



Modul Fragenkatalog

Fahrtbereiche 2 / 3 / 4

Segelyachten

**Unterlage für Ausbildungsstätten und Kandidaten
zur Erlangung von Befähigungsausweisen des MSVÖ
sowie Internationale Zertifikate für die Führung
von Yachten auf See beim MSVÖ**

Sehr geehrte Ausbildungsstätte!
Sehr geehrte(r) Kandidat(in)!

Für den Fragenteil der Theorieprüfung für Befähigungsausweise zur Führung von Yachten auf See bietet der MSVÖ folgende Gesamtfragenkataloge an:

- **Allgemeine Fragenkataloge** (Fahrbereiche 1 und 2)
- **Modul Fragenkataloge** für Segel- und Motoryachten (Fahrbereiche 1 und 2)
- **Erweiterungsfragenkataloge** zu den Allg. Fragenkatalogen (Fahrbereiche 3 und 4).

Der Fragenteil einer Theorieprüfung besteht aus einer Auswahl von Fragen der allgemeinen Fragenkataloge bis zum entsprechenden Fahrbereich.

Für die Fahrbereiche 1 und 2 müssen wahlweise zusätzlich Fragen aus den Modul Fragenkatalogen Segel- und/oder Motoryacht beantwortet werden.

Für die Fahrbereiche 3 und 4 besteht der Fragenteil aus Fragen der Erweiterungsfragenkataloge für diese Fahrbereiche.

Die Fragen aus den Modul-Fragenkatalogen Segel- oder Motoryacht können auch als eigene Erweiterungsprüfung beantwortet werden.

Die Fragen der Gesamtfragenkataloge sind wie folgt gekennzeichnet:

Erstes Zeichen:

Fahrbereich ab dem die Frage geprüft wird. Für Fahrbereich 1 werden nur Fragen des Fahrbereiches 1 geprüft. Für Fahrbereich 2 werden auch Fragen des Fahrbereiches 1 geprüft. Für Fahrbereich 3 und 4 werden jeweils die Fragen der Erweiterungsfragenkataloge geprüft. Fragen der niedrigeren Fahrbereiche könnten zum Verständnis relevant sein.

Zweites Zeichen:

- **A, B, C, D, E, F** = Frage eines Allgemeinen Fragenkataloges oder Erweiterungsfragenkataloges aus den Sachgebieten A, B, C, D, E, oder F.
- **S** = Frage aus dem Sachgebiet "Segeljacht" eines Modul-Fragenkataloges Segelyacht
- **M** = Frage aus dem Sachgebiet "Motorjacht" eines Modul-Fragenkataloges Motoryacht

Drittes und viertes Zeichen:

Buchstabe des Kapitels innerhalb des Sachgebietes und Ziffer der Frage.

Von den angeführten Antworten zu den Fragen wird eine als richtig bewertet, die drei anderen Antworten sind weniger zutreffend.

In den **Gesamtfragenkatalogen** ist die erste Antwort fett, sie ist die richtige Antwort.

Die **Prüfungsfragenkataloge** die beim Fragenteil der Theorieprüfung beantwortet werden müssen sind eine Auswahl von Fragen aus den Gesamtfragenkatalogen. In diesen ist die richtige Antwort nicht fett und die Reihenfolge der Antworten wird regelmäßig geändert.

Der Fragenteil der Theorieprüfung gilt als bestanden wenn insgesamt 75 % aller Fragen (inklusive der gewählten Modul – Sachgebiete) richtig sind, und mindestens die Hälfte der Fragen jedes Sachgebietes ebenfalls richtig beantwortet sind.

Bei der Formulierung der Fragen und Antworten erlauben wir uns für Personen die männliche Form zu verwenden.

Ihr Prüfungsreferat des MSVÖ

Sachgebiet Fragen Modul Segelyacht

Sachgebiet	Anzahl Prüfungsfragen	
	FB1	FB2
S. Modul Segeljacht		
S.1 Manöver und Segeltheorie		
S.2 Jachtbau und Schiffstechnik	10	14
S.3 Navigatorische Besonderheiten		
S.4 Sicherheit auf See speziell für Segler		
Gesamtfragen Modul Segelyacht	10	14

1 S **Modul Segeljacht**

2 S **Modul Segeljacht**

1 S.1 **Manöver und Segeltheorie**

1 S.1.01 **Welches Vorsegel wird bei stärkerem Wind gefahren?**

Fock
Genua
Blister
Gennaker

1 S.1.02 **Welche Funktion hat der Baumniederholer?**

er verhindert das Aufsteigen des Großbaumes auf Vorwindkursen
er dient zum Spannen des Lazy Jack
er fixiert den Baum wenn das Segel reißt
er verhindert das Umschlagen des Baumes bei der Halse

