

SSS Praxis

**Vorbereitung auf die Praxis
zum Sportseeschiffer**

Andreas Konrad

Inhaltsverzeichnis

1. Widmung.....	6
2. Vorwort – Warum ein theoretisches Buch über praktische Abläufe?.....	7
2.1. „Gestorben wird unter Deck.“	8
2.2. Erfahrung kann man nicht nachholen – nur ergänzen.....	8
2.3. Für wen ist dieses Buch gedacht?.....	8
3. Die SSS-Praxisprüfung – Was Dich erwartet.....	9
3.1. Was darf geprüft werden?.....	9
3.2. Wird auch Theorie geprüft?.....	9
3.3. Yacht, Ausrüstung & Prüfungsrahmen.....	11
3.4. Das Prüferprotokoll – Anlage 2.....	11
3.5. Fazit: Die Prüfung ist machbar – aber nicht nachlässig.....	12
4. Die Rettungsmanöver – Welche Alternativen.....	13
4.1. Beschreibung für alle Manöver.....	16
4.2. Das Manöver mit der Q-Wende (englisch: reach-and-reach stop).....	17
4.2.1 Erfolgsfaktoren für eine saubere Q-Wende.....	18
4.2.2 Bewertung der Q-Wende im SSS-Kontext.....	20
4.2.3 Praxisempfehlung.....	20
4.3. Das Manöver Quick-Stop mit Maschinenunterstützung.....	21
4.3.1 Ablauf auf Am-Wind-Kurs.....	23
4.3.2 Ablauf auf Halbwind- oder Raumschotkurs.....	24
4.3.3 Grenzen des Manövers.....	25
4.3.4 Fazit.....	25
4.4. Das Münchener Manöver.....	26
4.4.1 Ablauf aus Am-Wind-Kurs – die Standardsituation.....	28
4.4.2 Manöver aus Halbwindkurs.....	29
4.4.3 Manöver aus Raumschots- oder Vorwindkurs.....	30
4.4.4 Fazit.....	30
4.5. Weitere mögliche Manöver.....	31
5. Notfallmanagement.....	32
5.1. Mögliche Notfallsituationen (Beispiele) und wie du ihnen begegnest.....	33
5.2. Nutze diese Liste zum Üben und Nachdenken.....	34
5.3. Prüfungsrelevant: Worauf es wirklich ankommt.....	37
5.4. Fazit.....	37
6. Handhabung der Yacht – beherrscht du das Boot oder umgekehrt.....	38
6.1. Grundsätze.....	38
6.1.1 Grundeinstellung: Ruhe vor Aktion.....	38
6.1.2 Beobachte Wind, Strömung und Ablenkungen.....	38
6.1.3 Plane dein Manöver.....	38
6.1.4 Anlegen und Festmachen: Technik statt Hektik.....	39
6.1.5 Ablegen: Vorplanen und sauber ausführen.....	39
6.1.6 Kommunikation: Kurz, deutlich, konsequent.....	39
6.1.7 Führung der Crew.....	39
6.1.8 Vorbereitung vermindert Risiko.....	40
6.1.9 Wenn etwas schiefgeht: Ruhe behalten und kontrolliert handeln.....	40
6.1.10 Kurze Merkliste für An- und Ablegemanöver.....	40
6.1.11 Zusammenfassung.....	40
6.2. Etwas Physik.....	41
6.2.1 Ruderwirkung – eine Yacht steuert sich ganz anders als ein Auto.....	41
6.2.2 Rückwärtsfahrt – und der häufigste Bedienfehler.....	41
6.2.3 Wasser ist kein Asphalt und der Wind ist dein stärkster Mitspieler.....	42

