

(Stand März 2025, Angaben ohne Gewähr)

Übersicht für die Praktische SKS-Prüfung

In der praktischen Prüfung müssen die theoretischen Kenntnisse über das Führen einer Yacht in Küstengewässern umgesetzt und angewendet werden. Sämtliche Kenntnisse aus dem SBF-See in Sachen Navigation, Seerecht, Seemannschaft und Knoten werden vorausgesetzt. Eine bestandene Theorieprüfung für den SKS wird nicht vorausgesetzt und Theoriewissen nur in dem Rahmen, in dem es unten aufgeführt ist.

Im Einzelnen werden gefordert (sowohl für Antriebsarten „Antriebsmaschine und unter Segel“ sowie „Antriebsmaschine“):

1. Pflichtaufgaben

1.1. Rettungsmanöver

- unter Segel
- unter Segel mit Maschinenunterstützung
- mit Antriebsmaschine (nur für SKS Prüfung erforderlich, die nur unter Maschine durchgeführt wird)

Beide Manöver unter Segel müssen gefahren und mindestens im zweiten Versuch mit ausreichendem Ergebnis ausgeführt werden. Sie dürfen nicht zu einem Manöver zusammengefasst werden.

Das Rettungsmanöver unter Segeln mit Maschinenunterstützung muss ein anderes Manöver sein, als das Rettungsmanöver nur unter Segel. Nochmal die Q-Wende fahren und dabei nur den Motor mitlaufen lassen, ist nicht zulässig. Bei dem Rettungsmanöver unter Segeln mit Maschinenunterstützung soll die Yacht während des gesamten Manövers nicht mehr als 2 Bootslängen vom Fender entfernt sein. Dies ist z.B. durch das Quick-Stopp-Manöver oder die Gefahrenhalse gegeben. Den Ablauf verschiedener vorgeschlagener Rettungsmanöver mit Kommandos habe ich als Anlage beigefügt.

1.2. Manöver mit Antriebsmaschine

- Anlegen mit Antriebsmaschine
- Ablegen mit Antriebsmaschine

1.3. Manöver unter Segel

- Wenden oder Halsen/Q-Wende
- Beidrehen/Beiliegen

➔ Alle Manöver mit Antriebsmaschine und unter Segel müssen mindestens im zweiten Versuch mit ausreichendem Ergebnis ausgeführt werden.

2. Sonstige Aufgaben

2.1. Seemannschaft/Fertigkeiten

- Sicherheitseinweisung
- Notrolle
- Handhabung Lifebelt und Lifeline
- Anwenden von Leinen beim An- oder Ablegen (Spring, Vor- und Achterleine, Leine auf Slip)

2.2. Wetterkunde (Ablesen der Wetterinstrumente (Thermometer/Barometer), Beurteilung der Wetterlage am Ort zum Zeitpunkt der Prüfung)

2.3. Navigation

- Bestimmung des Schiffsortes, Absetzen, Bestimmen und Umwandeln von Kursen
- Arbeiten mit einem Empfänger für ein satellitengestütztes Funknavigationsverfahren
- Arbeiten mit dem Steuerkompass oder Handpeilkompass

2.4. Motor (Kontrolle vor dem Starten/nach dem Starten), Elektrische Anlage (Kontrolle) und Gasanlage (Kontrolle und Bedienung)

➔ Von den sonstigen Aufgaben 2.1. – 2.4. müssen drei von vier Aufgaben mit „ausreichend“ bewertet werden.

2.5. Seemannschaft/Manöver

Mit Antriebsmaschine:

- Drehen und/oder Aufstoppen auf engem Raum
- Vorbereitung der Yacht für das Ein- und Auslaufen
- Durchführen eines Ankermanövers (sehr wahrscheinlich!!!)

Unter Segel:

- Segelsetzen/Segelbergen in Fahrt
- Einreffen und/oder Ausreffen in Fahrt
- Aufschießern fahren

➔ Von den Aufgaben Seemannschaft/Manöver dürfen höchstens zwei gestellt werden und eine Aufgabe muss mit „ausreichend“ bewertet werden.