1 S.1.03 **Wofür ist der Holepunkt der Genuaschot verstellbar ?**

um den Zug der Schot zwischen Achterliek und Unterliek zu verteilen
um den Zug der Schot zwischen Vorliek und Achterliek zu verteilen
damit die Schot immer an eine Winsch gelegt werden kann
damit entweder die Backbord- oder die Steuerbordschot wirksam werden

1 S.1.04 **Was kann mit der Großschot eingestellt werden?**

der Anstellwinkel des Großbaumes
die Länge des Großbaumes
der Anstellwinkel des Spibaumes
die Vorliekspannung

1 S.1.05 **Wann ist ein Segelschiff „luvgierig“ ?**

wenn es sich von selbst in den Wind dreht
wenn es mit dem Heck in den Wind dreht
wenn es von selbst eine Halse macht
wenn es sich vom Wind wegdreht

1 S.1.06 **Wie äußert sich „Leegierigkeit“ ?**

das Schiff versucht sich vom Wind wegzudrehen
das Schiff versucht sich zum Wind zu drehen
das Schiff versucht den Bug ins Wasser zu drücken
das Schiff versucht parallel nach Lee zu treiben

1 S.1.07 **Welche Großsegel sind besser bei gutem Wind auf Kursen hoch am Wind?**

flach getrimmte Großsegel
Großsegel ohne Achterliek
bauchig getrimmte Großsegel
Großsegel mit Bullenstander gesichert

1 S.1.08 **Wie funktioniert ein Bindereff ?**

der untere Teil des Großsegels wird mit Reffkauschen und Reffleinen zum Baum gezogen
in das Großsegel wird mittig ein Bauch eingebunden
der untere Teil des Großsegels wird um den Mast gewickelt und festgebunden
das Achterliek des Großsegels wird mit Bändseln eingebunden



- 1 S.1.09 **Auf welchen Kursen kann das Roll-Vorsegel geborgen werden ?**
- auf allen Kursen**
 nur vor dem Wind
 nur im oder nahe im Wind
 nur auf Halbwindkurs
- 1 S.1.10 **Auf welchen Kursen wird das Großsegel am besten geborgen ?**
- im oder nahe am Wind**
 auf allen Kursen
 platt vor dem Wind
 auf Halbwindkurs
- 1 S.1.11 **Wie nähert man sich unter Segel einer Muring-Boje so, dass man daran festmachen kann?**
- mit einem Aufschiesser**
 mit einer Halse
 mit einem Bojentörn
 in Rückwärtsfahrt
- 1 S.1.12 **Welche Unterstützung der Crew braucht der Rudergänger meist bei einer Wende?**
- Bedienung der Genuaschoten**
 Bedienung der Wendeleine
 Bedienung des Autopiloten
 Bedienung des Genuafalls
- 1 S.1.13 **Welche Unterstützung der Crew braucht der Rudergänger meist bei der Halse?**
- Bedienung der Genuaschoten und der Großschot**
 Bedienung der Genua-Rollschot und des Großniederholers
 Bedienung der Genuaschot und der Halseschot
 Bedienung der Genuafall und Großfall
- 1 S.1.14 **Wann soll ein Segel bauchig getrimmt werden?**
- bei schwachem Wind**
 bei Starkwind
 bei entgegenkommenden Winden
 bei schralenden Winden
- 1 S.1.15 **Was zeigen Trimmfäden an ?**
- den Strömungsverlauf entlang des Segels**
 den Luftdruck an Vor- und Rückseite des Segels
 den Zug in Vor- und Achterliek
 die Faltenbildung im Segel
- 1 S.1.16 **Warum hat ein Segelboot den Segeldruckpunkt meist vor dem Lateraldruckpunkt ?**
- um Luvgerichtigkeit durch die seitlich angreifenden Segelkräfte auszugleichen**
 um Leegierigkeit durch die seitlich angreifenden Segelkräfte auszugleichen
 um bei größeren Ruderausschlägen stabil zu bleiben
 um die Leegierigkeit bei gerefften Segeln auszugleichen
- 1 S.1.17 **Was ist der Segeldruckpunkt ?**
- der zentrale Angriffspunkt aller Windkräfte auf die Segel**
 der Punkt an dem die Schotkraft wirkt (Holepunkt)
 der Punkt an dem der Segelbauch am größten ist
 der Punkt an dem der Unterdruck am Segel am größten ist

