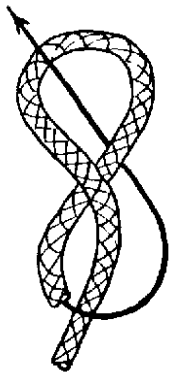
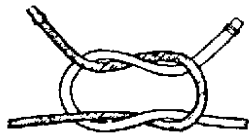


Knoten für den Sportbootführerschein



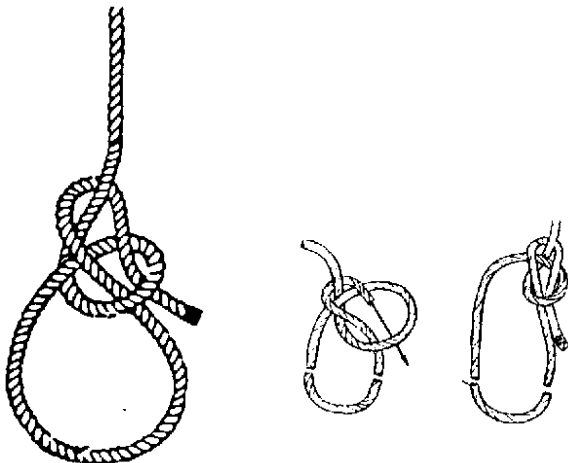
Achtknoten:

Verhindert, daß die Leine durch einen Block oder eine Leitöse ausrauscht.



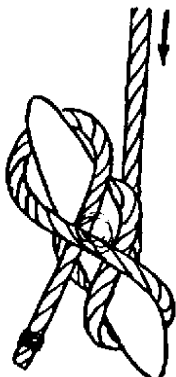
Kreuzknoten:

Zum Verbinden zweier gleichstarker Enden.



Palstek:

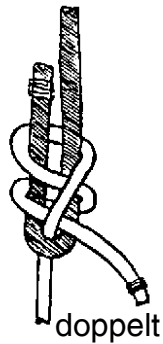
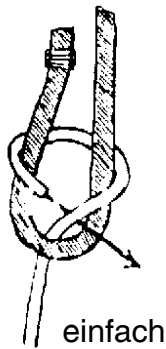
Zum Schlagen eines sich nicht zuziehenden Auges, zum Festmachen an einem Poller oder Pfahl und zum Bergen oder Sichern von Personen.



Kopfschlag:

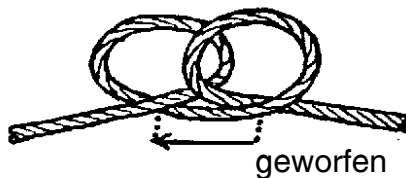
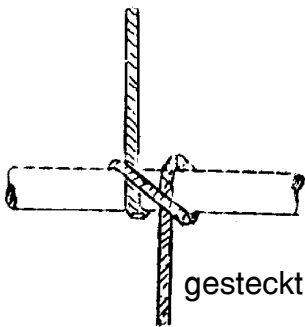
Zum Belegen an einer Klampe oder an einem Kreuzpoller.

Knoten für den Sportbootführerschein



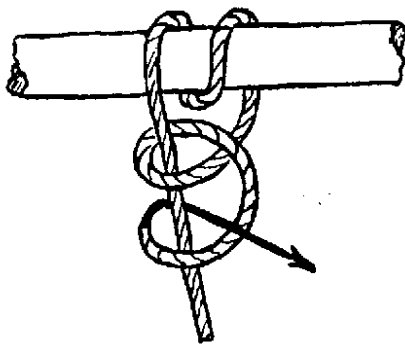
Schotstek:

Zum Verbinden zweier verschieden starker Enden. Der doppelte Schotstek ist haltbarer, weil zwei Törns um die Bucht gelegt werden.



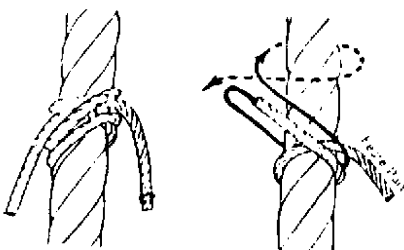
Webleinstek:

Zum vorübergehenden Belegen an Reling oder Pfahl, bei längerem Belegen mit einem halben Schlag.



1 1/2 Rundtörn mit 2 halben Schlägen:

Zum Belegen von Festmacherleinen an Spieren, Querbalken und an dicken Leinen.



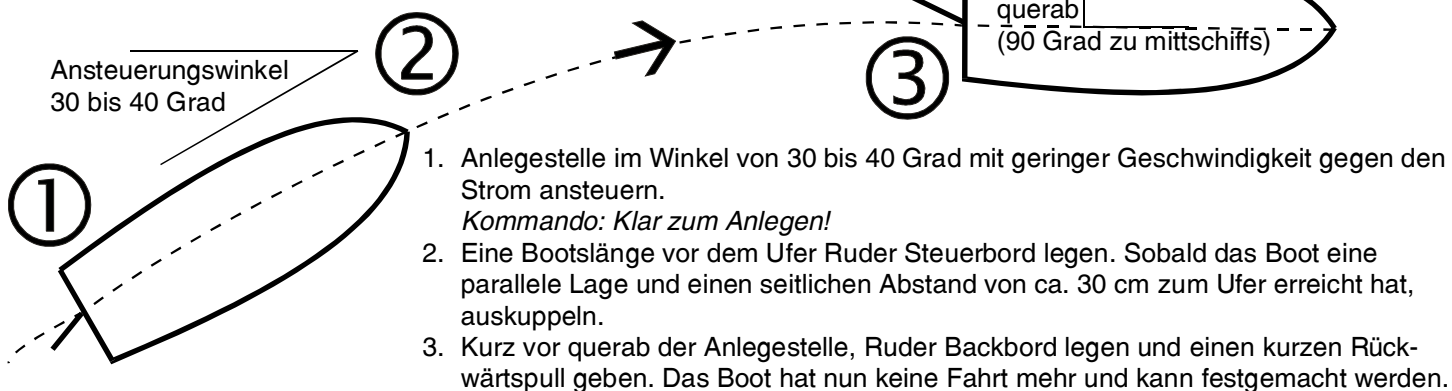
Stopperstek:

Zum Abschleppen mit einer dünnen Leine an einer Schlepptrose. (Vorsicht hält nur solange Zug auf der Leine ist!)

Anleitung zum praktischen Motorbootfahren

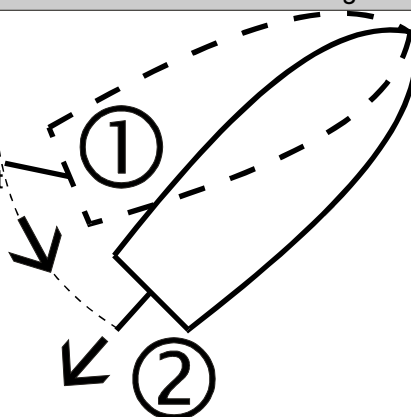


Anlegen



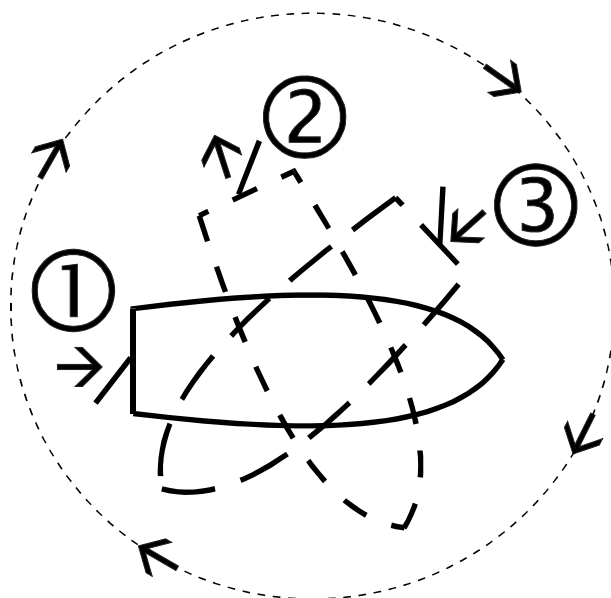
Ablegen

- Ruder hart Backbord legen und Vorwärtsgang einlegen.
Kommando: Klar zum Ablegen!
(Das Boot dreht sich nun mit dem Heck vom Ufer weg, bleibt die Vorsprung belegt nennt man dies "Eindampfen in die Vorsprung".)
- Sobald sich das Boot um 45 Grad gedreht hat, auskuppeln, Ruder mittschiffs legen und rückwärts in die Strommitte fahren.



