

Vorbereitung auf Deinen SKS-Ausbildungstörn (ein Plus kein Muss)

Einleitung und Erklärungen

Der 1-wöchige Ausbildungstörn ist voll mit praktischen Erfahrungen. Um direkt am ersten Tag die praktischen Erfahrungen auf einer kleinen theoretischen Grundlage verarbeiten zu können, ist es uns wichtig, dass Du Dir die folgenden Grundideen des Segelns für Deine SKS- Prüfung vorab etwas verinnerlichst.

Dies ermöglicht es uns, Dich von Anfang viel ausprobieren zu lassen. Durch das aktive Tun, wie z.B. Steuern und Schoten, wollen wir einen großen Lernerfolg von Anfang an erzielen. Zudem entstehen dadurch bei der Praxisausbildung auch die guten „AHA – Effekte“. Uns liegt deswegen viel daran, dass Du Dich vorab mit der Materie „Segeln“ auseinander gesetzt hast.

In dem nachfolgenden Praxisskript haben wir Dir die Grundlagen des Segelsports praxisnah aufgearbeitet. Diese Denke legt den Grundstein für Deine SKS- Praxisausbildung.

Wir legen bewusst den Schwerpunkt auf die Pflichtmanöver in der praktischen Prüfung, da diese Manöver jeder Bewerber beherrschen muss.

Neben den Zeichnungen, um insbesondere das Raumgefühl zu sensibilisieren, haben wir in Texten die Fachbegriffe für Erklärungen wieder aufgegriffen.

Ziel der Zusammenfassung ist, ein Grundverständnis zu schaffen. Bei den Kommandos ist es uns wichtig, dass Du sie schon mal gelesen hast. Reines Auswendiglernen ist nicht hilfreich, da das Verständnis mit der Praxis verbunden werden muss.

Wir bieten Euch an, dass wir uns ca. 1 h mit Euch zusammen setzen und diese Grundideen des Segelsports, welche wir für unsere Pflichtmanöver benötigen, besprechen. Dieses erfolgt im Anschluss von jedem Törntreffen. Uns ist bewusst, dass es nicht jeder zum Törntreffen schaffen kann. Bei der SKS- Ausbildung handelt es sich um einen Anfänger Schein. Formal ist nur der Stoff des SBF- See Voraussetzung. Demnach versprechen wir Euch, dass wir jeden Schüler in der Praxis auf seinem individuellen Leistungsstand abholen.

Folgende Vorbereitungen werden Dir für Deinen SKS-Törn sehr behilflich sein:

- Wiederholung des „SBF-See“ Stoffs
- Knoten üben
- **„Grundideen des Segeln“ im folgenden etwas verinnerlichen**

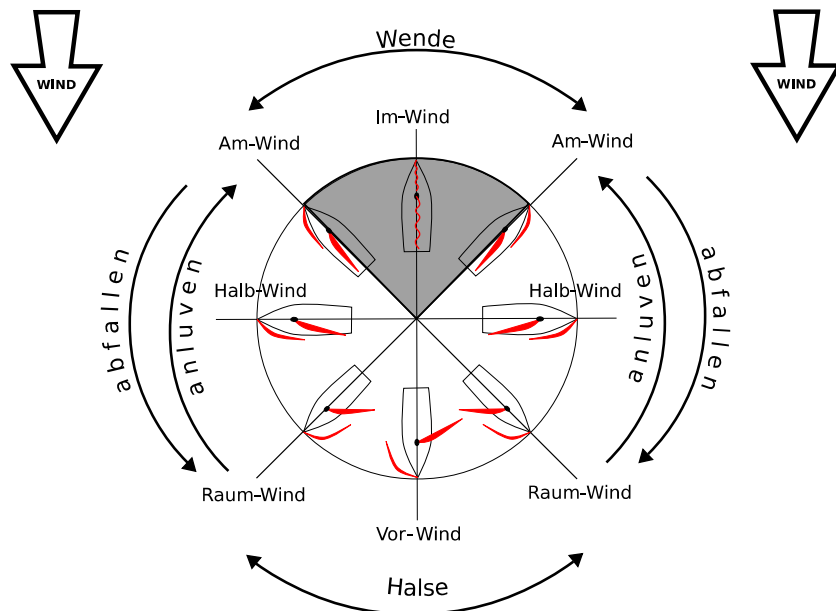
Das Praxisprotokoll für Eure SKS Prüfung haben wir Dir zum Überblick am Ende des Handouts angehängt. Wir gehen bewusst nur auf die Pflichtmanöver ein.