6.3. Radeffekt - dein heimlicher Verbündeter.....	44
6.3.1 Der Radeffekt tritt immer auf – vorwärts wie rückwärts.....	45
6.3.2 Den Radeffekt bewusst nutzen.....	46
6.3.3 Wenn du den Radeffekt NICHT willst.....	46
6.3.4 Das Fazit.....	46
6.4. Anlegen.....	47
6.4.1 Seitwärts anlegen (längsseits).....	48
6.4.2 In einer Box anlegen.....	53
6.4.3 Vor Mooring oder Buganker anlegen.....	55
6.4.4 Ankern.....	57
6.5. Ablegen.....	59
6.5.1 Ablegen (längsseits) mit Vorspring.....	59
6.5.2 Ablegen (längsseits) mit Achterspring.....	63
6.5.3 Ablegen (längsseits) mit Wind.....	66
6.5.4 Ablegen mit Heck am Steg (römisch-katholisch).....	68
6.5.5 Ablegen vor Anker / Anker auf.....	71
6.6. Aufstoppen.....	73
6.7. Wenden auf engem Raum.....	74
6.8. Beidrehen zum Beiliegen.....	76
6.9. Reflexion.....	78
7. Technik an Bord – Kenne dein Boot.....	79
7.1. Maschine / Motor.....	80
7.1.1 Kühlung.....	81
7.1.2 Treibstoffversorgung.....	86
7.2. Gasanlage.....	90
7.3. Elektrik.....	95
7.4. Fazit.....	98
8. Papierseekarte / Nautische Literatur.....	99
8.1. Törnplanung / Passageplan.....	99
8.2. Zusätzliche Literatur.....	100
9. ECS.....	101
10. Radar.....	103
10.1. Range – wofür ist das gut?.....	103
10.2. Gain – das Empfindlichkeitsrad.....	103
10.3. STC – Sea Clutter unter Kontrolle.....	104
10.4. FTC – Regenstörungen reduzieren.....	104
10.5. VRM – Variable Range Marker.....	104
10.6. EBL – Electronic Bearing Line.....	105
10.7. North-Up vs. Head-Up.....	105
10.8. Prüfungsinhalte.....	106
10.9. Vorbereitung auf deine Prüfungen.....	107
11. Wetterkunde.....	108
11.1. Warum ist die Wetteranalyse so wichtig?.....	108
11.2. Woher bekommst du die Wetterdaten?.....	108
11.3. Was erwarten die Prüfer?.....	108
11.4. Lokale Besonderheiten.....	109
11.5. Praxis-Tipp für den Prüfungstörn.....	109
11.6. Checkliste Wetterbedingungen.....	109
12. Sicherheitseinweisung.....	111
12.1. Feuer.....	111
12.1.1 Prävention – das beste Löschmittel.....	112
12.1.2 Löschmittel an Bord.....	112
12.1.3 Personenbrände – richtig reagieren.....	113

12.1.4 MED-Zeichen und Zulassung.....	114
12.1.5 Zusätzliche Sicherheitstipps.....	115
12.1.6 Merke für die Prüfung.....	115
12.2. Wasser – was tun bei Wassereinbruch.....	116
12.3. Alarmierung.....	118
12.3.1 Optische Notsignale.....	118
12.3.2 Funkbasierte Alarmierung.....	119
12.3.3 Satellitenbasierte Alarmierung.....	119
12.3.4 SART (Search and Rescue Transponder).....	120
12.3.5 Alarmierung per Telefon.....	121
12.3.6 Weitere Alarmierungsmöglichkeiten.....	121
12.3.7 Zusammenfassung.....	122
12.4. Evakuierung.....	123
12.4.1 Handhabung der Rettungsinsel.....	123
12.4.2 Was man in die Rettungsinsel mitnehmen sollte.....	124
12.4.3 Übersteigen in die Rettungsinsel.....	125
12.5. Rettungswesten.....	126
12.5.1 Wann sollte man eine Rettungsweste tragen?.....	126
12.5.2 Was ist eine Rettungsweste?.....	126
12.5.3 Verschiedene Arten von Westen.....	127
12.5.4 Automatikwesten – Funktionsweise.....	128
12.5.5 Sicherheitsprüfung an Bord.....	129
12.5.6 Sicherheitsmerkmale einer Rettungsweste.....	129
12.5.7 Wartung und Pflege.....	129
12.5.8 Fazit.....	130
13. Lokale Ortskenntnisse.....	131
13.1. Warum lokale Kenntnisse so wichtig sind.....	131
13.2. Wie du dich vorbereitest.....	131
13.3. Praxis-Tipp.....	131
14. Kommandosprache.....	132
14.1. Kommandos und ihre Bestätigung.....	132
14.2. Warum ist das so wichtig?.....	132
14.3. Flexibilität und Sicherheit.....	133
14.4. Professioneller Eindruck.....	133
14.5. Mögliche Kommandos.....	133
15. Checkliste „Wo ist was“	136
15.1. Checkliste „Feuer“	136
15.2. Checkliste „Wasser“	137
15.3. Checkliste „Sicherheitseinrichtungen unter Deck“	138
15.4. Checkliste „Motor“	139
15.5. Checkliste „Elektro“	140
15.6. Checkliste „Sicherheitseinrichtungen über Deck“	141
15.7. Checkliste „Praxis“	142
16. Nachwort.....	143
17. Danke.....	144