Wende auf engstem Raum

- Boot aufstoppen.
Kommando: Klar zur Wende auf engstem Raum!
Ruder hart Steuerbord legen und einen kurzen Vorwärtspull geben.
(Das Boot dreht sich nun mit dem Uhrzeigersinn um ca. 60 Grad.)
- Dann Ruder hart Backbord legen und einen kurzen Rückwärtspull geben.
(Das Boot dreht sich um weitere 60 Grad.)
- Noch einmal Ruder hart Steuerbord legen und einen kurzen Vorwärtspull geben.
(Das Boot dreht sich wieder um ca. 60 Grad und hat nun die entgegengesetzte Fahrtrichtung.)



Hinweis:

Bei rechtsdrehender Schraube wird das Heck des Bootes im Rückwärtsgang über Backbord versetzt, bei linksdrehender Schraube wird das Heck des Bootes über Steuerbord versetzt.

Schiffsknoten

- Palstek
- Webleinstek
- Kreuzknoten
- Schotstek (einfach, doppelt, auf Slip)
- Stopperstek
- Eineinhalb Rundtörn mit zwei halben Schlägen
- Achtknoten
- Belegen auf der Klampe

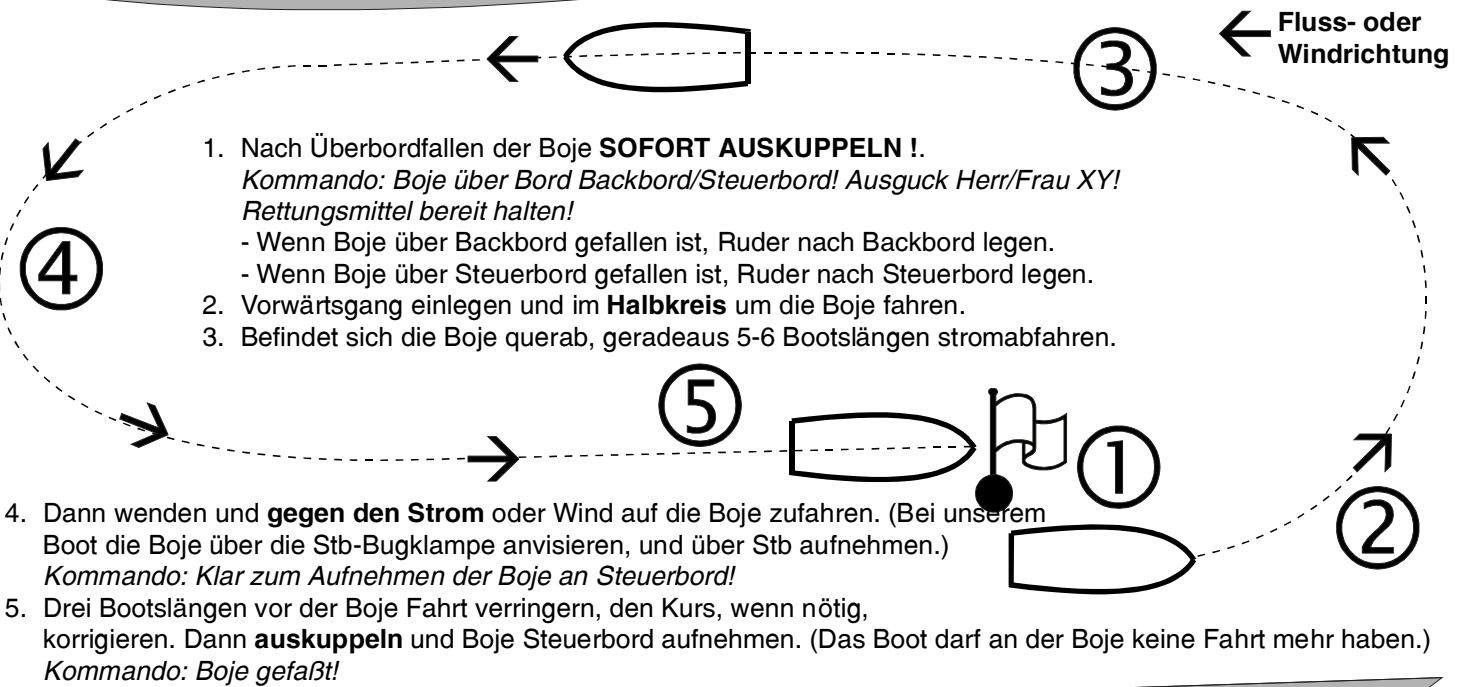
Rettungswesten / Lifebelts

Üben des ordnungsgemäßen Anlegens der Rettungsweste und des Lifebelts. (Wird in der Prüfung abgefragt.)
Kommando: Klar zum Anlegen der Rettungswesten/Lifebelts!

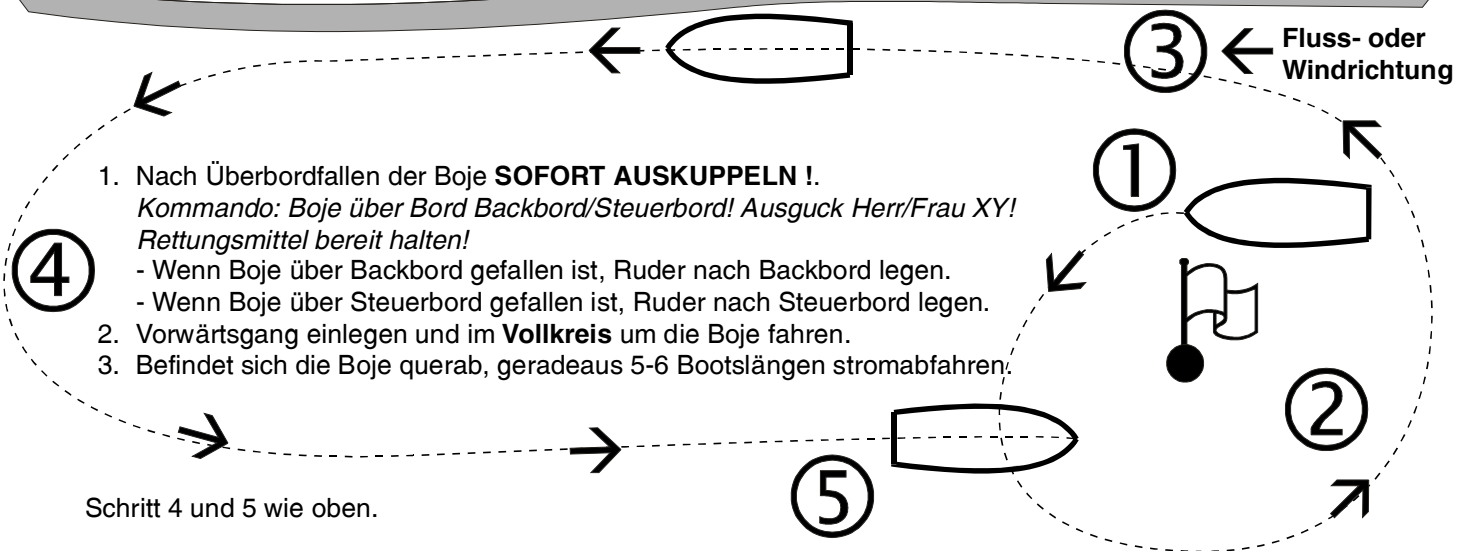
Peilkompass

Peilungen von Landmarken durchführen und rechtweisende Peilung unter Berücksichtigung der Mißweisung ausrechnen. (Für den Peilkompass kann keine Ablenkungstabelle aufgestellt werden, da er nicht fest auf dem Boot eingebaut ist.)

Mann/Boje über Bord bei Fahrt gegen den Strom oder Wind



Mann/Boje über Bord bei Fahrt mit dem Strom oder Wind



Weitere Manöver:

Kursgerechtes Aufstoppen

Aus der Fahrt heraus auskuppeln. Ruder eine halbe Umdrehung steuerbord legen (wirkt dem Radeffekt entgegen). Rückwärtspull geben um die Fahrt aus dem Boot zu nehmen. (Boot darf nicht aus dem Kurs laufen.)
Kommando: Klar zum kursgerechten Aufstoppen!