Inhaltsverzeichnis:

1. Grundlagen
 - a. Wende
 - b. Halse
2. Rettungsmanöver
 - a. unter Segel
 - b. unter Segel mit Motorunterstützung
3. Beidrehen/ Beiliegen
4. Anlegen und Ablegen mit Antriebsmaschine

1. Die Grundlagen – Kurse zum Wind

Wir nähern uns dem Grundverständnis „Segeln“ von den Extremsituationen her an. Dabei kommt der Wind von **Vorne** oder von **Hinten**!
Was passiert dort und was gibt es dazwischen?



Du kannst Dich vom Wind treiben lassen, dann kommt der Wind von hinten – in der Fachsprache bezeichnet man diesen Kurs als „Vor-Wind-Kurs“.

Um viel Wind mit Deinen Segeln einzufangen, hast Du die Segel ganz weit offen. Theoretisch können Deine Segel auf beiden Seiten stehen.

Wenn Du Dein Boot zu einer Seite drehst, kommt der Wind vom Boot aus gesehen weiter von vorne – das bedeutet **anluven** – mit dem **Bug nach Luv drehen**.

Mit dem **Anluven** geht das **anholen** der Segel einher, damit die Segel wieder optimal zum Wind ausgerichtet sind: **Anluven** → **anholen**

Der Weg vom „Vor-Wind-Kurs“ bis „Im-Wind-Kurs“ wird in die 3 segelbaren Kurse (Raum-/ Halb-/ Am-Wind) systematisch unterteilt. Die Übergänge sind fließend.

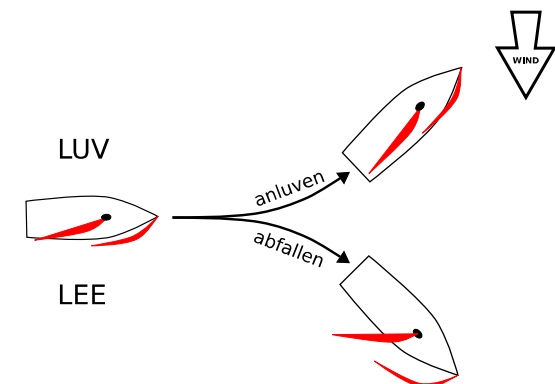
Die Gegenrichtung (180°) von „Vor-Wind“ ist „Im-Wind“ – dann kommt der Wind direkt von vorne. Dieser Kurs ist nicht segelbar.

Ein Boot kann nicht „Im-Wind“ segeln! Gegen den Wind kannst Du nur laufen, schwimmen oder motoren (grauer Bereich in der Zeichnung).

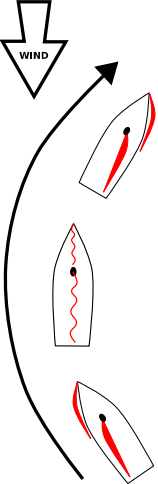
Wenn Du im Wind stehst und Du Dein Boot zu einer Seite drehst, kommt der Wind vom Boot aus gesehen weiter von hinten – das bedeutet **abfallen** – mit dem **Bug nach Lee drehen**.

Beim **Abfallen** werden die Segel weiter geöffnet – „aufgefiert“ - um die Segel wieder optimal zum Wind auszurichten: **Abfallen** → **auffieren**

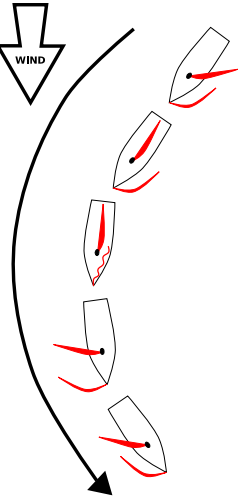
Damit der Wind von der jeweils anderen Seite kommt und Du in alle Richtungen segeln kannst, musst Du eines von den beiden folgenden Manövern fahren:



1a. Wende – mit dem Bug durch den Wind drehen

	Kommando	Erklärung / Erläuterung
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Am-Wind-Kurs liegt an 2. Klar zur Wende 3. Ree 4. Über die Fock 5. Am-Wind-Kurs liegt an 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgangskurs 2. Vorbereitung der Crew 3. Beginn des beherzten Anluvens 4. das Vorsegel muss auf die neue Lee-Seite geholt werden 5. Ausgangskurs gleich Endkurs auf dem neuen Bug – andere Seite

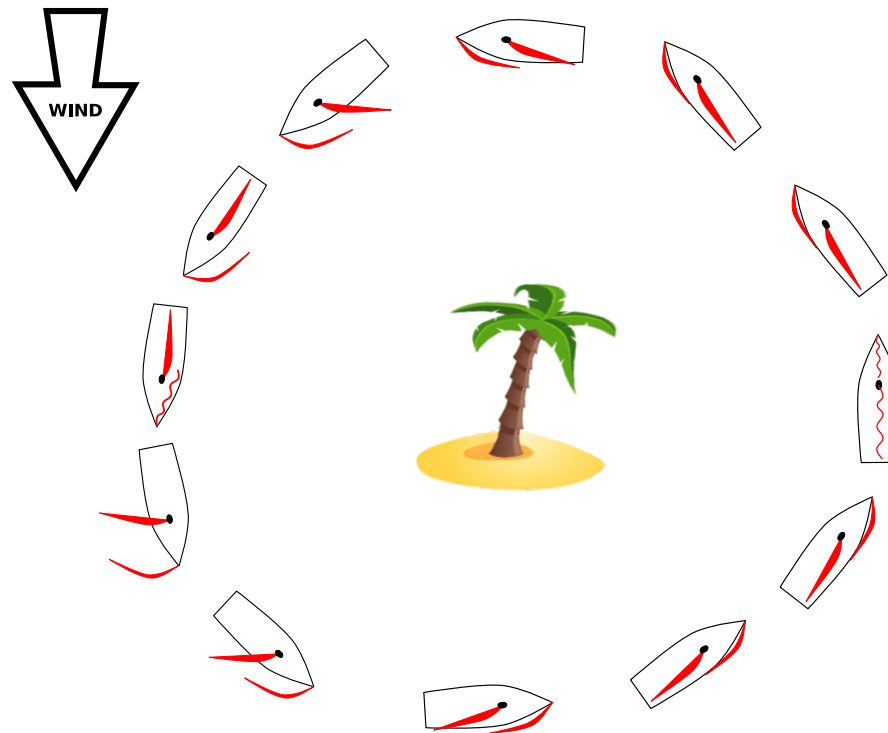
1b. Halse – mit dem Heck durch den Wind drehen

	Kommando	Erklärung / Erläuterung
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Raum-Wind-Kurs liegt an 2. Klar zur Halse 3. Holt dicht die Großschot 4. Rund achtern 5. a. Fier auf die Großschot - Stützruder geben b. über die Fock 6. Hol an die Schoten zum Raum-Wind-Kurs 7. Raum-Wind-Kurs liegt an 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgangskurs 2. Vorbereitung der Crew 3. Großsegel fest in die Mitte bringen 4. Boot weiter drehen – weiter abfallen Großsegel schlägt um – deswegen ist es elementar, dass die Großschot vorher dicht geholt wird → AUA und großer Schaden 5. a. wenn das Segel umschlägt, Großschot fieren → Drehbewegung abfangen b. Vorsegel auf die neue Lee-Seite holen 6. aufgefierete Segel wieder für Raum-Wind-Kurs einstellen 7. Ausgangskurs gleich Endkurs auf dem neuen Bug

Zusammenfassung / Wiederholung

Du kannst Dein Boot um 360° drehen. Du weißt, dass Du nicht gegen den Wind segeln kannst.