1. Widmung

Dieses Buch widme ich meinem Vater, Kapitän Werner Konrad, der viel zu früh von uns gegangen ist.

Er hat mir nicht nur die Liebe zum Wasser mitgegeben, sondern war in meiner Jugend auch ein liebevoller, zugleich jedoch sehr strenger Ausbilder.

Meine nautische Ausbildung begann durch ihn bei mir bereits im Alter von 14 Jahren auf unserer elterlichen Yacht. Mit 19 durfte ich seine Yacht dann erstmals eigenverantwortlich führen und mit Freunden auf Törn gehen.

Alles, was ich damals von ihm gelernt habe, begleitet mich bis heute – nicht nur in meinem eigenen Handeln, sondern auch in meiner Arbeit als Segellehrer.

Dieses Wissen, ergänzt durch viele Jahre Erfahrung, gebe ich nun weiter: an meine Schüler – an dich. Und bei jedem Handgriff, jedem Manöver, jedem Unterricht denke ich an ihn.

2. Vorwort – Warum ein theoretisches Buch über praktische Abläufe?

Ist Praxis durch etwas anderes zu ersetzen als durch Praxis? Sicher nicht – doch wer die theoretischen Hintergründe versteht, handelt überlegt. Und genau das macht den Unterschied: Überlegtes Handeln führt zu sauberen, reproduzierbaren Manövern und verhindert, dass Erfolge an Bord dem Zufall überlassen bleiben.

Die Idee zu diesem Buch ist aus meiner langjährigen Ausbildungspraxis entstanden. Immer wieder habe ich erlebt, wie sehr ein solides theoretisches Verständnis die Qualität der praktischen Umsetzung beeinflusst. Wenn ich meinen Kursteilnehmern die Abläufe erklärt, sie gedanklich durch die Manöver geführt und die Funktion jeder Position an Bord erläutert habe, wurde aus bloßem Tun ein bewusstes, zielgerichtetes Handeln – mit klar erkennbaren Fortschritten.

Ein prägendes Erlebnis möchte ich an dieser Stelle teilen:

Während eines SKS-Törns zwang uns ein schwerer Sturm für drei Tage in den Hafen. Über 30 Knoten Wind, Böen bis 40 und hohe Atlantikwellen machten ein Auslaufen unmöglich. Doch für die anschließenden Tage war deutlich besseres Wetter angekündigt. Also nutzten wir die stürmische Zwangspause anders: Wir besprachen jeden Tag intensiv die Manöver, riefen uns die Kommandos gegenseitig zu und gingen gedanklich jede Position und jeden Handgriff durch.

Das Ergebnis: Obwohl **über die Hälfte der Praxistage** nicht auf dem Wasser stattfand, bestanden alle Teilnehmer die Prüfung – und das nicht nur irgendwie, sondern souverän.

Natürlich ersetzt dieses Buch keine echte Bordpraxis – und es will das auch gar nicht. Aber es hilft, Abläufe an Bord bewusster zu verstehen. Denn wer weiß, **warum** etwas funktioniert, kann es gezielt, sicher und reproduzierbar anwenden. Genau hier setzt dieses Buch an.