- 1 S.1.18 **Beim Reffen einer Rollgroß in den Mast bilden sich Falten im Wickel. Was kann die Ursache sein ?**
- der Großbaum ist nicht auf die richtige Höhe angedirkt**
 die Latten des Großsegels stehen nicht exakt rechtwinkelig
 der Traveller ist nicht losgeworfen
 der Mast ist durch die Rollschot zu stark belastet
- 1 S.1.19 **Was geschieht bei einem „Quickstop“ Manöver ?**
- über Stag gehen mit Fock back, halsen mit Groß dicht**
 über Stag gehen mit Groß back, halsen mit gefierter Groß
 über Stag gehen mit Wende, halsen mit Groß back
 über Stag gehen mit Stützruder, halsen mit gefierter Groß
- 1 S.1.20 **Was ist ein Twist im Segel ?**
- ein oben und unten unterschiedlicher Anstellwinkel**
 eine Krümmung im Achterliek wegen des oben schwächeren Windes
 eine durch Wende oder Halse entstandene Verdrehung des Segels um das Fall
 eine Krümmung des Gewebes des Segels im Scheitel des Segels
- 1 S.1.21 **Auf welchem Kurs erzeugt das Großsegel die meiste Kraft in Vortriebsrichtung?**
- auf etwas achterlicher als Halbwindkurs**
 auf etwas vorlicher als Amwindkurs
 auf Kurs platt vor dem Wind
 auf etwas achterlicher als Raumschotkurs
- 1 S.1.22 **Welche Rollreffanlagen gibt es für Großsegel ?**
- einrollen in den Mast oder in den Baum**
 nur einrollen in den Baum möglich
 nur einrollen in den Mast möglich
 einrollen geht nur mit Vorsegel
- 1 S.1.23 **Wie wird ein Großbaum-Rollgroßsegel gesetzt?**
- es wird mit Zug am Großfall vom Großbaum gewickelt**
 es wird mit Zug an der Großschot aus dem Großbaum gewickelt
 es wird mit Zug am Großfall aus dem Mast gewickelt
 es wird mit Zug an der Dirk aus dem Großbaum gezogen
- 1 S.1.24 **Was kann zum Aufstoppen beim Anlegen unter Segel verwendet werden?**
- Leinen**
 Stoppersegel
 90° Rudereinschlag
 Groß dichtholen
- 1 S.1.25 **Welche Seiten hat das Winddreieck?**
- Wahrer Wind, scheinbarer Wind, Fahrtwind**
 Bordwind, scheinbarer Wind, Wind von vorne
 Nordwind, Ostwind, Fallwind
 Wahre Winddrehung, gefühlte Winddrehung, Wind von vorne
- 1 S.1.26 **Welche Kraft am Segel entsteht durch die Profiltiefe?**
- Auftrieb**
 Abtrieb
 Antrieb
 Wegtrieb

1 S.1.27 **Wie fährt man ein POB Manöver mit Q-Wende ?**

abfallen, Q-Wende, abfallen, Nahezu-Aufschiesser
anluven, Wende, abfallen, mit Q-Wende POB einkreisen
abfallen, 5 Schiffslängen weitersegeln, Q-Wende, auf Vorwindkurs zum POB
Q-Wenden sind ungeeignet für POB

1 S.1.28 **Was ist beim Lateralplan von Segelschiffen zu beachten?**

der seitliche Wasserwiderstand sollte groß sein
der Mastfuß sollte tief angebracht sein
der seitliche Wasserwiderstand sollte klein sein
das Heck sollte hochgezogen sein

1 S.1.29 **Wohin führt die Reffleine einer Vorsegel-Rollreffanlage ?**

zur Trommel
zur Reffkausch
an eine geeignete Stelle in der Mitte des Vorsegels
zur Reffrolle am Vorsegelfall

2 S.1 **Manöver und Segeltheorie**

2 S.1.33 **Die am Segel angreifende Windkraft**

trägt mit ihrer Querab-Komponente zur seitlichen Abdrift bei
trägt mit ihrer Voraus-Komponente zur seitlichen Abdrift bei
trägt mit ihrem gesamten Wert zur seitlichen Abdrift bei
hat mit der Windabdrift nichts zu tun

2 S.1.01 **Was ist ein Traveller ?**

Vorrichtung zum Verstellen des Holepunktes der Großschot
leichte Fahrtenyacht
Schiene an der das Vorsegel angeschlagen ist zum Aufrollen
Rutscher zum Aufziehen des Großsegels am Mast