Das heißt, Du kannst um diese Insel herum segeln. *Step by Step.*

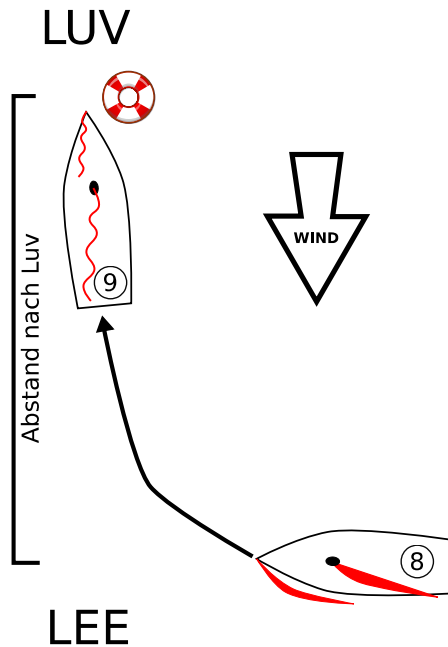


2. Rettungsmanöver

Du **musst** beide Manöver in der Prüfung fahren. Du hast **jeweils 2 Versuche**. Wir werden beide Manöver auf dem Wasser sehr sehr oft üben – versprochen.

Der Aufschießer – Bremsen auf den Punkt

Du möchtest an der Boje – an dem über Bord Gefallenen - nahezu stehen, um den Übungsring (Person) aus dem Wasser zu holen. Deswegen musst Du Dein Boot unter Segeln bremsen. Wie geht das?



Dein Boot bremsst Du durch einen sog. **Aufschießer**.

Das bedeutet, Du drehst Dein Boot mit dem Bug in den Wind.

Somit kommt der Wind von vorne und Du bremsst Dein Boot.

Den Aufschießer fahren wir aus dem Halb-Wind-Kurs.

Da Dein Boot nach der Drehung nicht sofort stehen bleibt, sondern noch ein wenig ausläuft (von Wind und Welle abhängig) benötigst Du für Deinen Aufschießer einen bestimmten Abstand zu dem Punkt, an dem Du stehen bleiben möchtest, hier Übungsboje: ca. 3 Bootslängen – Mit dem Aufschießer würdest Du auch eine kleine Jolle am Steg anlegen.

Dazu musst Du aber erst zur Position 8 segeln. Welche Möglichkeiten es dafür gibt und wie das jeweils funktioniert, erklären wir auf den nächsten Seiten.

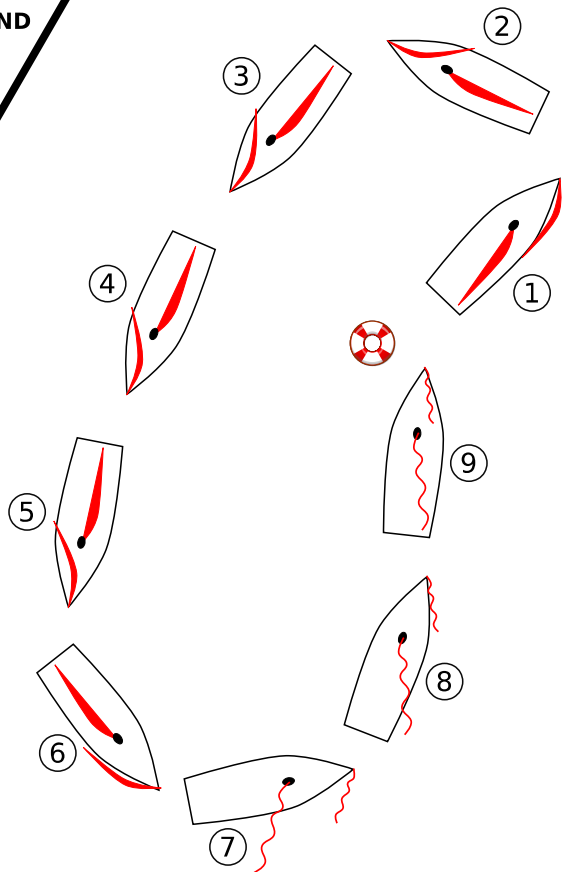
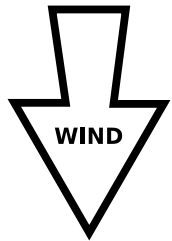
2a. Unter Segel - Die Q-Wende

Du segelst von der Boje weg – Halb- bis Raum-Wind-Kurs ... eine schnelle Wende und wieder zurück ...