Dieses Buch ist nicht nur ein Prüfungsbuch – sondern ein Begleiter für dein gesamtes Seglerleben. Insofern darf es nicht nur als reines Lehr- oder Anleitungsbuch zum Bestehen der SSS-Praxisprüfung verstanden werden. Die Inhalte sind bewusst so gestaltet, dass sie dich nicht nur zum Sportseeschiffer machen sollen, sondern auch weit über die Prüfung hinaus unterstützen.

Die beschriebenen Methoden, Denkweisen und Manöverschritte helfen Dir, auch später in Deinem Seglerleben anspruchsvolle Situationen souverän zu meistern – mit der Professionalität und Sicherheit, die von einem Sportseeschiffer voraussetzt.

Denn das Ziel ist nicht allein, die Prüfung zum SSS erfolgreich zu bestehen. Das eigentliche Ziel ist, dass du als Schiffsführer **in jeder Situation ruhig, kompetent und verantwortungsvoll handeln** kannst – unabhängig vom Revier, vom Wetter oder von der Crew. Genau dafür soll Dir dieses Buch ein verlässlicher Begleiter sein.

2.1. „Gestorben wird unter Deck.“

Ein Satz, den ich im Zusammenhang mit vielen SSS-Prüfungen geprägt habe – und der sich leider immer wieder bestätigt.

Die SSS-Praxisprüfung besteht aus zwei Teilen: dem äußeren und dem inneren. Auf dem Schiff und am Ruder werden Steuerfähigkeiten und Boots-Handling abgefragt. Doch unter Deck wird es wirklich ernst: Navigation, Wetterkunde, Radar, Motortechnik, Gasanlage – hier versagen die meisten. Nicht wegen mangelndem Willen, sondern wegen unzureichender Vorbereitung.

Deshalb: Konzentriere dich in der Prüfungsvorbereitung nicht nur auf das Fahren, sondern auf das **Führen** einer Yacht. Und das beginnt unter Deck.

2.2. Erfahrung kann man nicht nachholen – nur ergänzen

Um die Praxisprüfung zum SSS zu bestehen, reicht ein wenig Grundlagenwissen nicht aus. Man muss Erfahrung mitbringen. Ein SSS-Praxistörn kann den Feinschliff geben – aber keine Seemeilen und / oder Erfahrung nachliefern. In der Theorie lässt sich noch manches auswendig lernen. In der Praxis nicht. Dort zählen Übung, Routine und Sicherheit im Handeln.

Prüfer wollen erkennen: **Du kannst eine Yacht führen. Nicht nur fahren.**

2.3. Für wen ist dieses Buch gedacht?

- Für Schiffsführer, die ein fundiertes Nachschlagewerk für ihre Urlaubsfahrten und Törns suchen.
- Segler auf dem Weg zum Sportseeschiffer.
- Für SSS-Anwärter, die sich gezielt und strukturiert auf ihre anstehende Prüfung vorbereiten möchten.
- Für Ausbilder, die noch nicht viel Erfahrung in der SSS-Praxis-Ausbildung haben.

Mit diesem Buch bekommst du nicht nur einfach Checklisten, sondern echtes Hintergrundwissen. Verständlich erklärt, praxisnah aufgebaut – und immer mit dem Ziel, dich an Bord souverän handeln zu lassen.

5. Notfallmanagement

In der SSS-Prüfung wird Notfallmanagement besonders gewichtet. Dabei geben die Prüfer spontan (verbal) eine Notfallsituation vor – und du musst sofort reagieren.