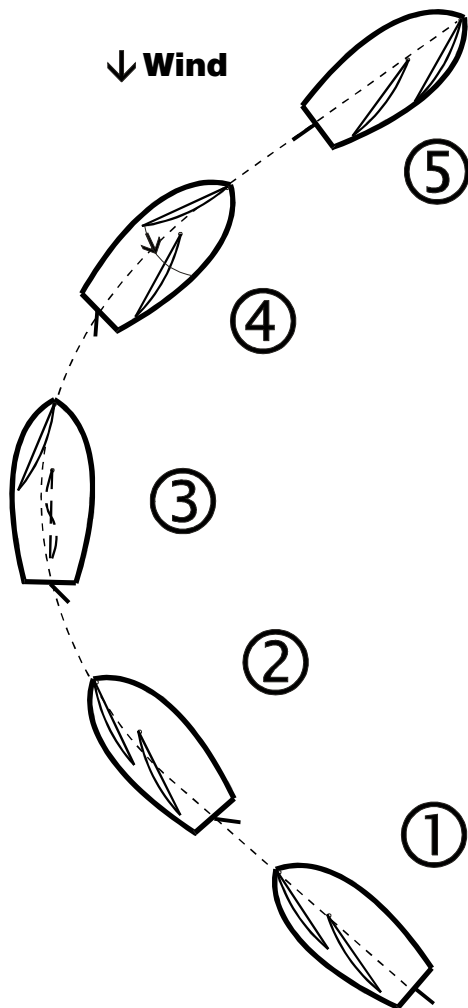
Rückwärtsfahren

Beim Rückwärtsfahren Ruder eine halbe Umdrehung steuerbord legen (wirkt dem Radeffekt entgegen). Das Boot darf beim Rückwärtsfahren nicht aus dem Kurs laufen.
Kommando: Klar zum Rückwärtsfahren!

Kompaßkurse fahren / Fahren auf eine Landmarke / Kurshalten

Kurs wird vom Schiffsführer angegeben. *Kommando Steuermann: Gehe auf Kurs 010 (Null-Eins-Null)!*
Sobald der Kurs anliegt, meldet der Steuermann: *Kurs 010 liegt an!* und hält den Kurs. Genaues Kurshalten beachten.
Gegenkurs: Kursänderung um 180 Grad. (Bei Ansteuerung von Landmarken analog verfahren.)
Umrechnen der Kurse SSW (Süd-Süd-West), NNO (Nord-Nord-Ost), usw in Gradzahlen.

Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver



Die Wende

(Boot geht mit dem Bug durch den Wind)

1. Kommando: "Klar zum Wenden!"
2. Kommando: "Ree!"
3. Kommando: "Halt back die Fock!"
4. Kommando: "Über die Fock!"
5. Kommando: "Hol an die Schoten (auf Kurs am Wind)"

Bitte beachten Sie:

Die Wende soll von einem Am-Wind-Kurs auf einen Am-Wind-Kurs auf dem anderen Bug führen.

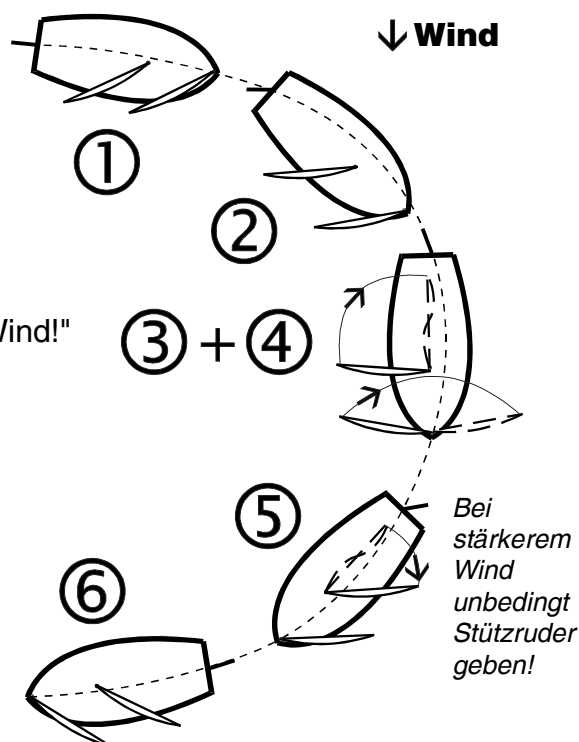
Durch "Backhalten der Fock" erreichen Sie, dass das Boot mit dem Bug leichter (schneller) durch den Wind geht.

Sobald der Großbaum über ist, erfolgt das Kommando "Über die Fock".

Die Halse

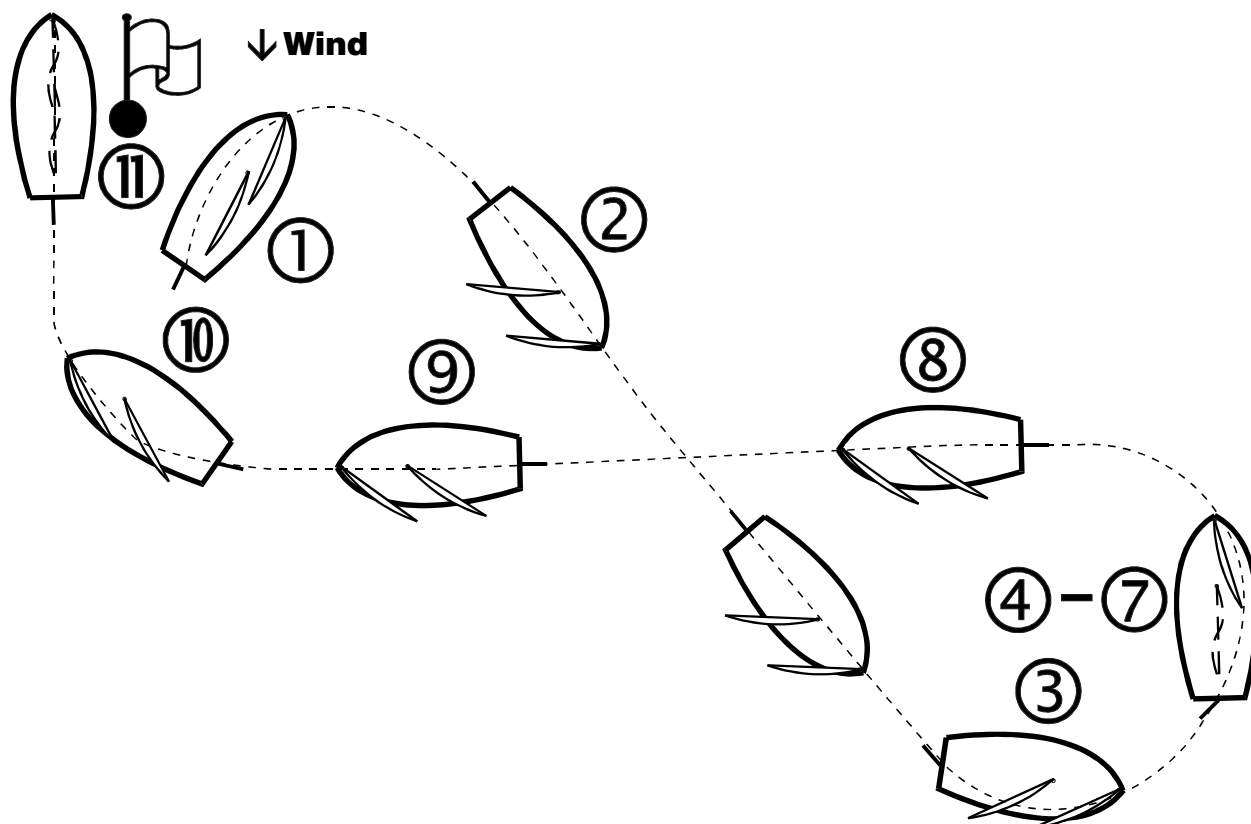
(Boot geht mit dem Heck durch den Wind)

1. Kommando: "Klar zum Halsen!"
2. Kommando: "Fier auf die Schoten auf Kurs raumer Wind!"
3. Kommando: "Hol dicht die Großschot!"
4. Kommando: "Rund achtern!"
5. Kommando: "Fier auf die Großschot!"
6. Kommando: "Hol an die Schoten auf Kurs-Wind!"



Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver

Das Boje-über-Bord-Manöver mit Q-Wende
(empfohlen, bei allen Windstärken möglich)

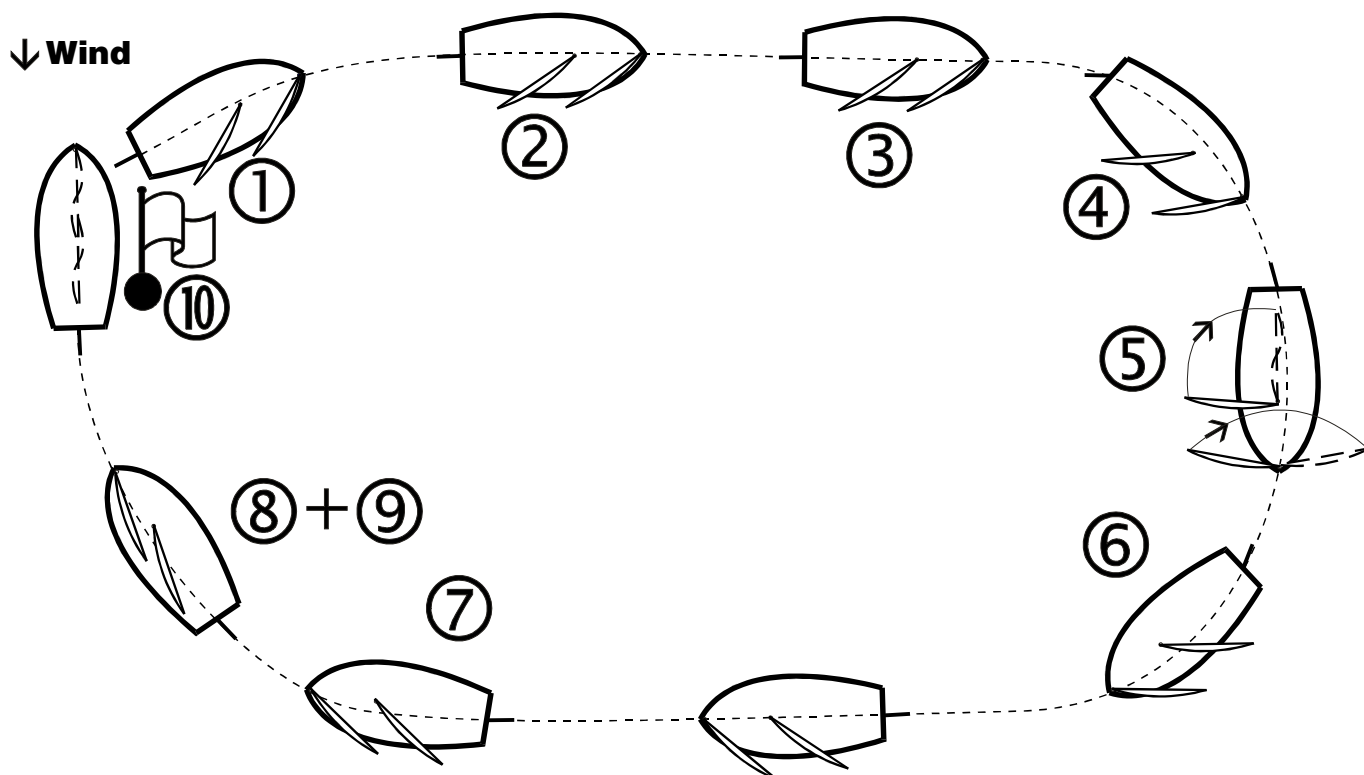


Aufruf: Boje über Bord!

1. Kommando: 1. "Boje über Bord!"
2. "Ausguck (Name)!"
3. "Rettungsmittel bereithalten!"
2. Kommando: "Fier auf die Schoten auf Kurs **raumer** Wind!"
Merke: Q-Wende: Raumer Wind!
Auf Raumwind-Kurs 3 Bootslängen ablaufen, wenn 3 Bootslängen erreicht:
3. Kommando: "Hol an die Schoten auf Kurs am Wind!"
4. Kommando: "Klar zum Wenden!"
5. Kommando: "Ree!"
6. Kommando: "Halt back die Fock!"
7. Kommando: "Über die Fock!"
8. Kommando: "Fier auf die Schoten auf Kurs halber Wind!"
Merke: Mit Halb-Wind-Kurs so weiterlaufen, dass das Boot 2 Bootslängen in Lee der Boje segelt, bis die Position für den (Beinahe-)Aufschießer erreicht ist.
9. Kommando: "Klar zum Aufschießen (oder Beinahe-Aufschießen)!"
10. Kommando: "Schoten los!"
11. Kommando: "Klar zum Aufnehmen der Boje!"
Merke: Die Boje immer an der Luv-Seite aufnehmen!

Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver

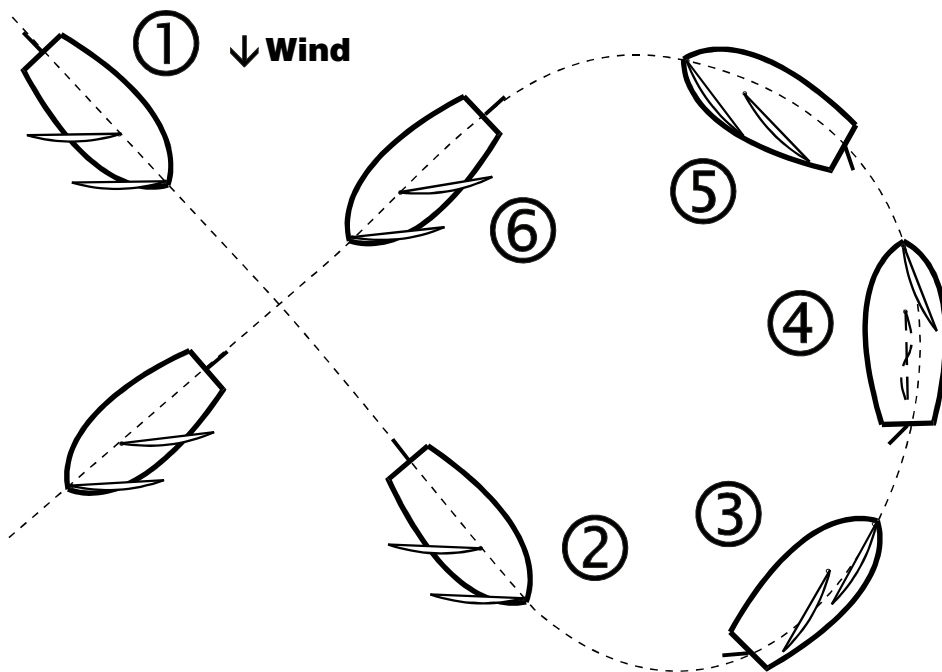
Das Boje-über-Bord-Manöver mit Halse (nur bei leichtem Wind möglich)



Aufruf: Boje über Bord!

1. Kommando: 1. "Boje über Bord!"
2. "Ausguck (Name)!"
3. "Rettungsmittel bereithalten!"
2. Kommando: "Fier auf die Schoten auf Kurs halber Wind!"
Merke: Halse: Halber Wind!
Auf Halbwind-Kurs 3 Bootslängen ablaufen. Wenn 3 Bootslängen erreicht:
3. Kommando: "Klar zum Halsen!"
4. Kommando: "Fier auf die Schoten auf Kurs raumer Wind!"
5.1 Kommando: "Hol dicht die Großschot!"
5.2 Kommando: "Rund achtern!"
6.1 Kommando: "Fier auf die Großschot!"
6.2 Kommando: "Hol an die Schoten auf Kurs raumer Wind!"
Merke: Mit Halb-Wind-Kurs so weiterlaufen, daß das Boot 2 Bootslängen in Lee der Boje segelt, bis die Position für den (Beinahe-)Aufschießer erreicht ist.
7. Kommando: "Klar zum Aufschießen (oder Beinahe-Aufschießen)!"
8. Kommando: "Klar zur Aufnahme der Boje!"
Merke: Immer die Boje auf der Luv-Seite aufnehmen!
9. Kommando: "Schoten los!"
10. Kommando: "Boje gefasst! - Boje an Bord!"

Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver



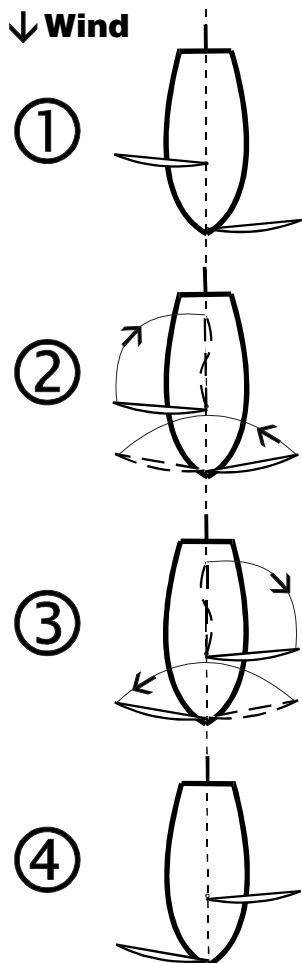
Die Q-Wende

1. Kommando: "Klar zum Q-Wenden!"
2. Kommando: "Ree!"
3. Kommando: "Hol an die Schoten auf Kurs am Wind"
4. Kommando: "Halt back die Fock!"
5. Kommando: "Über die Fock!"
6. Kommando: "Fier auf die Schoten auf-Wind"

Bitte beachten Sie:

Zwischen der Q-Wende und der normalen Wende bestehen zwei Unterschiede:

1. Die "normale" Wende soll von einem Am-Wind-Kurs auf einen Am-Wind-Kurs auf dem anderen Bug führen.
2. Bei der Q-Wende wird nach dem "über dem Stag gehen" auf raumen Wind abgefallen und dann das eigene Kielwasser gekreuzt.



Das Schiften

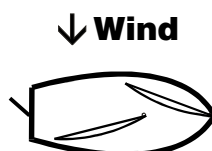
Beim Schiften wird entweder das Großsegel oder (und) das Vorsegel von einer Seite (Stb) auf die andere Seite (Bb) gelegt. Beispiel: Vorfahrtsregel Bb vor Stb. Der Vorm-Wind-Kurs wird beibehalten.

1. Kommando "Klar zum Schiften des Vor- bzw. Großsegels!"
2. Kommando "Hol dicht die Großschot!"
3. Kommando "Rund achtern!"
4. Kommando "Fier auf die Vor- Großschot auf Vor-Wind-Kurs!"
4. Kommando "Fier auf die Schoten auf Vor-Wind-Kurs!"

Das Beidrehen / Beiliegen

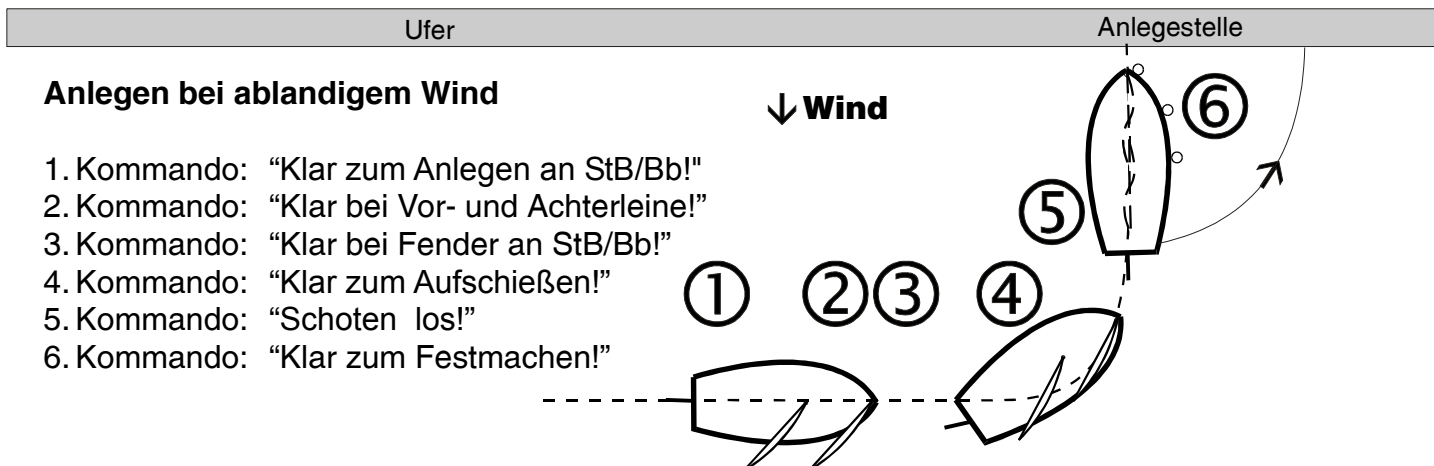
Wollen Sie ein Segelboot nahezu zum Stehen bringen und es fast quer zu den Wellen verhältnismäßig sicher auf der Stelle halten, so erreichen Sie dies durch das Beidreh- oder Beiliegemanöver. Beidrehen dabei der Vorgang des Manövers und Beiliegen der Dauerzustand des Beidrehens. Sie setzen die Fock back und holen das Großsegel etwas an. Das Ruder legen Sie nach Luv, d. h. auf die gleiche Seite, auf der die Fock backsteht. Das Ruder bleibt in dieser Lage, Sie könnten die Pinne sogar festbinden. Jedes Boot wird beim Beiliegen etwas anders reagieren.

Im Allgemeinen wird die Krängung sehr eingeschränkt und es stellt sich eine stabile Lage zum Wind ein. Das annähernd quer zu den anrollenden Wellen liegende Boot treibt minimal nach vorne und driftet langsam nach Lee ab.



1. Kommando: "Klar zum Beidrehen!"
2. Kommando: "Ree!"
3. Kommando: "Halt back die Fock!"
4. Kommando: "Fier auf die Großschot!"
5. Kommando: "Luv-Ruder!"

Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver



Anlegen bei ablandigem Wind

1. Kommando: "Klar zum Anlegen an StB/Bb!"
2. Kommando: "Klar bei Vor- und Achterleine!"
3. Kommando: "Klar bei Fender an StB/Bb!"
4. Kommando: "Klar zum Aufschießen!"
5. Kommando: "Schoten los!"
6. Kommando: "Klar zum Festmachen!"

Anlegen bei ablandigem Wind

Der Rudergänger steuert das Boot mit einem Halbwind- oder einem Amwindkurs auf die Pier zu, bzw. in einem Abstand von etwa zwei bis vier Bootslängen (je nach Geschwindigkeit!) parallel zur Pier.

Kommando: "Klar zum Anlegen an StB/Bb!" - Rückmeldung: "Ist Klar!"

Kommandos: "Klar bei Vor- und Achterleine!" und "Fender an StB/Bb!" Ein Crewmitglied legt jetzt die Vorleine klar und bringt die Fender aus, damit das Boot gleich festgemacht werden kann. - Rückmeldung: "Vorleine und Fender sind klar!"

Kommando: "Klar zum Aufschießer!" Die Crew legt jetzt die Schoten klar, damit diese nachher ohne Probleme zu lösen sind - Rückmeldung: "Ist klar!"

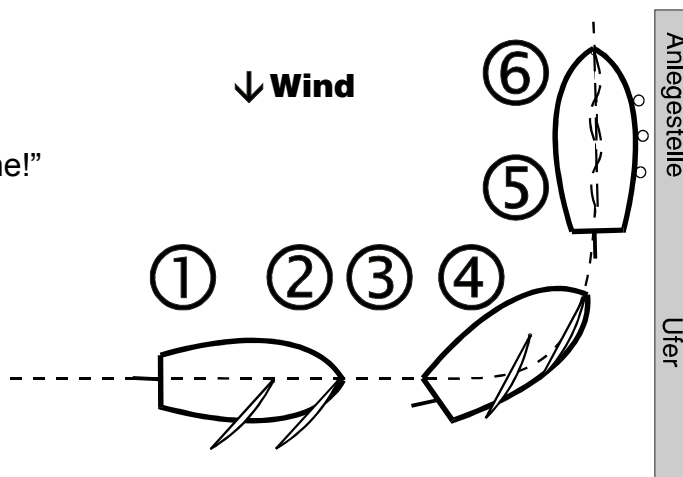
Hat das Boot nun einen Abstand von ungefähr zwei Bootslängen zur Pier, so kommt der eigentliche Aufschießer.