		<p>Tipp</p> <ul style="list-style-type: none"> – Du musst immer in LEE von der Boje bleiben – somit siehst Du die Boje immer in LUV
Kommando	Erklärung / Erläuterung	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Boje über Bord an steuerbord / backbord Boje beobachten, Rettungsmittel ausbringen, MOB-Taste drücken 2. Klar zur Q-Wende 3. Ree – Hol an die Schoten 4. Fock bleibt back! 5. Boje durch den Bug → Über die Fock! 6. Fier auf die Schoten zum Halb-Wind-Kurs 7. Klar zur Aufnahme der Boje an Stb / Bb – Klar zum Aufschießer 8. Schoten los 9. Boje aufnehmen 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Wichtigste, nie den Sichtkontakt verlieren! 2. Vorbereitung der Crew – auf Halb- bis Raum-Wind-Kurs abfallen 3. Die back-stehende Fock führt zu einem engen Wendekreis 4. Nachdem die Boje durch den Bug geht (gedachte Linie vom Bug zur Boje) die Fock auf die neue Lee-Seite nehmen 5. Für den Aufschießer wieder auf Halb-Wind-Kurs abfallen 6. Vorbereitung und Einteilung der Crew 7. Kein Vortrieb mehr durch die Segel 	

2b. unter Segel mit Motorunterstützung – Der Quick-Stop

Du fährst eine Wende und eine Halse und kommst am Ausgangspunkt wieder an, ohne die Segel grundsätzlich zu verändern.



Kommando

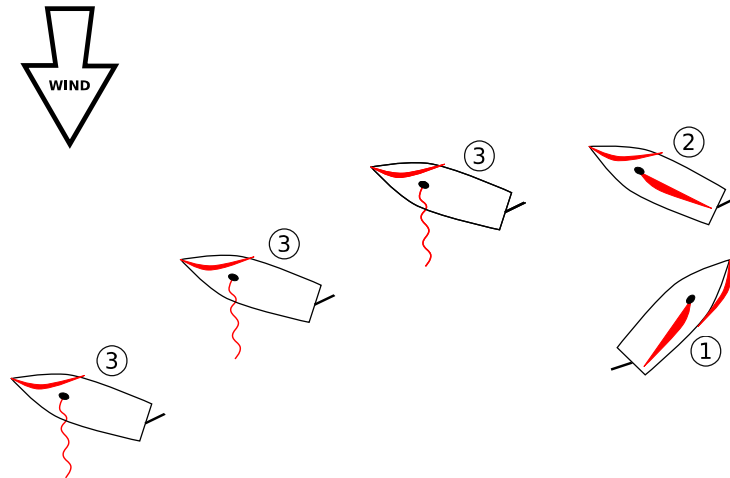
1. Boje über Bord an steuerbord /
backbord
Ree – Schoten dicht – Fock bleibt
back
2. Boje beobachten, Rettungsmittel
ausbringen, MOB-Taste drücken
Motor starten und einkuppeln !
3. *Um die Boje steuern*
4. *Abstand zur Boje gewinnen*
5. Rundachtern
6. *weiter drehen, bis die Boje wieder in
Sicht kommt*
7. Schoten los und Gang raus
8. Klar zur Aufnahme der Boje an Stb /
Bb
9. Boje aufnehmen

Erklärung / Erläuterung

1. Sofort beherzt wenden → Abstand zur
Boje bleibt gering!
Das Wichtigste, **nie** den Sichtkontakt
verlieren!
2. Motor darf genutzt werden um
kontrolliert zur Boje zu kommen.
3. Solange abfallen, bis die Fock den
druck verliert
4. Soviel Abstand gewinnen, damit Platz
zum drehen bleibt
5. Halsen und dabei weiter drehen
6. Direkt auf die Boje zu halten
7. Kein Vortrieb mehr durch die Segel –
Gang raus
Ggf. den Gang wieder einlegen um zur
Boje zu kommen
Ein Aufstoppen mit der Maschine ist
möglich
8. Crew vorbereiten um die Boje
aufzunehmen

3. Beidrehen / Beiliegen – Die Pause unter Segel

Du fährst beherzt eine Wende und steuerst das Boot dann wieder zurück – ohne zurück zu wenden.