■ Es geht hierbei um zwei wesentliche Dinge:

1. Fahrtechnische Maßnahmen zur Bewältigung der Lage.
2. Einteilung und Koordination der Crew.

■ Grundprinzip in der Prüfung

- **Nicht nur erklären – handeln!**
Es reicht nicht, zu beschreiben, was du tun würdest. Du musst die Maßnahmen im Rollenspiel umsetzen.
- Beispiel: Prüfer sagt: „*dein Vorstag ist gerade gerissen*“.
 - Falsch: lange diskutieren oder nur anluven → Mast könnte inzwischen nach achtern fallen.
 - Richtig: sofort **abfallen** (ohne Patenthalse!), Crew anweisen, den Mast zu sichern, Situation unter Kontrolle bringen.
- Die Prüfer wollen sehen, dass du aktiv führst, klare Anweisungen gibst und entschlossen handelst.

■ Tipps für die Prüfung

- **Handeln statt grübeln:** Sofort Maßnahmen einleiten, während du weitere Infos von Crewmitgliedern einholst.
- **Crew einbeziehen:** Aufgaben klar zuteilen, Ergebnisse erfragen und umgehend umsetzen.
- **Situationen durchspielen:** Viele Notfälle sind praxisnah und abhängig vom Verlauf – spiel sie flexibel weiter.
- **Rollenspiel ernst nehmen:** Crew muss mitmachen, damit der Ablauf realistisch wirkt.

5.1. Mögliche Notfallsituationen (Beispiele) und wie du ihnen begegnest

Dieses Kapitel soll dich nicht mit „Patentlösungen“ versorgen – denn die gibt es auf See oft nicht. Vielmehr soll es dich befähigen, Notlagen realistisch einzuschätzen, angemessen zu reagieren und deine Crew dabei zielgerichtet einzubinden.

Die zentrale Prüfungsfrage lautet nicht: *Was ist die perfekte Lösung?*

Sondern: *Wie gehst du als Schiffsführer mit der Situation um?*

In einer echten Notlage – und auch in der SSS-Praxisprüfung – kommt es vor allem auf drei Dinge an:

- **Überlegtes Handeln**
- **Klare Kommunikation**
- **Fahrerische Kontrolle**

Ob eine Maßnahme richtig oder falsch ist, hängt dabei stets von der konkreten Situation ab. Ein Beispiel: Bricht das Vorstag, ist **anluven** absolut kontraproduktiv – der Mast würde durch den fehlenden Gegenzug nach hinten kippen. Du musst stattdessen **abfallen**, um den Druck von achtern zu nutzen und den Mast nach vorn zu stabilisieren.

Es geht nicht um „Tricks“, sondern um nachvollziehbares, seemännisches Handeln.

6. Handhabung der Yacht – beherrscht du das Boot oder umgekehrt

Hafenkino ist unterhaltsam – aber nicht für diejenigen, die daran beteiligt sind. Missgeschicke passieren jedem. Entscheidend ist, wie du damit umgehst: ruhig, geplant und professionell. Häufig entstehen Probleme nicht durch ungewöhnliche Umstände, sondern weil einfache Grundregeln vernachlässigt werden. Deshalb: beherrsche das Boot und lasse nicht zu, dass es dich beherrscht.

6.1. Grundsätze

6.1.1 Grundeinstellung: Ruhe vor Aktion

Hektik ist fast immer der erste Fehler. Sobald du Hektik hast, verlierst du die Kontrolle und es steigt die Fehlerquote. Bevor du ins Manöver gehst:

- Atme kurz durch und verschaffe Dir einen Überblick.
- Fahre bei Unsicherheit langsam in den Hafen, um die Situation zu sondieren.
- Erstelle einen einfachen Plan und kommuniziere ihn klar an die Crew.

Planen, kommunizieren, ausführen – in dieser Reihenfolge.

6.1.2 Beobachte Wind, Strömung und Ablenkungen

Viele Skipper achten auf Wind und Strömung auf See – im Hafen jedoch nicht ausreichend. Gerade dort können Windrichtung, Ebbe/Flut, lokale Ablenkungen (Bauarbeiten, Ausleger, Pötte) oder seitliche Winddrücke das Manöver erheblich verändern.

- Ermittle Windstärke und -richtung frühzeitig.
- Berücksichtige Seitenwind, Abdrift, mögliche Rückströmungen am Steg.
- Passe An- und Ablaufwinkel sowie Geschwindigkeit daran an.