Mit Antriebsmaschine

Wird der SKS nur mit Antriebsmaschine angestrebt, werden sämtliche oben beschriebenen Manöver unter Segel nicht geprüft.

Beispielkommandos und -ablauf für die Prüfungsmanöver

Für alle Kommandos gilt: Gebt für die vom Prüfer während der Prüfung gegebenen Anweisungen alle Kommandos laut und deutlich, damit die Crew sie auch auf dem Vorschiff noch hört. Erfüllt Eure Aufgaben als Crew zügig und meldet besetzte Positionen oder erfüllte Aufgaben laut und deutlich zurück ins Cockpit. (z.B. ist klar, xyz ist belegt, Vorspring liegt, Achterleine fest). Kommandoaussprüche und Rückmeldungen sind in den Tabellen durch „!“ gekennzeichnet.

Manöver unter Antriebsmaschine

Ruderübergabe	Bisheriger Rudergänger	Neuer Rudergänger
	Ich übergebe das Ruder!	
	Maschine ist gestoppt/Kleine Fahrt voraus!	
	Ruder liegt mittschiffs!	
Übernahme		Ich übernehme!

Ablegen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
z.B. Eindampfen in die Vorspring		
	Klar zum Ablegen!	
	Vorspring legen! Fender und Leinen klar!	Nachdem Aufgabe erledigt oder Position besetzt ist „Klar!“
	Wir legen ab und dampfen ein in die Vorspring!	
	Achterleine los! Hartruderlage zur Pier	Achterleine ist los!
	Maschine kleine Fahrt voraus	Heck ist frei!
	Auskuppeln, Vorspring los und ein!	Vorspring ist los und eingeholt!
	Ruder mittschiffs legen und Maschine kleine Fahrt zurück	
Sobald das Boot frei ist, parallel zur Pier stellen.	Ruder mittschiffs, langsame Fahrt voraus, Fender einholen!	Fender sind eingeholt!

Auf Segelyachten ist es üblich, sofern die Bedingungen es zulassen, statt in die Vorspring einzudampfen, den Bug mit dem Bugstrahlruder seitwärts wegzudrücken und so abzulegen.

Ablegen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Aus der Box		
	Klar zum Ablegen! Achterleinen und Moorings besetzen! Lauffender stb. und bb. klarmachen!	Wenn Position besetzt „xyz (z.B. Lauffender) klar/besetzt!“
	Frage ans Bugpersonal: Gasse frei?	Gasse ist frei!
	Wir dampfen ein in die Achterleinen!	
	Achterleinen fieren!	Achterleinen werden gefiert!
	Spannung aus den Moorings nehmen/nach vorne fahren und Achterleinen belegen/stoppen!	Achterleinen belegt!
	Moorings los und ab!	Moorings sind los und auf Grund!
	Achterleinen los und ein!	Achterleinen sind los und ein!
	Maschine kleinste Fahrt voraus	
	Einbiegen in die Boxengasse	
	Fender einholen und verstauen!	Fender sind eingeholt!

Anlegen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
z.B. längsseits an Steuerbord (Windstille)		
	Klar zum Anlegen an Steuerbord!	
	Klar bei Leinen, Fender und Bootshaken!	Leinen, Fender und Bootshaken sind klar!
Den Steg unter einem spitzen Winkel von 15° - 30° anfahren	Boot bei kleinster Fahrt an den Steg bringen	
	Abstand ansagen!	3, 2, 1 m!
ca. 3m vor dem Steg	Maschine auskuppeln	
	Rückwärtsgang einlegen und Boot parallel zur Pier drehen	
	Ruder mittschiffs stellen, Aufstoppen des Bootes mit Gasschub	
Sobald das Boot parallel steht	Leinen über und festmachen!	Leinen sind fest!

