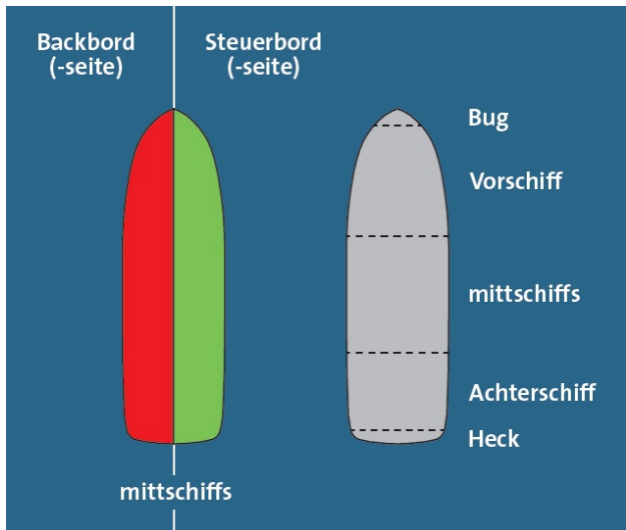


sondern auch tatsächlich vollständig umgesetzt werden können.

ORIENTIERUNG AN BORD

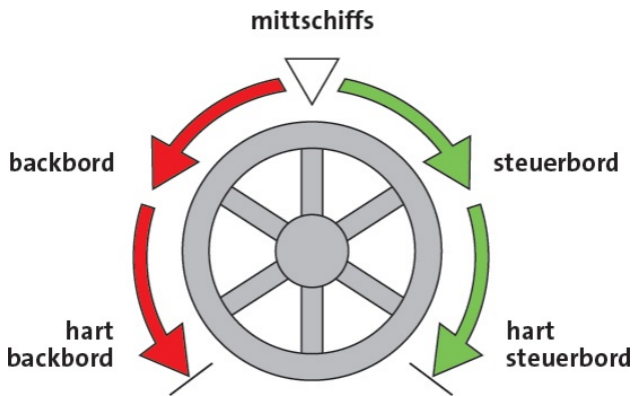
Damit jedes Crewmitglied jederzeit einen bestimmten Platz an Bord finden kann, gibt es eine Aufteilung, die unten schematisch abgebildet ist. Der Vorteil dieses „Systems“ besteht darin, dass es auf Wasserfahrzeuge jeder Größe und Art angewendet werden kann und unabhängig von vielen Faktoren funktioniert, wie etwa der Anzahl an Decks oder der Nutzung und Funktion eines Bootes oder Schiffes.



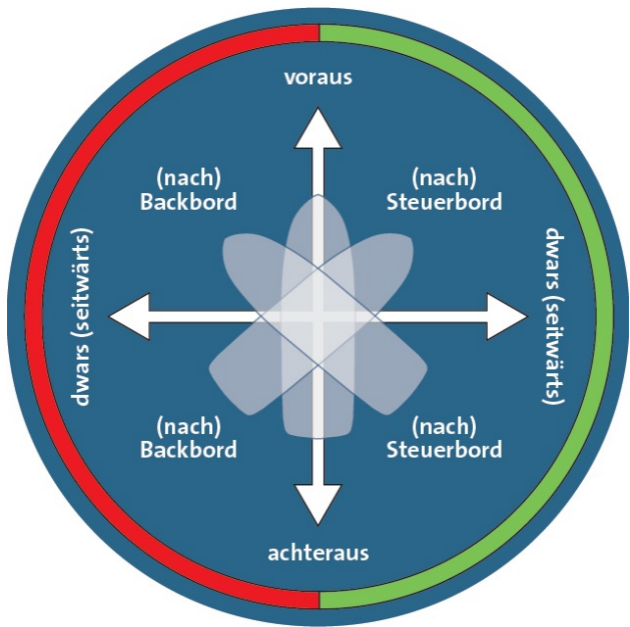
Zweifache Aufteilung: Der Bereich „mittschiffs“ existiert sowohl in Quer- als auch in Längsaufteilung. Dort ist seine Begrenzung allerdings nicht klar definiert und bezieht sich eher auf einzelne bauliche Elemente als auf eine Fläche.

BEWEGUNG DES EIGENEN BOOTES

Die gewöhnliche Bewegungsrichtung eines Bootes entspricht – wie beim Auto auch – der Fahrt voraus, also in gerader Linie nach vorn führend. Steuer und Ruder befinden sich dabei ohne Lage mittschiffs. Soll die Fahrtrichtung geändert werden, wird das Steuer nach Backbord oder Steuerbord gelegt. Die Stärke des Einschlags bestimmt dabei über die Größe des Drehkreises und über die Geschwindigkeit der Drehbewegung bis hin zur Hartruderlage mit der stärksten Wirkung. Zum schnellen Abfangen oder Beenden der Drehung kann das Ruder vorübergehend in die Gegenrichtung gelegt werden. Man spricht dann vom Stützen oder Stützruder.



Das Steuerrad: Wie viele Umdrehungen nötig sind, bis ein Ruder „am Anschlag“ ist, hängt von der Technik der Steueranlage ab. Dabei ist es besonders bei Manövern auf engem Raum wichtig, die genaue Position des Ruders zu jeder Zeit zu kennen. Praktisches Hilfsmittel: Ein Ruderlagenanzeiger am Fahrstand liefert diese Information auf einen Blick.



Bewegungsrichtungen: Ein Boot, das sich in Fahrt durchs Wasser befindet, also nicht festgemacht ist oder ankert, kann sich frei in alle Richtungen bewegen. Das geschieht