6.1.3 Plane dein Manöver

Ein guter Plan besteht aus wenigen klaren Punkten:

1. Anfahrwinkel und Geschwindigkeit
2. Rolle der einzelnen Crewmitglieder (Leinen, Fender, Heck- und Bugleinen, Spring)
3. Priorität: Sicherheit der Crew und Vermeidung von Schäden
4. Alternativplan, falls etwas schiefgeht

Teile Rollen vor dem Einlaufen zu – und vergewissere Dich, dass jeder die Aufgabe verstanden hat → frage es ggf. ab und erwarte ein klares JA oder NEIN

7.1.1 Kühlung

Der wohl größte technische Unterschied zwischen einem Yachtmotor und einem Auto- oder Traktormotor liegt in der **Art der Kühlung**.

Während Pkw- und Traktormotoren in erster Linie **luftgestützt** gekühlt werden (meist durch einen großen Kühler mit Lüfter), ist diese Form der Kühlung auf einer Yacht schlicht nicht möglich. Der Motor befindet sich in einem geschlossenen Motorraum, und die dort vorhandene Luft würde sich sehr schnell aufheizen.

Stattdessen nutzen wir auf See ein Kühlmedium, das praktisch unbegrenzt vorhanden ist: **Meerwasser**. Dieses wird über einen **Wärmetauscher** zur Kühlung des eigentlichen Motor-Kühlmittels verwendet. Das Ergebnis ist die sogenannte **Zweikreislaufkühlung** – bestehend aus:

1. **Innerem Kühlkreislauf** (Frischwasserkreis)
2. **Äußerem Kühlkreislauf** (Seewasserkreis)

7.1.1.1. Innerer Kühlkreislauf (Frischwasserkreis)

Aufgabe:

Er hält den Motor auf einer konstanten Betriebstemperatur (in der Regel 80–90 °C) und schützt vor Korrosion sowie Frostschäden.

Aufbau & Funktionsweise:

- **Kühlmittel**
Heutzutage besteht es nicht nur aus Wasser, sondern aus einer Mischung mit Frost- und Korrosionsschutz.
Je nach Motorbauart (Grauguss oder Aluminium) kommen unterschiedliche Kühlmittelzusätze zum Einsatz.
- **Umlaufpumpe**
Eine mechanische Pumpe zirkuliert das Kühlmittel permanent durch den Motorblock.
- **Thermostat**
Beim Kaltstart bleibt es geschlossen, sodass der Motor schnell warm wird. Erst bei Erreichen der Betriebstemperatur öffnet es schrittweise und leitet Kühlmittel in den Wärmetauscher.
- **Wärmetauscher**
Hier gibt das heiße Kühlmittel seine Wärme an das durchströmende Meerwasser des äußeren Kreislaufs ab.

- **Ausgleichsbehälter**

Er kompensiert Volumenschwankungen durch Temperaturänderungen.

Praxis-Tipp: Im kalten Zustand reicht ein Füllstand knapp über Minimum. Bei zu vollem Behälter kann sich das Kühlmittel bei Hitze ausdehnen und überlaufen.

Typische Fehlerquellen im inneren Kreislauf:

- Undichtigkeit an der Umlaufpumpe
- Defekt am Wärmetauscher
- Beschädigte oder undichte Zylinderkopfdichtung (weißer Rauch am Auspuff, Kühlwasserverlust)

👉 **Merke:**

Fällt im inneren Kreislauf Kühlmittel aus, kann statt der normalen Kühlflüssigkeit notfalls **Süßwasser** nachgefüllt werden, um den Motor zu schützen. Der Techniker muss später aber das gesamte System spülen und neu befüllen.

7.1.1.2. Äußerer Kühlkreislauf (Seewasserkreis)

Aufgabe:

Versorgt den Wärmetauscher mit kühlem Meerwasser, um das Motor-Kühlmittel herunterzukühlen.