Wenden auf engem Raum	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
(aus dem Stillstand)		
Nur Ansage	Wende das Schiff über Backbord	
Zielpeilung einprägen (-180°/entgegen-gesetzter Kurs)	Hart Backbordruder legen	
	Vorwärts einkuppeln, Kurzer Gasschub (2 Sekunden), Auskuppeln	
	Schiff ausgekuppelt drehen lassen	
	Sobald Momentum aufgebraucht oder 90° zur Zielpellinie erreicht sind: Hart Steuerbordruder legen	
	Rückwärtseinkuppeln, Kurzer Gasschub (3 Sekunden), Auskuppeln	
	Schiff ausgekuppelt drehen lassen	
	Sofern noch Drehung nötig ist, wieder Backbordruder legen und wie oben weitermachen	
	Sofern Zielpeilung anliegt:	
Ansage	Boot gewendet! Ruder mittschiffs	
Ansage	Alternativ bei Fahrt: Kurs xyz° liegt an!	

Kursgerechtes Aufstoppen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
(aus kleinster oder kleiner Fahrt)		
Nur Ansage	Stoppe das Schiff kursgerecht auf!	
	Maschine in Leerlaufstellung	
Kurze Wartezeit zwischen den Gängen	Maschine zurück (Kleinste oder kleine Fahrt)	
	Schiff mit Ruder auf Kurs halten, ggfs. Radeffekt ausgleichen	
	Durch Seitenpeilung prüfen, ob das Boot noch Fahrt macht (Kurs halten)	
	Auskuppeln, sobald das Schiff zum Stillstand gebracht wurde	
	Boot ist kursgerecht aufgestoppt!	

Kleinste Fahrt bedeutet Standgas mit eingekuppeltem Gang. Kleine Fahrt meint die kleinste Stufe, bei der der Motor Gas annimmt (800-1000 Umdrehungen).

Rettungsmanöver unter Antriebsmaschine

Mann über Bord (MOB)	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Mann/Mensch/Boje über Bord z.B. an Steuerbord	Boje über Bord!	
SOFORT: Das Heck von der Boje wegdrehen und Auskuppeln	Auskuppeln und Hartruder nach Steuerbord	
Währenddessen/gleich darauf	Boje beobachten! Rettungsmittel ausbringen! MOB-Taste drücken! Positionen besetzen!	Rettungsmittel ausgebracht! Boje wird beobachtet! MOB gedrückt!
	Maschine einkuppeln, kleine Fahrt voraus	
	Bogen um die Boje fahren und gegen den Wind anfahren	Position der Boje jederzeit anzeigen mit ausgestrecktem Arm oder Bootshaken
	Klarmachen zum Aufnehmen der Boje an bb./stb.!	Klar!
	Gegen den Wind auf die Boje zufahren und sobald die Boje vom Schiff verdeckt ist, auskuppeln	
Bei großem Abstand Heck zur Boje drehen durch entgegengesetztes Ruderlegen	Die Boje seitlich leicht versetzt anfahren und Bug ausgerichtet lassen, Schiff auslaufen lassen	
Fürs Bestehen: Egal wie, die Boje muss an Bord sein	Boje aufnehmen lassen	Boje ist an Bord!

Die Geschwindigkeit an der Boje muss weniger als 2 Knoten betragen. Die Boje wird immer gegen Wind und Strom aufgenommen. Wird die Maschine nicht sofort ausgekuppelt und Hartruder gelegt oder die Boje überfahren, gilt der Versuch als nicht bestanden.

Manöver unter Segel

Großsegel setzen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
	Klar zum Setzen des Großsegels!	Großsegel ist klar zum Setzen!
	Großfall klar! Großschot los!	Großfall ist klar! Schot ist los!
	Boot bei kleiner Fahrt voraus in den Wind steuern	
	Heiß auf das Großsegel!	Großsegel ist gesetzt!
	Großschot dicht für z.B. Amwindkurs!	Großschot dichtgeholt!

