Auf Halbwindkurs.
  - c. Auf Amwindkurs.
  - d. Auf Raumschotkurs.
- 

277. Warum ist der scheinbare Wind auf einem Vorwindkurs schwächer als der wahre Wind?

- a. Der wahre Wind vermindert sich um den entgegenstehenden Fahrtwind.
  - b. Der wahre Wind wird durch den Fahrtwind abgebremst.
  - c. Der scheinbare Wind wird durch den Unterdruck am Segel entlang abgebremst.
  - d. Der scheinbare Wind ist unabhängig von der Windrichtung immer schwächer als der wahre Wind.
- 

278. Warum ist der scheinbare Wind auf einem Kurs hoch am Wind stärker als der wahre Wind?

- a. Da sich auf diesem Kurs der wahre Wind und der Fahrtwind in Richtung und Stärke addieren.
  - b. Da sich auf diesem Kurs eine Düse zwischen Fock- und Großsegel bildet, die den Wind verstärkt.
  - c. Da der wahre Wind beim Amwindkurs stärker ist als bei raumen Kursen.
  - d. Da der scheinbare Wind unabhängig von der Windrichtung immer stärker als der wahre Wind ist.
- 

279. Auf einem Amwindkurs wurde gerefft. Ein entgegenkommendes Boot gleichen Typs segelt ungerefft. Wie lässt sich das erklären?

- a. Der scheinbare Wind ist auf Amwindkursen stärker, auf Raumschot- und Vorwindkursen schwächer als der wahre Wind.
  - b. Boote sind stabiler, wenn der Wind achterlicher einfällt.
  - c. Der wahre Wind staut sich am Segel bei Raumschotkurs und ist deshalb schwächer.
  - d. Bei Amwindkurs streicht der Wind am tragflächenartig gewölbten Segel entlang und wird dadurch beschleunigt.
- 

280. Warum raumt beim Einfallen einer Bö auf Amwindkurs der scheinbare Wind?

- a. Da der Fahrtwind zunächst gleich bleibt, der wahre Wind jedoch zunimmt, kommt der daraus resultierende scheinbare Wind raumer.
  - b. Da durch die Corioliskraft der Wind auch seine Richtung ändert, wenn er stärker wird.
  - c. Da durch den Trimm des Bootes sich der Kurs automatisch ändert, wenn der Wind zunimmt.
  - d. Da die Windrichtung durch die Segelstellung beeinflusst wird, verändert sich auch der scheinbare Wind.
- 

281. Beim Einfallen einer Bö auf Amwindkurs raumt der scheinbare Wind. Welchen Nutzen kann auf der Kreuz daraus gezogen werden?

- a. Mitluven, um weitere Höhe zu gewinnen.
  - b. Abfallen, um maximale Höhe zu segeln.
  - c. Segel etwas fieren, um die Bö in Krängung umzusetzen.
  - d. Ein Spinnacker kann gesetzt werden.
- 

282. Wie sollte das Schwert einer Jolle auf Vorwindkurs gefahren werden und warum?

- a. Es sollte aufgeholt werden. Dadurch vermindert sich der Reibungswiderstand, aber auch die Gefahr der Kenterung bei einer unfreiwilligen Halse.
  - b. Es sollte gefiert werden. Dadurch wird das Boot stabiler und die Gefahr der Kenterung bei einer unfreiwilligen Halse reduziert.
  - c. Es sollte nie ganz aufgeholt werden, da es sonst bei einer Kenterung zum Aufrichten der Jolle nicht mehr greifbar ist.
  - d. Es sollte bei stärkerem Wind ganz aufgeholt werden, um die Steuerfähigkeit der Jolle zu verbessern.
- 

283. Wie verändern sich Abdrift und Krängung, wenn das Schwert einer Jolle auf einem Amwindkurs etwas aufgeholt wird?

- a. Die Abdrift wird größer, die Krängung nimmt ab.
  - b. Die Abdrift wird größer, die Krängung nimmt zu.
  - c. Die Abdrift nimmt ab, das Boot wird aufgrund des geringeren Wasserwiderstandes schneller.
  - d. Die Abdrift wird kleiner, die Krängung nimmt ab.
-

284. Mit welcher Krängung sollte eine Jolle üblicherweise gesegelt werden und weshalb?

- a. Möglichst aufrecht, da sonst Abdrift und Luvgerigkeit zunehmen.
  - b. Möglichst aufrecht, weil sonst Abdrift und Leegerigkeit zunehmen.
  - c. Leicht nach Lee geneigt, da sonst die Segel leicht nach Luv überkommen können.
  - d. Möglichst nach Luv geneigt, weil dadurch die Abdrift und die Luvgerigkeit abnehmen.
- 

285. Wie wirkt sich auf einem Halbwindkurs ein zu dicht geholtes Großsegel auf die Geschwindigkeit des Bootes aus?

- a. Die Krängung nimmt zu, die Geschwindigkeit nimmt ab.
  - b. Die Krängung und die Geschwindigkeit nehmen bis zum kritischen Punkt zu, darüber hinaus schnell ab.
  - c. Die Geschwindigkeit nimmt zu, da dadurch die Windkräfte optimaler genutzt werden.
  - d. Das Boot bleibt stehen, da die Strömung abreißt.
- 

286. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit vorne liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

- a. Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
  - b. Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt.
  - c. Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
  - d. Das Vorliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
- 

287. Wie wirkt sich ein Holepunkt, der zu weit achtern liegt, auf Stand und Beanspruchung des Vorsegels aus?

- a. Das Achterliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
  - b. Das Vorliek killt, das Unterliek wird übermäßig gereckt.
  - c. Das Unterliek killt, das Achterliek wird übermäßig gereckt.
  - d. Das Achterliek killt, das Vorliek wird übermäßig gereckt.
- 

288. Wie muss ein Segel bei leichtem Wind getrimmt werden?

- a. Das Segel soll bauchig stehen.