Kommando: "Schoten los!" - Der Steuermann lenkt das Boot genau in den Wind, das heisst, der Wind kommt genau von vorne (!) und die Segel killen (flattern) über der Schiffsmitte. Die Crew wirft alle Schoten los, so dass die Segel frei killen können. Wichtig ist hierbei, dass kein unbeabsichtigter Zug auf die Groß- oder die Vorschoten kommt (z.B. durch Verklemmen der Vorschot), weil das Boot sonst unkontrolliert vom Kurs abweicht!

Das Boot wird nun gebremst und kommt, im Idealfall, genau vor der Pier zum Stehen. Fährt das Boot noch zu schnell, so kann man evtl. durch backdrücken des Großsegels das Boot etwas abbremsen oder aber man muß abdrehen und das Manöver wiederholen. Hat man zu wenig Fahrt, kann man nach Abfallen auf Amwindkurs das Boot nochmals beschleunigen oder man muß das Manöver ebenfalls wiederholen.

Anlegen bei Wind parallel zum Ufer

1. Kommando: "Klar zum Anlegen an StB!"
2. Kommando: "Klar bei Vor- und Achterleine!"
3. Kommando: "Klar bei Fender an StB!"
4. Kommando: "Klar zum Aufschießen!"
5. Kommando: "Schoten los!"
6. Kommando: "Klar zum Festmachen!"



Anlegen mit Wind parallel zum Ufer

Bei Wind parallel zum Ufer, steuert der Rudergänger senkrecht auf das Ufer zu (Halbwindkurs), während er die Kommandos "Klar zum Anlegen!", "Klar bei Vor- und Achterleine!" und "Klar zu Aufschießen!" gibt.

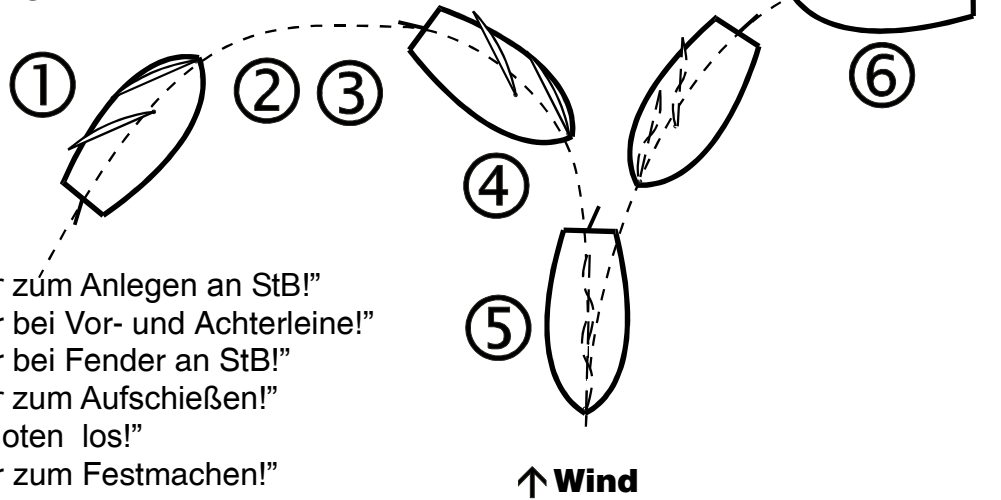
Ungefähr eine Bootslänge vor der Pier dreht man langsam in den Wind und gibt das Kommando "Schoten los!". Das Boot wird gebremst und man kann das Boot an die Pier heranmanövrieren. Wichtig hierbei sind die Fender. Die Crew hat die gleiche Aufgaben, wie bei den anderen Anlegemanövern.

Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver

Ufer

Anlegestelle

Anlegen bei auflandigem Wind mit Aufschießer



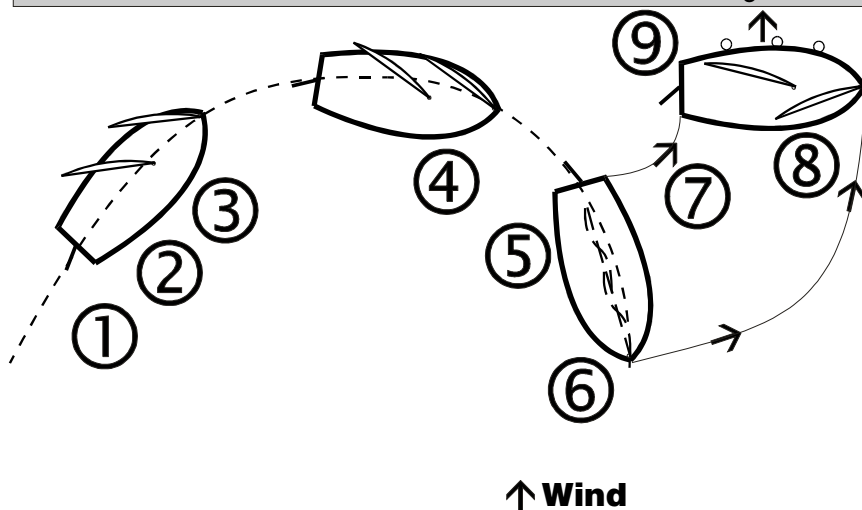
1. Kommando: "Klar zum Anlegen an StB!"
2. Kommando: "Klar bei Vor- und Achterleine!"
3. Kommando: "Klar bei Fender an StB!"
4. Kommando: "Klar zum Aufschießen!"
5. Kommando: "Schoten los!"
6. Kommando: "Klar zum Festmachen!"

Anlegen mit auflandigem Wind mit Aufschießer

Hier muß man vor der Pier einen Aufschießer fahren und zumindest das Großsegel bergen. Dann läßt man sich mit killender Fock - oder ganz ohne Segel - achteraus auf die Pier zutreiben.

Ufer

Anlegestelle



Anlegen bei auflandigem Wind mit Beidrehen

1. Kommando: "Klar zum Anlegen an Bb!"
2. Kommando: "Klar bei Vor- und Achterleine!"
3. Kommando: "Klar bei Fender an Bb!"
4. Kommando: "Kurz in den Wind schießen!"
5. Kommando: "Schoten los!"
Boot wird langsamer, mit Restfahrt abfallen.
6. Kommando: "Halt back die Fock an StB!"
7. Kommando: "Luvruder!"
Boot treibt langsam in Richtung Pier.
8. Kommando: "Über die Fock!"
9. Kommando: "Klar zum Festmachen!"

Anlegen mit auflandigem Wind

Alternativ kann man das Boot durch Beidrehen mit backgesetzter Fock und mäßig angeholtem Großsegel querab auf die Pier zutreiben lassen.

Man fährt raumschots auf die Pier zu. Ungefähr eine Bootslänge vor der Pier und in ausreichendem Abstand von der vorgesehenen Anlegestelle luvt man so weit an, dass die Segel killen und das Boot nahezu steht. Dann fällt man mit der restlichen Fahrt so weit ab, bis das Boot parallel zur Pier steht. Zum Abfallen hält man die Fock back. Damit sich das Boot nicht zu weit nach Lee dreht, wird das Großsegel etwas angeholt. Sobald es wieder Fahrt aufzunehmen droht, läßt man es killen. Das Ruder legt man hart nach Luv. Das Boot treibt jetzt zur Pier. Dabei muß seine Kiellinie möglichst parallel zur Pier bleiben. Diese Lage des Bootes nennt man Beiliegen.

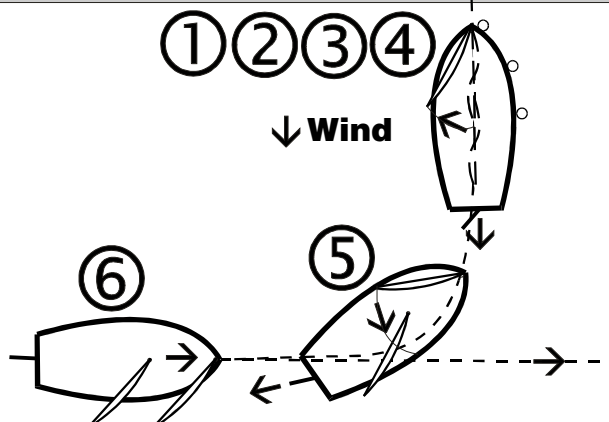
Anleitung zum praktischen Segeln - Manöver

Ufer

Anlegestelle

Ablegen bei ablandigem Wind

1. Kommando: "Klar zum Ablegen!"
2. Kommando: "Klar bei Vorleine!"
3. Kommando: "Vorleine los!"
4. Kommando: "Halt back die Fock!"
5. Kommando: "Hol über die Fock!"
6. Kommando: "Hol an die Schoten auf ... Kurs!"