Vorsegel setzen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Im SKS auf Amwindkurs	Klar zum Setzen des Vorsegels!	Vorsegel ist klar zum Setzen!
	Leeschot und Reffleine besetzen!	Leeschot klar! Reffleine klar!
	Boot am Wind steuern	
	Setzt die Genua/Schot dichtholen!	Genua ist gesetzt!

Vorsegel bergen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
	Klar zum Bergen des Vorsegels!	Vorsegel ist klar zum Bergen!
	Schot besetzen! Reffleine besetzen!	Schot besetzt! Reffleine klar!
	Boot auf konstantem Kurs steuern	
	Genua bergen!	Genua ist geborgen!

Großsegel bergen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
	Klar zum Bergen des Großsegels!	Großsegel ist klar zum Bergen!
	Maschine starten, kleine Fahrt voraus	
	Boot genau in den Wind steuern	
	Großsegel bergen!	Großsegel ist geborgen!

Wende	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Boot ist auf Amwindkurs, Zielkurs ist Amwindkurs	Klar zur Wende!	Ist klar!
Ree = Moment des Ruderlegens	Ree! Ruder legen, Vorsegel back stehen lassen	
	Sobald der Bug durch den Wind ist, über die Fock!	Fock ist übergeholt!
Zielkurs segeln	Amwindkurs liegt an!	

Halse	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Boot auf raumem Kurs Zielkurs ist raumer Kurs		
	Klar zur Halse!	Ist klar!
	Großschot dichtholen!	Großschot ist dicht!
Rund achtern = Moment des Ruderlegens	Rund achtern!	
	Schiff gemächlich drehen, $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Ru- der legen	
Das Stützruder ist ein Gegenruder, um die Dre- hung zu beenden	Bei Windeinfall von der neuen Seite: Großschot fieren! Stützruder! Vorsegel überholen!	Großschot gefiert! Vorsegel über!
Zielkurs segeln	Raumschotskurs liegt an!	

Aufschießer	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Kursunabhängig		
	Klar zum Aufschießen!	Ist klar!
	Schiff genau in den Wind steuern, Schoten los!	Schoten sind los!

Nahezuaufschießer	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Kursunabhängig		
	Klar zum Nahezuaufschießer!	Ist klar!
	Schiff $<30^\circ$ zum Wind steuern, Scho- ten los!	Schoten sind los!

Beidrehen	Schiffsführer/Rudergänger	Mannschaft laut und deutlich
Boot ist auf Amwindkurs		
Beidrehen fährt man wie eine Wende,	Klar zum Beidrehen!	Ist klar!
nur das Vorsegel bleibt back/auf der Luvseite stehen	Ree! Fock bleibt back!	
Sobald keine Ruder-wir- kung mehr vor-handen ist, liegt man bei und das Ruder ist nicht	Sobald das Schiff durch den Wind ge- dreht hat, Fier auf die Großschot! Hartruder in den Wind legen	Großschot gefiert!
mehr besetzt. Ausguck muss gehalten werden!	Schiff zurück in den Wind drehen und abbremsen lassen, bevor das Schiff aber zurück durch den Wind dreht Ru- der etwas aufmachen	
	Sobald die Ruderwirkung verloren ge- gangen ist, Ruder in Hartruderlage nach Luv feststellen	
	Schiff liegt bei!	