2 S.1.02 **Auf welchem Kurs kann ein Großsegel gerefft werden?**

Kurs am Wind
Halbwindkurs
platt vor dem Wind
nur bei stehendem Schiff

2 S.1.03 **Das Segelboot wird zusehends luvgerig und droht in der Bö aufzuschießen. Gegenmaßnahme ?**

Großsegel reffen
Achterliek dichter holen
Autopilot einschalten
Vorsegel fieren

2 S.1.04 **Wie leite ich das Reffen des Großsegels ein ?**

Schot fieren, Dirk anholen, Fall fieren
Schot dichtholen, Dirk dichtholen, Fall fieren
abfallen, Fall dichtholen, Dirk fieren,
Schot fieren, Fall dichtholen, Dirk fieren,

- 2 S.1.05 **Was kann bei einer Halse besonders gefährlich sein?**
- das plötzliche Umschlagen des Großbaumes**
das Backstehen der Genua
die Belastung des Segelhalses
das Eintauchen des Hecks (Unterschneiden)
- 2 S.1.06 **Hart am Wind zeigen die Trimmfäden in Lee nach oben. Was tun ?**
- anluven oder fieren**
abfallen oder dichtholen
anluven oder dichtholen
abfallen oder fieren
- 2 S.1.07 **Vorsegel: Unterliek zu lose, Achterliek zu straff. Was ist zu tun?**
- Holepunkt nach achtern**
Rolleine fieren
Holepunkt nach vorne
Vorsegelschot fieren
- 2 S.1.08 **Was ist der Fahrtwind?**
- der durch die Fahrt über Grund verursachte Wind**
der durch die rechtweisende Fahrt verursachte Wind
der am Achterliek austretende Wind am Segel
der für die Fahrt vorausgesagte Wind
- 2 S.1.09 **Welchen Widerstand muss der vorausgerichtete Kraftanteil der Segel überwinden ?**
- den Wasserwiderstand**
die Windabdrift
die Querkraft
die Stromabdrift
- 2 S.1.10 **Was bewirkt das Anholen der Rolleine bei üblichen Vorsegelrollreiffanlagen ?**
- die Rolleine wird auf der Haspel abgewickelt und rollt das Segel ein**
die Rolleine wird auf der Haspel abgewickelt und rollt das Segel aus
die Rolleine wird auf die Haspel aufgewickelt und rollt das Segel ein
die Rolleine wird auf die Haspel aufgewickelt und rollt das Segel aus
- 2 S.1.11 **Was tut man um Beizuliegen?**
- Fock back, Ruder auf Anluven**
Groß back, Ruder auf Abfallen
Segel bergen, Ruder auf Anluven
Leinen am Partner belegen, Groß back
- 2 S.1.12 **Welches Manöver kann bei Schlechtwetter zu einer ruhigeren Lage führen ?**
- beidrehen**
halsen
anluven auf Halbwindkurs
seitliches Ausbringen von Tauen
- 2 S.1.13 **Was ist beim Ablegen von einer Muring-Boje unter Segel zu beachten?**
- nach "Boje frei" sollte genügend Wind in den Segeln sein um wegzufahren**
nach "Boje frei" sollten die Segel killen
nach "Boje frei" rechtzeitig Anker lichten
nach "Boje frei" sollte die Vorspring auf Zug kommen