Aufbau & Funktionsweise:

1. Seewasser-Einlass

- Über einen Rumpfdurchbruch oder den Saildrive.
- Immer mit einem **Seeventil** gesichert.
- Lage des Ventils sollte **jedes Crewmitglied kennen**.

2. Seewasserfilter

- Sitzt meist knapp über der Wasserlinie.
- Häufig aus Kunststoff. Vorsicht beim Öffnen – Beschädigungen am Deckelrand führen zu Luftzug im System und verhindern die Ansaugung.

3. Impellerpumpe (Seewasserpumpe)

- Bronzegehäuse (korrosionsbeständig)
- Antrieb über Kurbelwelle oder Riemen
- **Impeller** = Gummischaukelrad, das Wasser ansaugt und durch den Wärmetauscher drückt.

4. Wärmetauscher

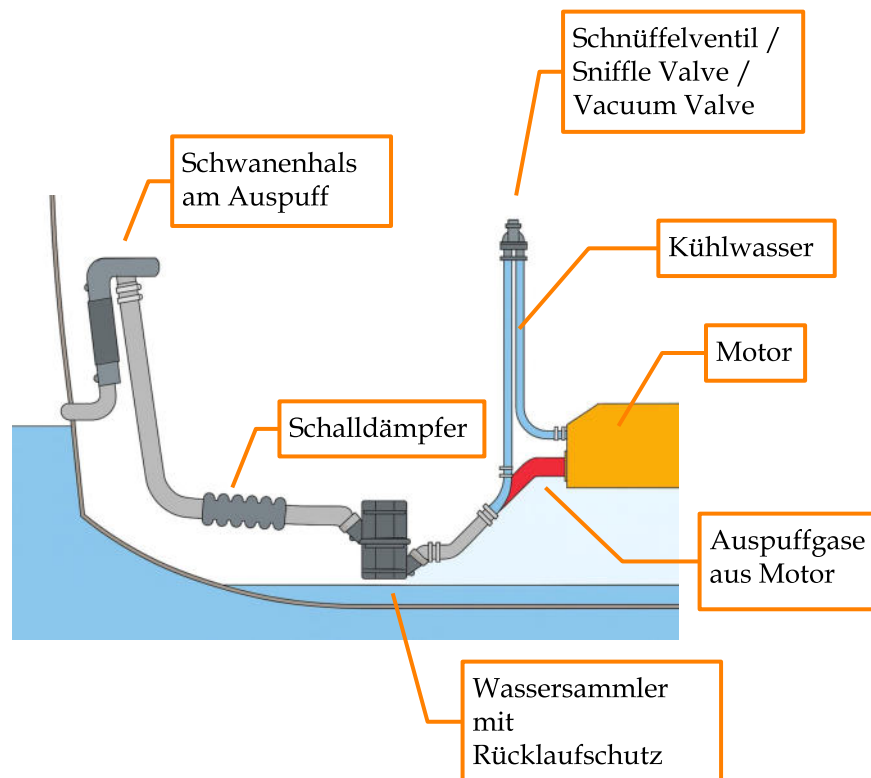
- Verhältnismäßig großes Bauteil in dem sich Kühlflüssigkeit des inneren Kreislafs befindet
- Meerwasser des äußeren Kreislafs fließt durch kleine Röhrchen und nimmt Wärme aus der Kühlflüssigkeit des inneren Kühlkreislauf auf.

5. Auspuffeinleitung

- Das gebrauchte Seewasser wird in den Abgasstrom eingespeist.
Zweck: Kühlung des Auspuffs + Schalldämpfung.

6. Schwanenhals mit Schnüffelventil (Vacuum Valve oder Sniffle Valve)

- Verhindert, dass Meerwasser nach Motorstopp durch Schwerkraft in den Motor läuft.
- Funktion: Bei Motorstopp öffnet sich das Ventil, Luft dringt ein, der Wasserfluss bricht ab.