Rettungsmanöver unter Segel (und mit Maschinenunterstützung)

Boje über Bord	Schiffsführer	Mannschaft laut und deutlich
Beispiel Q-Wende		
Mann/Mensch/Boje über Bord z.B. an Steuerbord	Boje über Bord an Steuerbord!	
Einen Abstand kann man sich vom Beobachter in Schiffslängen ansagen lassen	Sofort abfallen auf Halbwindkurs + Kommandos: Boje beobachten! Rettungsmittel ausbringen! MOB-Taste drücken! Positionen besetzen!	Boje wird beobachtet! Rettungsmittel sind raus! MOB-Taste gedrückt!
	Schoten fieren auf HWK!	
Maschine eingekuppelt mitlaufen lassen, ansonsten ident. Manöver	(Starte Maschine!)	Ggfs. übernimmt das ein Crewmitglied, Maschine läuft!
	Alles klar zur Q-Wende!	bb. & stb. Vorschot klar!
Q-Wende ist eine Wende von HWK auf HWK	Zwischen zwei und vier Schiffslängen, je nach Bedingungen, wenden	
	Ree! Hartruderlage!	
	Auf HWK gehen, Steuerrad wechseln	
	HWK liegt an!	
	Klarmachen für (nahezu-)Aufschiesser!	Großschot klar! Vorschot klar!
	Klarmachen zur Aufnahme der Boje an bb./stb.!	
	Derjenige mit dem Bootshaken, soll ansagen, wenn die Boje sich auf der Höhe des Bugbereiches befindet!	
		Boje im Bugbereich!
	Hartruderlage nach Luv, Aufschiesser fahren, Schoten los!	Schoten sind los!
Bei großem Abstand Heck zur Boje drehen durch entgegengesetztes Ruderlegen	Boje aufnehmen!	Boje an Bord!
Fürs Bestehen: Egal wie, die Boje muss an Bord sein	Klar zum Aufschießen!	Ist klar!
	Fahrtaufnahme mit Amwindkurs! Schoten dichtholen!	Schoten sind dicht!

Die Geschwindigkeit an der Boje muss weniger als 2 kn betragen. Im Ernstfall wäre es sonst nicht möglich eine Verbindung zum Menschen herzustellen und diesen zu bergen.

Allgemeine Hinweise zur Schiffssteuerung

- Drehrichtung der Schraube und Radeffekt

Für einige der Manöver unter Antriebsmaschine ist es wichtig zu wissen, welche Drehrichtung (links- oder rechtsdrehend) die Schraube in Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt hat, um den „Radeffekt“ zu nutzen oder ausgleichen zu können. Bei der Ausbildung wird der Schiffsführer zeigen, wie die Drehrichtung der Schraube festgestellt werden kann.

Man bezeichnet die Schraube dann als „linksgängig“, wenn die Schraube bei Vorwärtsfahrt von hinten betrachtet linksherum dreht.

In der Praxis fährt man geradeaus mit kleiner Fahrt voraus und stoppt das Schiff auf. Dabei beobachtet man, in welche Richtung das Heck zieht.

Dreht das Heck nach **Steuerbord (rechts)**, haben wir bei **Rückwärtsfahrt** eine **rechtsdrehende** Schraube und bei **Vorwärtsfahrt** eine **linksdrehende** Schraube. Dreht das **Heck** nach **Backbord (links)** ist es **umgekehrt**.

Bei Anlegemanövern mit linksgängiger Schraube und ablandigem Wind oder Wind von vorne ist also die Steuerbordseite die „Schokoladenseite“, da das Boot beim rückwärts-Aufstoppen nach Steuerbord an den Steg gezogen wird. Bei Anlegemanövern mit auflandigem Wind wird das Boot durch den Wind ohnehin auf den Steg gedrückt und der Radeffekt kommt weniger zum Tragen.

Kleiner und großer Wendekreis (nicht Wenden auf engem Raum)

Aus der Drehrichtung der Schraube ergibt sich auch die Größe des Wendekreises. Bei einer **linksgängigen** Schraube hilft der „Radeffekt“, der bei Vorausfahrt ja auch vorhanden ist, das Boot über **Steuerbord** besser zu drehen, weil das Heck nach Backbord versetzt wird (kleiner Wendekreis).

Bei einer Wende über **Backbord** ist der Wendekreis **größer**, da der „Radeffekt“ gegen den Rudereinschlag wirkt. **Umgekehrt** bei **rechtsgängiger** Schraube. Der kleinste Wendekreis ist wichtig, wenn wir das Boot aus der Fahrt heraus schnell drehen wollen!