- 2 S.1.14 **Wann ist ein Segel „im Trimm“?**
- wenn die Luft möglichst laminar abströmt**
wenn die Trimmfäden nach unten bewegt werden
wenn der Anstellwinkel gleich dem Windeinfallswinkel ist
wenn der Scheitel des Bauches ganz vorne ist
- 2 S.1.15 **Wodurch kann man beim Segeltrimm die Tatsache berücksichtigen, dass der Wind in Masthöhe stärker ist als der Bodenwind ?**
- durch Twist im Segel**
durch Latten im Segel
durch Kettbahnen im Segel
durch Öffnungen im Segel
- 2 S.1.16 **Was ist der Lateraldruckpunkt ?**
- der gerade wirksame Angriffspunkt aller seitlich wirkenden Wasserkräfte**
der gerade wirksame Angriffspunkt aller fahrtbremsend wirkenden Wasserkräfte
der geometrische Schwerpunkt des Lateralplanes
der Punkt an dem die größten Querkräfte auf den Rumpf wirken
- 2 S.1.17 **Was ist ein Schnellreff ?**
- der untere Teil des Großsegels wird mit einer einzigen Reffleine zum Baum geholt**
der untere Teil des Großsegels wird mit einer einzigen Reffleine zum Mast geholt
das Großfall wird gefiert und das Großsegel einfach lose gelassen
das Großfall wird gefiert und das Großsegel in den Baum gewickelt
- 2 S.1.18 **Was muss ich am Ende des Reffens des Großsegels tun ?**
- Fall dichtholen, Dirk fieren, Schot trimmen**
Dirk anholen, Fall fieren, Schot fieren
anluven, Fall dichtholen, Dirk dichtholen,
Schot fieren, Fall fieren, Dirk fieren,
- 2 S.1.19 **Wie kann ein POB Manöver gefahren werden ?**
- beidrehen, beiliegen, driften**
beidrehen, wenden, Nahezu-Aufschiesser
Heck in den Wind, Fock back, driften
abfallen, 5 Schiffslängen weitersegeln, beidrehen
- 2 S.1.20 **Auf welchem Kurs hat ein Segelboot die größte Geschwindigkeitskomponente gegen den Wind ?**
- Amwindkurs**
Vorwindkurs
gegen den Wind ist keine Geschwindigkeitskomponente möglich
bei ca. 110 Grad Windeinfallswinkel
- 2 S.1.21 **Wie stark ist der scheinbare Wind beim Amwindkurs?**
- stärker als der wahre Wind**
schwächer als der wahre Wind
ebenso stark wie der wahre Wind
stärker als der Relativwind
- 2 S.1.22 **Wie stark ist der scheinbare Wind bei Raumwindkurs?**
- schwächer als der wahre Wind**
stärker als der wahre Wind
ebenso stark wie der wahre Wind
immer null

2 S.1.23 **Zu welchem Manöver gehören die Kommandos „Ree“ und „vorn über“ ?**

Wende
MOB
Halse
Ankern

2 S.1.24 **Welches Vorsegel ist für Wind mit Sturmstärke gedacht?**

Sturmfock
Sturmgenua
Trysegel
Mini-Vorsegel

2 S.1.25 **Was ist beim Setzen und Bergen eines Standard-Großsegels zu beachten?**

Mastrutscher sollten nicht seitlich belastet werden
Mastrutscher sollten alle ein- und ausgefädelt werden
Mastrutscher sollten nur seitlich belastet werden
Mastrutscher vorsichtig mit Tripleine betätigen

2 S.1.26 **Warum sollte das Großsegel beim Bergen eines Mast-Rollgroßsegels möglichst parallel eingerollt werden?**

damit Faltenbildung im Wickel vermieden wird
damit der bauchige Schnitt nicht geglättet wird
damit der Mast nicht gesprengt wird
damit der Wickel unten straffer wird als oben

2 S.1.27 **Wie sollte ein Großbaum-Rollgroßsegel geborgen werden?**

mit möglichst parallelem Wickel
mit einem beim Mast doppelt so straffen Wickel
mit Falten nahe der Baumnock
mit abgeschlagenem Großfall

2 S.1.28 **Welchen Vorteil haben Lazy-Jacks und Lazy-Bags?**

das Großsegel wird beim Bergen geführt und aufgefangen
das Großsegel braucht beim Setzen kein Fall
das Vorsegel wird beim Bergen geführt und aufgefangen
das Großsegel wird beim Bergen automatisch nach achtern gezogen

2 S.1.29 **Wie wird beim konventionellen Bindereff die Verkleinerung der Segelfläche erreicht?**

das Großsegel wird bis zu einer gewissen Höhe mit Reffkauschen am Baum gehalten
das Großsegel wird bis zu einer gewissen Höhe in den Baum gerollt
das Großsegel wird ab einer gewissen Unterliekslänge mit Reffkauschen am Mast gehalten
der Kopf des Großsegels wird ab einer gewissen Höhe umgeklappt und festgebunden

2 S.1.30 **Wie wird beim Reffen mit einem Mast-Rollreff-System die Verringerung der Segelfläche erreicht?**

durch Einrollen des vorderen Teils des Großsegels in den Mast
durch Einrollen des unteren Teils des Großsegels in den Baum
durch Einrollen des Kopfteils des Segels um die Latten
durch Drehen des Mastes gegen die Luvseite