Achtung: Dein Boot ist in Fahrt und treibt ca. 1/3 nach Vorne und 2/3 nach Lee!

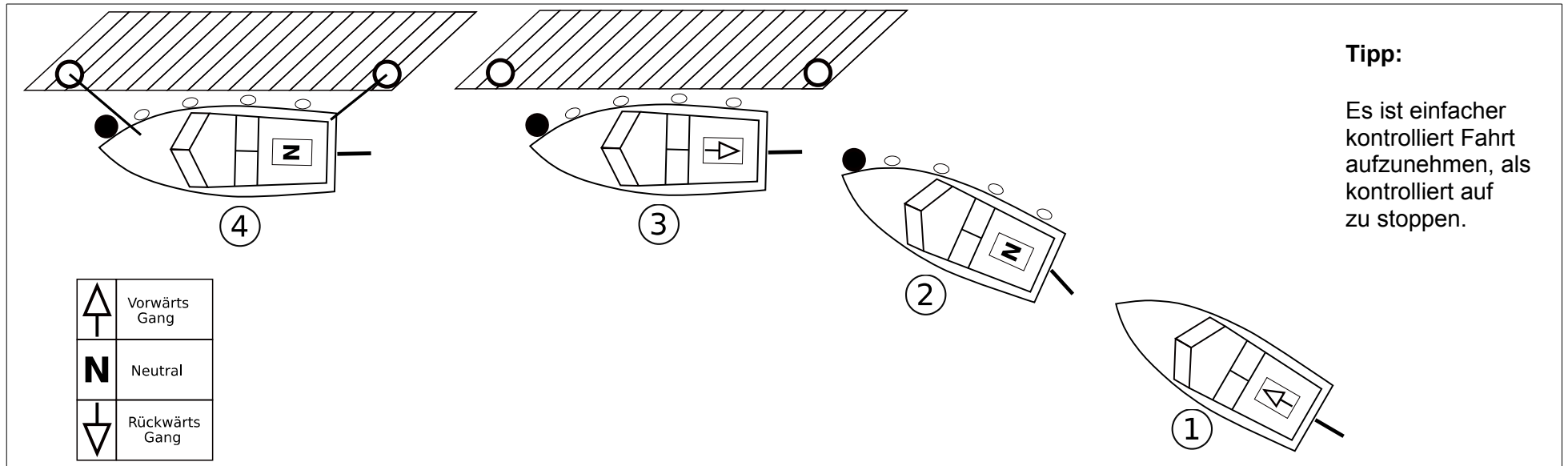
Kommando		Erklärung / Erläuterung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Klar zum Beidrehen und Beiliegen Ree – Fock bleibt back 2. Fier auf Großschot 3. endlich Pause 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Crew vorbereiten beherzt wenden → Handbremse 2. nach dem Wenden abfallen bis auf Halb-Wind-Kurs Zügig aber kontrolliert zurück steuern → Luv-Ruder Patt-Situation der Kräfte → stabiler Zustand Ruder feststellen und entspannen
Wie...	Warum...	Wann...
<ul style="list-style-type: none"> - Die back stehende Fock dreht das Boot nach Lee - Das Luv-Ruder dreht das Boot nach Luv - Die Kräfte arbeiten gegeneinander - Das Boot fährt keine Wende und keine Halse → keiner muss am Ruder stehen 	<ul style="list-style-type: none"> - um Dein Großsegel zu reffen - Reparatur, Wiederbelebung, etc. - Abwettern - Kaffee kochen und genießen 	<ul style="list-style-type: none"> - am Ende Deiner Prüfung – damit der nächste Schüler übernehmen darf

4. An- und Ablegen mit Antriebsmaschine

Wenn Du den Grundsatz beherzigst - **viel Gas viel kaputt wenig Gas wenig kaputt** oder **so schnell wie nötig, so langsam wie möglich**, dann schaffst Du es immer mit einem Lächeln anzulegen.