- Ausführung der Manöver

Beim Manövrieren ist es wichtig, auf einige Dinge zu achten, um sich das Leben leichter zu machen und sowohl sauberer, als auch genauer das Schiff steuern zu können.

Fahrt Eure Maschinenmanöver langsam. Es kann nicht genug betont werden, das zu beachten!

Bei Manövern, die in kleiner oder kleinster Fahrt gefahren werden, habt ihr wesentlich (!) mehr Zeit und ein viel geringeres Risiko, in Hektik zu verfallen. Verfallt Ihr erstmal in Hektik, so ist es wahrscheinlich, dass Ihr IRGENDWAS (Übersprungshandlung) macht, aber nicht das Richtige bzw. das, was Euch schadensfrei hält. Bewegt Ihr das Schiff hingegen langsam, so ist es in aller Regel gut möglich, noch was zu retten, weil Ihr Zeit habt, oder das Schiff an den entscheidenden Stellen abzufendern, weil Ihr Zeit habt. Weder die Prüfung und Prüfer, noch das tatsächliche Führen eines Schiffes verlangen von Euch, alles in schnellem Tempo abzuarbeiten. Bewegt das Schiff so, wie es sich für Euch individuell richtig anfühlt und auf die Art und Weise, die Euch entspricht.

Damit das Getriebe möglichst lange lebt, macht kurze Pausen beim Schalten zwischen den Gängen und geht nicht unmittelbar vom Vorwärtsgang in den Rückwärtsgang (ohnein möglichst nicht bei viel Fahrt). Das ist gute Seemannschaft.

Fahrt Euren Manöverkreis und sämtliche geprüften Segelmanöver besonnen, zügig, aber nicht hektisch, und mit Übersicht. Nehmt Euch Eure Zeit. Geht Eure Manöver Schritt für Schritt im Kopf durch. Denkt über Eure Kommandos nach, bevor Ihr sie gebt, und gebt auch dem Schiff Zeit, zu tun, was Ihr wollt. Das nimmt Druck raus und gibt Euch im besten Fall (noch mehr) Selbstvertrauen und Sicherheit.

Es schadet in der Prüfungssituation nicht, alle Aktivitäten und gedankliche Zwischenschritte, die keine Anweisungen/Kommandos sind, laut auszusprechen. Macht Ihr das und fahrt in normalem Tempo, haben die Prüfer Zeit Euch Feedback zu geben und, solltet Ihr daneben liegen, sogar noch unterstützend einzugreifen!

Denn: Alle Prüfer wollen zwar sehen, dass Ihr könnt, was gefordert ist, aber die aller-, allermeisten von ihnen wollen auch, dass Ihr besteht. Und wenn der ein oder andere Hinweis nötig ist oder eine Rückfrage kommt zu Euren ausgesprochenen Gedanken, dann, um Euch auf die richtige Bahn zu bringen und Euch zu unterstützen.

Der Skipper darf das nicht, die Prüfer dürfen alles, worin der Schiffsführer nicht eingreifen muss. Deswegen gebt Ihnen die Möglichkeit in Eurem Sinne einzugreifen und Euch zu helfen.

SKS Prüfungsprotokoll

1 PFLICHTAUFGABEN

1.1 Rettungsmanöver Durchführung eines Rettungsmanövers unter Segel	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
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		
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 satelliten-gestütztes 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 MANÖVER MIT ANTRIEBSMASCHINE	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
Drehen und/oder Aufstoppen auf engem Raum		
Vorbereitung der Yacht für das Ein- und Auslaufen		
Durchführen eines Ankermanövers		

MANÖVER UNTER SEGEL	Ergebnis ausreichend	Ergebnis nicht ausreichend, weil:
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.		

Das Team sailwithus wünscht Euch eine super Woche und viel Erfolg bei der Prüfung 😊 !!!!!