- 2 S.1.31 **Wie kann man beim Ankern unter Segel die Fahrt knapp vor dem Ankerpunkt aus dem Schiff nehmen?**
- durch Großsegel backstellen**
 durch Großsegel bergen
 durch Großsegel fieren
 durch Großsegel reffen
- 2 S.1.32 **Wie kann man beim Ablegen unter Segel bei vorlichem Wind verhindern, dass man nach achtern treibt?**
- mit einer Achterspring**
 mit einer Achterleine
 mit einer Vorspring
 mit einem Hanepot
- 1 S.2 **Jachtbau und Schiffstechnik**
- 1 S.2.01 **Welche Anforderungen erfüllt ein gutes Segelmaterial?**
- reißfest, formstabil, UV-beständig**
 windabweisend, dehnfhig, leitfähig
 temperaturbeständig und glatt
 grob gewebt, in Bahnen von 20m Breite verfügbar
- 1 S.2.02 **Was ist ein Multihull ?**
- Schiff mit mehr als einem Rumpf**
 Schiff mit mehr als 2 Rmpfen außer Katamaran
 Schiff mit Rumpf aus dreilagigem Gelcoat
 unsinkbares Schiff mit Doppel – Rumpf
- 1 S.2.03 **Was ist eine Slup ?**
- ein einmastiges Segelboot mit Vor- und Großsegel**
 ein Beiboot mit Ruder
 ein einmastiges Segelboot mit Lateinersegel
 ein zweimastiges Segelboot mit Besansegel
- 1 S.2.04 **Wozu kann ein Segelschiff ein ausfahrbares Schwert haben?**
- gegen die Abdrift**
 anstatt des Ruders
 gegen seitliche Wellen
 gegen Piraten
- 1 S.2.05 **Was ist eine Pinne ?**
- ein Hebel zum direkten Betätigen des Ruders**
 ein Steckstab zum Belegen von Leinen
 ein aufklappbares Ruder
 ein seitlicher Zapfen am Steuerrad
- 1 S.2.06 **Wie wird die seitliche Stabilität des Mastes erreicht?**
- durch Wanten und Salings**
 durch Stagwanten und Seitenpttings
 durch Stagen und Backstagen
 durch den Mastfuß

1 S.2.07 **Was ist ein Spinnaker ?**

großes meist symmetrisches Vorsegel
kleines meist unsymmetrisches Vorsegel
großes meist unsymmetrisches Vorsegel
kleines meist symmetrisches Vorsegel

1 S.2.08 **Welche Ecken hat ein dreieckiges Schratsegel?**

Kopf, Hals, Schothorn
Kopf, Fuß, Schothand
Hals, Hand grün, Hand rot
Kopf, 2 x Schothorn

1 S.2.09 **Was fällt unter „stehendes Gut“?**

Wanten und Stagen
Fallen und Dirk
Aufbauten und Antennen
Reling und Bugkorb

1 S.2.10 **Was fällt unter „laufendes Gut“?**

Fallen und Schoten
Wanten und Stagen
Spieren und Bäume
Winschen und Taljen

1 S.2.11 **Aus welchen Daten kann ich ein Polardiagramm zeichnen?**

Windeinfallrichtungen und Fahrt
Windrichtung und Positionen
Anstellwinkel des Großsegels und rechtvoraus Richtungen
Windeinfallrichtungen und Kompasswerte

1 S.2.12 **Welche Antriebsarten sind für den Propeller bei Segelbooten üblich?**

Welle, Saildrive
Segelgetriebe, Segelwelle
Innenpropeller und Faltwelle
Speeddrive und Senkpropeller

1 S.2.13 **Wozu dient die Saling?**

zum Abspreizen der Oberwant am Mast
zum Befestigen der Unterwant
zum Befestigen des Salinglichtes
zum Abstützen des Großsegels auf Raumschotkursen

1 S.2.14 **Wann wird ein Schiff als "stabil" bezeichnet ?**

wenn es sich bei Krängung wieder aufrichtet
wenn die Zuladung an ihrem Platz bleibt und nicht verrutscht
wenn sich der Rumpf nicht mehr als 1% durchbiegt
wenn es in der gekrängten Lage sicher verweilt