- b. Das Segel soll flach getrimmt werden.
  - c. Die Schoten müssen gefiert werden.
  - d. Die Schoten müssen dicht geholt werden.
- 

289. Wie muss ein Segel bei starkem Wind getrimmt werden?

- a. Das Segel soll flach getrimmt werden.
  - b. Es soll bauchig getrimmt werden.
  - c. Die Schoten müssen dicht geholt werden.
  - d. Die Schoten müssen gefiert werden.
- 

290. Wie beeinflusst ein Unterliekstrecker den Trimm des Segels?

- a. Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.
  - b. Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
  - c. Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Vorsegels bauchiger oder flacher.
  - d. Je nach Zugkraft wird der achtere Teil des Großsegels bauchiger oder flacher.
- 

291. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark von der Seite der Segel weggezogen werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a. Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
  - b. Großsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach vorne.
  - c. Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach achtern.
  - d. Vorsegel flacher trimmen; Gewichtsverlagerung nach vorne.
- 

292. Um auf Amwindkursen eine Jolle auf Kurs zu halten, muss die Pinne stets stark zur Seite der Segel hingedrückt werden. Wie kann der Trimmfehler behoben werden?

- a. Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- b. Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach vorn.
- c. Großsegel bauchiger trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.
- d. Großsegel flacher trimmen, Gewichtsverlagerung nach hinten.

---

293. Warum soll ein gut getrimmtes Segelboot leicht luvgerig sein?

- a. Weil es im Notfall von selbst in den Wind schießt.
- b. Weil es sich so anspruchsvoller steuern lässt.
- c. Weil es so weniger Höhe läuft.
- d. Weil es auf Raumschotkurs mehr Geschwindigkeit läuft.

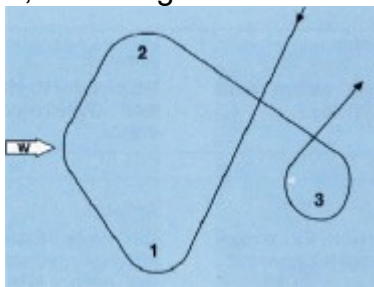
---

294. Welchen Einfluss hat zunehmende Krängung auf den Trimm des Bootes?

- a. Die Luvgerigkeit nimmt zu.
- b. Die Leegierigkeit nimmt zu.
- c. Keinen.
- d. Bis 45° Krängung nimmt die Luvgerigkeit zu, dann wieder ab.

---

295. Welche Manöver hat das Boot auf dem eingezeichneten Kurs an den Punkten 1, 2 und 3 gefahren?



- a. 1 Wende, 2 Halse, 3 Q-Wende.
- b. 1 Q-Wende, 2 Halse, 3 Wende.
- c. 1 Halse, 2 Wende, 3 Q-Wende.
- d. 1 Wende, 2 Q-Wende, 3 Halse.

---

296. Was ist mit Schwert und Ruder einer Jolle zu tun, wenn das Boot an einer Boje liegen gelassen wird?

- a. Schwert und Ruderblatt aufholen, damit das Boot frei schwojen kann.
- b. Schwert absenken, Ruder aufholen, damit das Boot frei schwojen kann.
- c. Schwert aufholen, Ruder absenken, damit das Boot frei schwojen kann.
- d. Schwert und Ruder absenken, damit das Boot frei schwojen kann.

297. Warum ist eine Patenthalse gefährlich?

- a. Es kann zu Verletzungen der Crew, zu Riggschäden und zur Kenterung führen.
  - b. Es kann zur plötzlichen Änderung der Ausweichpflicht kommen.
  - c. Es kann zum Verlust der Steuerfähigkeit des Fahrzeuges führen.
  - d. Es kann erneut eine Patenthalse folgen, wenn nicht sofort abgefallen wird.
- 

298. Ein Segelboot segelt am Wind, plötzlich bricht das Luvwant. Welches Manöver ist sinnvoll?

- a. Wende.
  - b. Halse.
  - c. Q-Wende.
  - d. Aufschießer.
- 

299. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Was ist sofort zu unternehmen?

- a. Abfallen auf Vorwindkurs.
  - b. Dichtholen und Anluven.
  - c. Einen Aufschießer fahren.
  - d. Eine Halse fahren.
- 

300. Ein Segelboot segelt bei starkem Wind nur unter Großsegel auf Amwindkurs. Plötzlich bricht das Vorstag. Womit kann das gebrochene Vorstag schnell provisorisch ersetzt werden?

- a. Durch die Fock oder ein Fall.
- b. Durch die Fockschot oder das Großfall.
- c. Durch die Vor- oder die Achterleine.
- d. Durch die Fockschot oder eine Reffleine.