4a. Anlegen

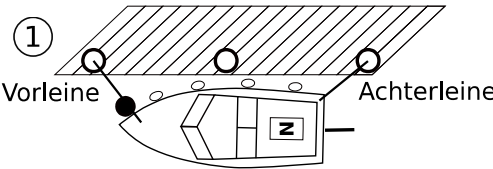
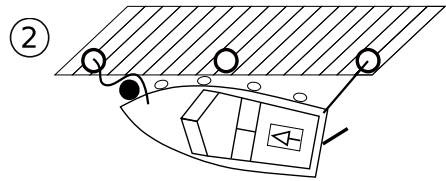
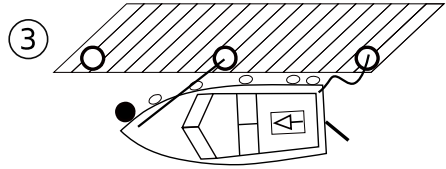
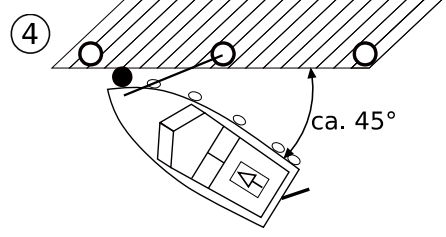
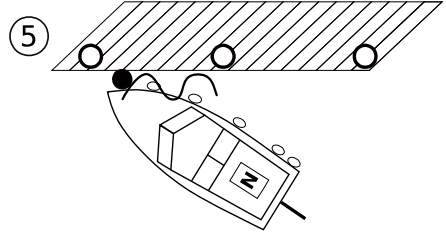
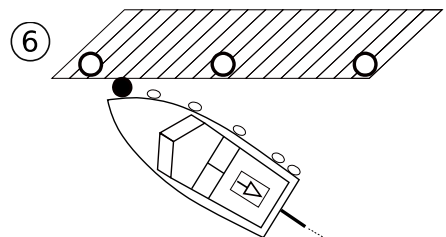
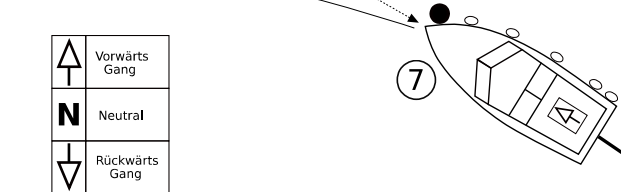
Das Standardmanöver ist das „Längsseits gehen“. Das heißt Du legst mit einer **Seite** Deines Schiffes am Steg an.



Kommando	Erklärung / Erläuterung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Klar zum Anlegen an Steuerbord Fender und Leinen vorbereiten Klar bei Vorleine Klar bei Achterleine 2. ggf. Abstand ansagen lassen 3. 4. Leinen über und fest 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Crew und Schiff vorbereiten Steg in ca. 45° Winkel langsam anfahren 2. Gang raus (Leerlauf) – an den Steg fahren 3. Mit Rückwärtsgang so lange Gas geben, bis das Schiff vollständig steht! → Gang raus (Leerlauf) Erst dann die Crew mit Leinen übersteigen lassen!

4b. Ablegen

Das Standardmanöver, welches zu 90% immer funktioniert ist das Ablegen durch „Eindampfen in die Vorspring“.

	Kommandos	Erklärung / Erläuterung
 <p>①</p> <p>Vorleine Achterleine</p>	1. Klar zum Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring	1. Schiff ist festgemacht Crew vorbereiten Kugelfender ausbringen
 <p>②</p>	2. Eindampfen in die Achterleine Vorleine zur Vorspring legen Vorspring auf Slip und fest	2. - Ruder zum Steg - Vorwärtsgang einlegen Stabile Lage durch Achterleine, Vorwärtsgang und Ruderlage
 <p>③</p>	3. Achterleine los und ein	3. - Ruder vom Steg weg Lastwechsel von der Achterleine in die Vorspring Achterleine wird entlastet und kann eingeholt werden
 <p>④</p> <p>ca. 45°</p>	4. Klar bei Kugelfender	4. - Ruder zum Steg hin Das Boot dreht sich vom Steg weg Wenn der Winkel groß genug ist und der Weg frei ist
 <p>⑤</p>	5. Vorspring los und ein	5. - Gang raus - Ruder mittig - Vorspring lösen
 <p>⑥</p>	6. Rückmeldung: Vorspring ist los und ein	6. - Rückwärtsgang soviel Gas wie nötig geben und rückwärts vom Steg wegfahren (Radeffekt beachten!)
 <p>⑦</p>	7. Schiff aufklarieren	7. Volle Fahrt voraus