1 S.2.15 **Wie nennt man diesen Antrieb?**

Saildrive
Z-Trieb
Starrer Wellentrieb
Jet-Trieb



2 S.2 **Jachtbau und Schiffstechnik**

2 S.2.01 **Bis zu welchen Krängungswinkeln kann sich ein "formstabiles" Schiff wieder aufrichten?**

bei weniger als 90 Grad

bei mehr als 90 Grad

der maximale Krängungswinkel hängt ab vom Ballastgewicht

bei ca. 135 Grad

2 S.2.02 **Bis zu welchen Krängungswinkeln kann ein "gewichtsstabiles" Schiff sich wieder aufrichten?**

bei mehr als 90 Grad

bei weniger als 90 Grad

der maximale Krängungswinkel hängt ab vom Schiffsquerschnitt

bei ca. 45 Grad

2 S.2.03 **Welche Formen von Rudern kann ein Segelboot haben ?**

Balanceruder, Spatenruder

Achterruder, Skegpendel

Schaufelruder, Rundruder

Holzpinne, Tiefenruder

2 S.2.04 **Was verbindet Mast und Baum ?**

der Lümmelbeschlag

der Holepunkt des Baumes

der Drehpunkt des Mastfalles

die Gaffelklau

2 S.2.05 **Wodurch wird der Mast in den Richtungen bugwärts und heckwärts festgehalten?**

durch Stage

durch Bolzen im Mastfuß

durch Wanten mit Pütting am Vorschiff

durch Genuafall und Dirk

2 S.2.06 **Was ist ein Blister ?**

leichtes, großes Vorsegel

kleines, leichtes Vorsegel

leichtes, großes Großsegel

Regattasegel Klasse A

2 S.2.07 **Was ist ein Gennaker ?**

asymmetrisches großes Vorsegel

Vorsegel zum Einrollen

symmetrisches großes Vorsegel

kleine Sturmfock

2 S.2.08 **Wie sieht eine Sturmfock aus?**

klein und flach geschnitten

kurz mit langem straffem Unterliek

klein und bauchig geschnitten

hoch und bauchig geschnitten



- 2 S.2.09 **Welcher Schiffstyp hat einen wesentlich kleineren und extrem am Achterschiff liegenden Mast?**
- Yawl**
Schoner
Ketsch
Slup
- 2 S.2.10 **Welchen Vorteil haben Faltpropeller ?**
- geringerer Wasserwiderstand beim Segeln**
durch dauernde Bewegung weniger Muschelansatz
mehr Vortrieb auch bei geringer Motorleistung
können beim Segeln einen Wellengenerator antreiben
- 2 S.2.11 **Welcher Schiffstyp hat einen vorderen Mast der kleiner oder gleich groß ist wie der achtere Mast?**
- Schoner**
Yawl
Ketsch
Slup
- 2 S.2.12 **Welcher Schiffstyp hat typischerweise mehrere Vorsegel und meist einen Klüverbaum ?**
- Kutter**
Ketsch
Dau
Slup
- 2 S.2.13 **Welche Besonderheit hat das Rigg einer Ketsch?**
- 2 Masten, der hintere kleiner**
2 Masten, der hintere größer
2 Masten, der hintere mit auffallend großem Mastfall
1 Mast und ein Klüverbaum
- 2 S.2.14 **Wodurch wird ein bauchiger Schnitt bei einem Segel erreicht?**
- durch Zusammennähen von speziell zugeschnittenen Bahnen**
durch Einnähen von Gummiteilen zwischen den Bahnen
durch Zusammennähen von speziell zugeschnittenen Trapezen
durch Bearbeitung in Hochdruckpressen bei 350 Grad
- 2 S.2.15 **Die erreichbare Geschwindigkeit mit einem Segelboot bei verschiedenen Windeinflallsrichtungen sehe ich aus**
- dem Polardiagramm**
den Polkoordinaten
dem Segelplan mit Winkeleinteilung
dem Speednomogramm von Rudloff
- 2 S.2.16 **Warum sind Multihulls oft leichter und schneller als Monohulls?**
- weil sie nicht gewichtsstabil gebaut sind**
weil sie nicht formstabil gebaut sind
weil sie gewichtsstabil gebaut sind
weil sie aus leichteren Materialien gebaut sind
- 1 S.3 **Navigatorische Besonderheiten**

1 S.3.01 **Was muss man bei der Kursbestimmung unter Segel mit einrechnen ?**

Beschickung für Wind

Beschickung für Luvgerigkeit
Beschickung für Krängung
Beschickung für Kompassstilt

1 S.3.02 **Was ist der Wendewinkel bei der Navigation zum Aufkreuzen?**

Winkel zwischen rwK auf Steuerbordbug und rwK auf Backbordbug

Winkel zwischen MgK auf Steuerbordbug und MgK auf Backbordbug
Winkel zwischen Windeinfall und Bugrichtung
Winkel zwischen KdW vor der Halse und KdW nach der Halse

1 S.3.03 **Was muss man bei der Berechnung der Segelzeit und Ankunftszeit bei Zielen in Luv beachten?**

bei Kreuzschlägen zu Zielen in Luv ist die Annäherungsgeschwindigkeit wesentlich geringer als die Fahrt durchs Wasser

bei Kreuzschlägen zu Zielen in Luv erhöht der Fahrtwind die Fahrt durchs Wasser und dadurch erreicht man das Ziel genau so schnell wie auf direktem Weg

bei Kreuzschlägen zu Zielen in Luv ist die Annäherungsgeschwindigkeit größer als die Fahrt durchs Wasser

bei Kreuzschlägen zu Zielen in Luv ist die Annäherungsgeschwindigkeit auf einem Bug immer negativ