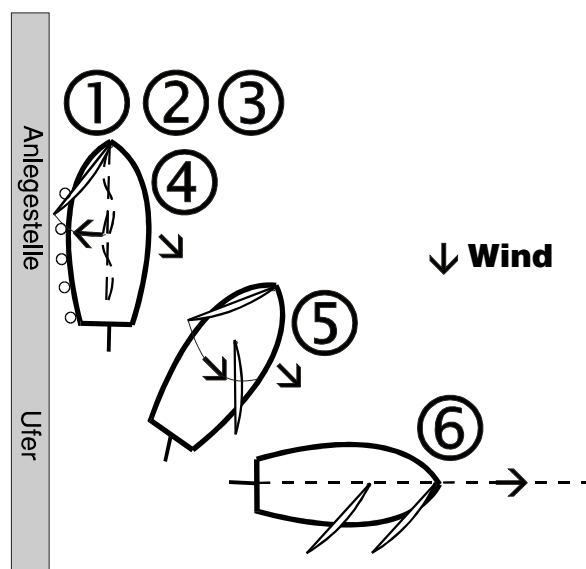


Ablegen bei ablandigem Wind

Bei ablandigem Wind und Wind parallel zur Pier, benutzt man die Segel, um das Boot von der Pier wegzudrehen. Das Boot liegt in etwa 90 Grad zur Pier im Wind und ist nur noch mit der Vorleine festgemacht. Der Rudergänger gibt das Kommando: "Klar zum Ablegen!" Gleich darauf folgt das Kommando: "Klar bei Vorleine!" Die Vorleine bleibt belegt, damit noch eine sichere Verbindung zwischen Boot und Ufer bestehen bleibt. Das soll ein unkontrolliertes Abtreiben verhindern. Erst auf das Kommando "Vorleine los!" wirft man die Vorleine los und das Boot treibt langsam vom Ufer weg. Die Fock wird back gehalten, und zwar auf der Seite, von der das Boot wegdrehen soll. Das Ruder wird nach Luv gelegt, um die Drehbewegung des Bootes zu unterstützen. Wenn der Wind in etwa halb einfällt, wird das Großsegel dichter geholt und die Fock auf die Leeseite übergeholt und auf Kurs gegangen.

Ablegen bei Wind parallel zum Ufer

1. Kommando: "Klar zum Ablegen"
2. Kommando: "Klar bei Vor- und Achterleine!"
3. Kommando: "Leinen los!"
4. Kommando: "Halt back die Fock!"
5. Kommando: "Hol über die Fock!"
6. Kommando: "Hol an die Schoten auf ... Kurs!"



Ablegen bei Wind parallel zum Ufer

Die Fock wird back gehalten, und zwar auf der Seite, von der das Boot wegdrehen soll. Durch Abhalten muss ein Anstoßen des Hecks an der Pier vermieden werden.

Ablegen bei auflandigem Wind

Bei auflandigem Wind muß man das Boot mit Hilfe des Motors oder der Paddel vom Ufer wegbewegen. Hat man mindestens zwei Bootslängen Abstand erreicht, werden die Segel gesetzt.

Antrag auf Zulassung zur Prüfung für den Sportbootführerschein nach der Sportbootführerscheinverordnung - Binnen

Der Antragsteller wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Führen von Sportbooten unter Segel nur auf den in Anlage 2 zu § 3 Absatz 4 Nummer 1 SportbootFüV-Bin genannten Wasserstraßen einer Fahrerlaubnis bedarf.

Zutreffendes ist angekreuzt oder ausgefüllt

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Prüfung ein Identitätsnachweis vorzulegen ist (Kfz.-Führerschein, Personalausweis oder Reisepass).

Prüfungsausschuss:

Prüfungsausschuss Wiesbaden
für amtliche Sportbootführerscheine
Ute Hutzelmann
Zehnthofstraße 35
D - 56322 Spay

Prüfungstag: _____
Prüfungsort: _____
Praktische Prüfung bei: _____

Erwerb des Sportbootführerscheins - Binnen

mit Antriebsmaschine ab 16 Jahre unter Segel ab 14 Jahre

Hiermit beantrage ich die Zulassung zur Prüfung und die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 6 Absatz 2 der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen (SportbootFüV-Bin) vom 22. März 1989 (BGBl. I 1989 S. 536, 1102)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____
Straße _____ Geburtsort _____
PLZ/Wohnort _____ Geburtsland _____
Telefon _____ Staatsangehörigkeit _____
E-Mail*) _____

*) Angabe freiwillig

(Bitte in Block- oder Maschinenschrift ausfüllen)

Meinem Antrag füge ich folgende Unterlagen bei

1. ein ärztliches Zeugnis gemäß Vordruck (nicht älter als 12 Monate),
2. bei Bewerbern über 18 Jahren eine Kopie eines gültigen Kraftfahrzeug-Führerscheines, wenn spätestens bei der Prüfung der Führerschein vorgelegt wird, andernfalls eine beglaubigte Kopie (nicht älter als 6 Monate) oder auf Verlangen des Prüfungsausschusses eine Erklärung (oder Nachweis), dass die Erteilung eines Führungszeugnisses nach den Vorschriften des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage beim Prüfungsausschuss beantragt worden ist,
3. ein Lichtbild (38 mm x 45 mm, Halbprofil ohne Kopfbedeckung, nicht älter als 12 Monate),
4. soweit erteilt, eine Fotokopie des amtlichen Sportbootführerscheins-See Nr.: _____ vom _____ am Prüfungstag ist vor Beginn der Prüfung der amtliche Sportbootführerschein-See vorzulegen; Wurde der Sportbootführerschein-See durch Prüfung erworben und ist er am Prüfungstag nicht älter als 12 Monate, ersetzt er das ärztliche Zeugnis.
5. Gegebenenfalls eine Kopie meines Sportbootführerscheins-Binnen mit Antriebsmaschine/unter Segel (Nichtzutreffendes bitte streichen) Nr. _____ vom _____, wenn spätestens bei der Prüfung der Sportbootführerschein-Binnen im Original vorgelegt wird, andernfalls eine beglaubigte Kopie (nicht älter als 6 Monate). Wurde der Sportbootführerschein-Binnen durch Prüfung erworben und ist er am Prüfungstag nicht älter als 12 Monate, ersetzt er das ärztliche Zeugnis.
6. Eine Erlaubnis zum Führen von Sportbooten auf Binnenschiffahrtsstraßen / Seeschiffahrtsstraßen ist mir - bereits einmal - noch nicht - entzogen worden.

- Ich habe noch nicht an einer Prüfung zum Erwerb des Sportbootführerscheins-Binnen teilgenommen.
 Ich habe am _____ beim Prüfungsausschuss _____ an einer Prüfung zum Erwerb des Sportbootführerscheins-Binnen teilgenommen, die ich nicht bestanden habe.

Neben diesem Antrag habe ich keinen weiteren Antrag auf Zulassung zur Prüfung für den Sportbootführerschein-Binnen bei einem Prüfungsausschuss des DMYV/DSV gestellt.
Mir ist bekannt, dass die Prüfungsunterlagen einschließlich der Gebühren mindestens zwei Wochen vor dem beantragten Prüfungstermin vorliegen müssen, damit die Prüfung durchgeführt werden kann.

- Der Prüfungstermin wurde mir bereits mitgeteilt. Auf eine weitere Einladung verzichte ich.
 Ich bitte um schriftliche/mündliche Einladung zu einem Prüfungstermin ab _____.
 Ich beantrage, die theoretische Prüfung mündlich abzulegen. Unterlagen zur Glaubhaftmachung nicht ausreichender Sprachkenntnisse (z.B. ärztliche Bescheinigungen, Schulzeugnisse, Gutachten) füge ich bei.

Wenn ich zum festgesetzten Termin nicht erscheine, werden trotzdem anteilige Reisekosten der Mitglieder der Prüfungskommission erhoben und von mir entrichtet.