↑	Vorwärts Gang
N	Neutral
↓	Rückwärts Gang

SKS Prüfungsprotokoll

1 PFLICHTAUFGABEN

1.1 Rettungsmanöver Durchführung eines Rettungsmanövers	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
unter Segel	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
mit Maschinenunterstützung	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
mit Antriebsmaschine	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
Bei Prüfung in der Antriebsart „Antriebsmaschine und unter Segel“ müssen die beiden Manöver (unter Segel und mit Maschinenunterstützung) gefahren werden. Sie dürfen nicht zu einem Manöver zusammengefasst werden. Bei Prüfungen in der Antriebsart „Antriebsmaschine“ wird nur das Manöver mit Antriebsmaschine gefahren.		
1.2 Manöver mit Antriebsmaschine	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Anlegen mit Antriebsmaschine	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
Ablegen mit Antriebsmaschine	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
1.3 Manöver unter Segel	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Wenden oder Halsen/Q-Wende	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
Beidrehen/Beilegen	1. Versuch <input type="checkbox"/> 2. Versuch <input type="checkbox"/>	
Wird eine mit „nicht ausreichend“ bewertete Pflichtaufgabe aus den vorstehenden Prüfungsbereichen auch im zweiten Versuch mit „nicht ausreichend“ bewertet, so ist die praktische Prüfung nicht bestanden.		

2 SONSTIGE AUFGABEN

2.1 SEEMANNSCHAFT/FERTIGKEITEN	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Sicherheitseinweisung		
Notrolle		
Handhabung Lifebelt und Lifeline		
Anwenden von Leinen beim An- oder Ablegen (Spring, Vor- und Achterleine, Leine auf Slip)		
Von diesen Aufgaben wird eine Aufgabe gestellt.		

2.2 WETTERKUNDE	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Ablesen der Wetterinstrumente (Thermometer / Barometer), Beurteilung der Wetterlage am Ort zum Zeitpunkt der Prüfung		
Diese Aufgabe muss gestellt werden.		

2.3 NAVIGATION	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Bestimmung des Schiffsortes; Absetzen, Bestimmen und Umwandeln von Kursen		
Arbeiten mit einem Empfänger für ein satellitengestütztes Funknavigationsverfahren		
Arbeiten mit Steuerkompass oder Handpeilkompass		
Von diesen Aufgaben wird eine Aufgabe gestellt.		

2.4 MOTOR, ELEKTRISCHE ANLAGE UND GASANLAGE	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
MOTOR		
Kontrolle vor dem Starten oder nach dem Starten		
ELEKTRISCHE ANLAGE		
Kontrolle		
GASANLAGE		
Bedienung, Kontrolle		
Von diesen Aufgaben wird eine Aufgabe gestellt.		

Von den Aufgaben 2.1 bis 2.4 müssen drei von vier Aufgaben mit „ausreichend“ bewertet werden, sonst ist die praktische Prüfung nicht bestanden.

2.5 SEEMANNSCHAFT/MANÖVER	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
MANÖVER MIT ANTRIEBSMASCHINE		
Drehen und/oder Aufstoppen auf engem Raum		
Vorbereitung der Yacht für das Ein- und Auslaufen		
Durchführen eines Ankermanövers		

MANÖVER UNTER SEGEL		
Segelsetzen/Segelbergen in Fahrt		
Einreffen und/oder Ausreffen in Fahrt		
Aufschießer fahren		
Von diesen Aufgaben muss eine mit „ausreichend“ bewertet werden. Es dürfen höchstens zwei Aufgaben gestellt werden. Werden beide Aufgaben mit „nicht ausreichend“ bewertet, so ist die praktische Prüfung nicht bestanden.		