2 S.3 **Navigatorische Besonderheiten**

2 S.3.01 **Wann ist die Windabdrift kleiner ?**

bei größerer Schiffsgeschwindigkeit

bei kleinerer Schiffsgeschwindigkeit
bei eingezogenem Schwert
bei Ruderstellung nach Lee

2 S.3.02 **In welchem Winkel zur Bugrichtung sollte ein Ziel beim Aufkreuzen sein damit man es nach einer Wende erreichen kann ?**

doppelter wahrer Windeinfallswinkel plus Windabdrift

doppelter scheinbarer Windeinfallswinkel plus Windabdrift
doppelter wahrer Windeinfallswinkel plus 2x Windabdrift
doppelte Höhe am Wind plus doppelte Windabdrift

2 S.3.03 **Was ist die Höhe am Wind bei der Navigation zum Aufkreuzen (ohne Strom)?**

Winkel zwischen wahren Wind und Kurs durchs Wasser

Winkel zwischen wahren Wind und scheinbarem Wind
Winkel zwischen scheinbarem Wind und rechtweisendem Kurs
die gesegelte Strecke am Wind projiziert auf die Windrichtung

2 S.3.04 **Was ist bei der Berechnung von ETE und ETA für Ziele in Luv unter Stromeinfluss zu beachten?**

die Fahrt über Grund kann auf Steuerbordbug anders sein als auf Backbordbug

die Logge kann durch den Strom auf Steuerbordbug anders drehen als auf Backbordbug
die Fahrt durchs Wasser ist auf Steuerbordbug anders als auf Backbordbug
die Missweisung für den Kompass kann auf Steuerbordbug anders sein als auf Backbordbug

1 S.4 **Sicherheit auf See speziell für Segler**

1 S.4.01 **Was ist bei Bruch eines Stages oder einer Want bei Kurs am Wind zu tun?**

Schoten loswerfen

Schoten anholen
Fallen loswerfen
Baumniederholer setzen

1 S.4.02 **Was ist bei Mastbruch vorrangig zu tun?**

herabhängende Teile festzurren oder entfernen

Notantenne an der Reling montieren
Segel reparieren
herabhängende Teile nachschleppen zum späteren Bergen

1 S.4.03 **Was kann man bei Bruch der Übertragung Steuerrad-Ruder tun?**

Kurs halten durch Großsegel und Vorsegel neutral trimmen

Kurs halten durch Loswerfen der Schoten
Kurs halten durch dichtholen des Großsegels
Kurs halten durch dichtholen des Vorsegels

1 S.4.04 **Was sind häufige Ursachen für Mastbruch?**

gebrochene Stage oder Wanten

gebrochene Lümmelbeschläge
gebrochene Relingstützen und Bugkörbe
gebrochene Fallenstopper

2 S.4 **Sicherheit auf See speziell für Segler**

2 S.4.01 **Was ist bei Bruch eines Luvwants beim Segeln auf Amwindkurs vorrangig zu tun?**

wenden

abfallen
Großsegel dichtholen
Mast seitlich fallen lassen

2 S.4.02 **Wozu dient der Wantenschneider ?**

zum kappen der Wanten

zum justieren der Wantenspannung
zum ablängen der Wanten beim Aufriggen
zum Verpressen der Augen in den Püttings

2 S.4.03 **Was kann bei Mastbruch unmittelbar gefährlich sein?**

losgebrochene Teile des Mastes, die an Wanten und Stagen hängen

die Fahrtminderung durch die fehlende Segelfläche
der Kurzschluss durch Beschädigung des Kabels der Funkantenne
der Ausfall des Verklickers

2 S.4.04 **Was ist ein Notrigg?**

behelfsmäßig aufgestellte Spieren zum setzen von Segeln

ein Beiboot für den Notfall
eine behelfsmäßig gespannte Leine zum Setzen der Signalflaggen "N" und "C"
behelfsmäßig festgezurrte Bretter als Notruder

2 S.4.05 **Wie kann bei Ausfall der Übertragung Steuerrad-Ruder das Schiff auf Kurs gehalten werden?**

mit dem Notpinne direkt an der Ruderachse

mit dem Ruderstandsgeber direkt an der Ruderachse

mit einem "GOTO" Befehl am Kartenplotter

mit dem Not-Zahnriemen direkt an der Ruderachse