Falls ich trotz erneuter Einladung zur Prüfung nicht erscheine, ist mein Antrag als zurückgenommen anzusehen. In diesem Falle beträgt die Gebühr 75 % der Prüfungsgebühr zuzüglich der entstandenen Auslagen (§ 10 Verwaltungskostengesetz) und Mehrwertsteuer. Die Kosten werden vom Prüfungsausschuss festgesetzt.

Mir ist bekannt, dass die Prüfung bei Nichtbestehen frühestens nach Ablauf von 1 Monat wiederholt werden kann.

Mir ist weiterhin bekannt, dass bei wesentlich falschen Angaben die Fahrerlaubnis entzogen werden kann.

Ort und Datum

Unterschrift des Bewerbers
(Bei Minderjährigen der gesetzliche Vertreter)

ÄRZTLICHES ZEUGNIS FÜR SPORTBOOTFÜHRERSCHENBEWERBER

Der/die durch Reisepass oder Personalausweis ausgewiesene

Vorname: _____ Name: _____

geboren am: _____ in: _____

wurde heute auf die Tauglichkeit zur Führung eines Sportbootes auf den See-/
Binnenschiffahrtsstraßen untersucht.

I. SEHVERMÖGEN

1. Sehschärfe

Die Sehschärfe muss mit oder ohne Sehhilfe mindestens noch 0,7 auf dem einen und 0,5 auf dem anderen Auge betragen. Dabei muss auch das Auge mit der geringeren Sehschärfe ohne Korrektur noch ein ausreichendes Orientierungsvermögen besitzen. Als Sehhilfe sind auch Kontaktlinsen oder Haftschalen zugelassen. Die Untersuchung der Sehschärfe muss nach DIN 58220 und ein- und beidäugig erfolgen. Ist die beidäugige Sehschärfe besser als die jedes

Einzelauges, kann die beidäugige Sehschärfe als die des Auges mit der besseren Sehschärfe angesetzt werden.

Die Sehschärfe ist ohne Sehhilfe

ausreichend

nicht ausreichend.

Die Sehschärfe ist mit Sehhilfe

ausreichend

nicht ausreichend.

Die Sehschärfe beträgt ohne Sehhilfe oder mit Sehhilfe auf dem einen Auge noch genau 0,7 und auf dem anderen genau 0,5. (Ist ein Wert oder sind beide Werte gleich oder höher, ist die Sehschärfe ausreichend.)

Ausnahmen

Erreicht die Sehschärfe vorstehende Werte nicht, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen, die von einem Arzt für Augenheilkunde bescheinigt werden müssen:

Die Sehschärfe eines Auges muss mit oder ohne Sehhilfe mindestens 1,0 betragen. Die camprimetrische Untersuchung des Auges mit der besseren Sehschärfe muss freie Gesichtsfeldaußengrenzen und darf keine pathologischen Skotome ergeben und das Auge mit der besseren Sehschärfe darf keine fortschreitende Augenerkrankung haben.

Die Mindestanforderungen zu den Ausnahmen sind

erfüllt.

Eine Sehhilfe ist

erforderlich

nicht erforderlich.

Die Mindestanforderungen zu den Ausnahmen sind

nicht erfüllt, weil

2. Farbunterscheidungsvermögen

Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den Farnsworth Panel D 15 Test oder einen anerkannten Farbtafeltest besteht. In Zweifelsfällen muss die Prüfung mit dem Anomaloskop oder ein anderer anerkannter gleichwertiger Test durchgeführt werden, wobei der Anomal-Quotient bei normaler Trichomasie zwischen 0,7 und 6,0 liegen muss. Anerkannte Farbtafeltests sind:

- a) Ishihara nach den Tafeln 12 bis 14,
- b) Stilling/Velhagen,
- c) Boström,
- d) HRR (Ergebnis mindestens "leicht"), e) TMC (Ergebnis mindestens "second degree"), f) Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei "small").

Das Farbunterscheidungsvermögen ist ausreichend nicht ausreichend,

der Anomalquotient beträgt ____, _____. (Angabe nur, wenn Zweifel am Farbunterscheidungsvermögen bestehen.)

II. HÖRVERMÖGEN

Das erforderliche Hörvermögen ist vorhanden, wenn Sprache mit oder ohne Hörhilfe in gewöhnlicher Lautstärke in 3 m Entfernung mit dem jeweils dem Untersucher zugewandten Ohr und in 5 m Entfernung mit beiden Ohren zugleich verstanden wird.

Das Hörvermögen ist ohne Hörhilfe

ausreichend

nicht ausreichend.

Das Hörvermögen ist mit Hörhilfe

ausreichend

nicht ausreichend.

- bitte wenden -

Ausnahmen

Werden vorstehende Mindestanforderungen für das Hörvermögen nicht erreicht, muss auf dem besseren Ohr mit oder ohne Hörhilfe mindestens Umgangssprache in gewöhnlicher Lautstärke aus 5 m Entfernung verstanden werden.

Bei Bewerbern mit beschränktem Hörvermögen ist das ausreichende Hörvermögen von einem Arzt für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde zu bescheinigen. Das Hörvermögen ist ausreichend, wenn der Mittelwert der Hörverluste an beiden Ohren bei den Frequenzen 500 Hz, 1000 Hz und 2000 Hz den Wert von 40 db nicht überschreitet.

Die Ausnahmeanforderung ist ohne Hörhilfe erfüllt nicht erfüllt.

Die Ausnahmeanforderung ist mit Hörhilfe erfüllt nicht erfüllt.

III. SONSTIGE, DIE TAUGLICHKEIT BEEINTRÄCHTIGENDE BEFUNDE

Auch das Vorhandensein sonstiger körperlicher Mängel oder Krankheiten (Beispiele vgl. unten *) können die Tauglichkeit zum Führen eines Sportbootes einschränken oder ausschließen.

Anzeichen für solche Krankheiten oder körperlichen Mängel liegen nicht vor.

Es sind folgende Anzeichen bzw. Krankheiten/körperliche Mängel feststellbar: _____

Der/die Untersuchte ist zum Führen eines Sportbootes

- uneingeschränkt geeignet
- eingeschränkt geeignet
- nicht geeignet

Bei eingeschränkter Eignung kommt/en aus ärztlicher Sicht folgende Auflage/n in Betracht:

(Ort, Datum)

(Stempel mit Anschrift und Unterschrift des Arztes)

* KÖRPERLICHE UND GEISTIGE MÄNGEL

Anzeichen für Krankheiten oder körperliche Mängel, die den Bewerber als Schiffsführer ungeeignet erscheinen lassen, können sein:

- Anfallsleiden jeglicher Ursache
- Krankheiten jeglicher Ursache, die mit Bewusstseins- und/oder Gleichgewichtsstörungen einhergehen
- 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
- Störungen oder erhebliche Beeinträchtigungen der zentralnervösen Belastbarkeit und/oder der Vigilanz
- Gemüts- und/oder Geisteskrankheiten, auch außerhalb eines akuten Schubes
- Diabetes mellitus mit nicht regulierbaren, erheblichen Schwankungen der Blutzuckerwerte
- erhebliche Störung der Drüsen mit innerer Sekretion, insbesondere der Schilddrüse, der Epithelkörperchen oder der Nebennieren
- schwere Erkrankungen der blutbildenden Systeme
- Bronchialasthma mit Anfällen
- Erkrankungen und/oder Veränderungen des Herzens und/oder des Kreislaufes mit Einschränkungen der Leistungs- bzw. Regulationsfähigkeit, Blutdruckveränderungen stärkeren Grades, Zustand nach Herzinfarkt mit erheblicher Reinfarktgefährdung
- Neigung zu Gallen- oder Nierenkoliken
- Gliedmaßenmissbildungen sowie Teilverlust von Gliedmaßen mit Beeinträchtigung der Greiffähigkeit und/oder der Stand- bzw. Gangsicherheit
- Erkrankungen bzw. Unfallfolgen, die zu erheblicher Einschränkung der Beweglichkeit, Verlust oder Herabsetzung der groben Kraft eines für die Durchführung der Tätigkeit wichtigen Gliedes führen
- Chronischer Alkoholmissbrauch bzw. Alkoholkrankheit, Betäubungsmittelsucht und/oder andere Suchtformen.