Inhaltsverzeichnis

1. Widmung.....	6
2. Vorwort – Warum ein theoretisches Buch über praktische Abläufe?.....	7
2.1. „Gestorben wird unter Deck.“	8
2.2. Erfahrung kann man nicht nachholen – nur ergänzen.....	8
2.3. Für wen ist dieses Buch gedacht?.....	8
3. Die SSS-Praxisprüfung – Was Dich erwartet.....	9
3.1. Was darf geprüft werden?.....	9
3.2. Wird auch Theorie geprüft?.....	9
3.3. Yacht, Ausrüstung & Prüfungsrahmen.....	11
3.4. Das Prüferprotokoll – Anlage 2.....	11
3.5. Fazit: Die Prüfung ist machbar – aber nicht nachlässig.....	12
4. Die Rettungsmanöver – Welche Alternativen.....	13
4.1. Beschreibung für alle Manöver.....	16
4.2. Das Manöver mit der Q-Wende (englisch: reach-and-reach stop).....	17
4.2.1 Erfolgsfaktoren für eine saubere Q-Wende.....	18
4.2.2 Bewertung der Q-Wende im SSS-Kontext.....	20
4.2.3 Praxisempfehlung.....	20
4.3. Das Manöver Quick-Stop mit Maschinenunterstützung.....	21
4.3.1 Ablauf auf Am-Wind-Kurs.....	23
4.3.2 Ablauf auf Halbwind- oder Raumschotkurs.....	24
4.3.3 Grenzen des Manövers.....	25
4.3.4 Fazit.....	25
4.4. Das Münchener Manöver.....	26
4.4.1 Ablauf aus Am-Wind-Kurs – die Standardsituation.....	28
4.4.2 Manöver aus Halbwindkurs.....	29
4.4.3 Manöver aus Raumschots- oder Vorwindkurs.....	30
4.4.4 Fazit.....	30
4.5. Weitere mögliche Manöver.....	31
5. Notfallmanagement.....	32
5.1. Mögliche Notfallsituationen (Beispiele) und wie du ihnen begegnest.....	33
5.2. Nutze diese Liste zum Üben und Nachdenken.....	34
5.3. Prüfungsrelevant: Worauf es wirklich ankommt.....	37
5.4. Fazit.....	37
6. Handhabung der Yacht – beherrscht du das Boot oder umgekehrt.....	38
6.1. Grundsätze.....	38
6.1.1 Grundeinstellung: Ruhe vor Aktion.....	38
6.1.2 Beobachte Wind, Strömung und Ablenkungen.....	38
6.1.3 Plane dein Manöver.....	38
6.1.4 Anlegen und Festmachen: Technik statt Hektik.....	39
6.1.5 Ablegen: Vorplanen und sauber ausführen.....	39
6.1.6 Kommunikation: Kurz, deutlich, konsequent.....	39
6.1.7 Führung der Crew.....	39
6.1.8 Vorbereitung vermindert Risiko.....	40
6.1.9 Wenn etwas schiefgeht: Ruhe behalten und kontrolliert handeln.....	40
6.1.10 Kurze Merkliste für An- und Ablegemanöver.....	40
6.1.11 Zusammenfassung.....	40
6.2. Etwas Physik.....	41
6.2.1 Ruderwirkung – eine Yacht steuert sich ganz anders als ein Auto.....	41
6.2.2 Rückwärtsfahrt – und der häufigste Bedienfehler.....	41
6.2.3 Wasser ist kein Asphalt und der Wind ist dein stärkster Mitspieler.....	42

16. Nachwort

Du hast nun viele Informationen über die SSS-Prüfung und die notwendigen Kenntnisse erhalten, um die Prüfung erfolgreich bestehen zu können. Dieses Buch bietet dir das **Gerüst für deinen Erfolg** – aber sei dir bewusst: Was letztlich geprüft wird, entscheiden die Prüfer.

Wichtiger Grundsatz:

Es darf von den Prüfern grundsätzlich **alles** geprüft werden. Die SSS-Praxisprüfung ist die höchste praktische Prüfung für einen deutschen nautischen Führerschein auf Yachten. Entsprechend solltest du vorbereitet sein.

Lerne nicht nur – verinnerliche!

Mein Tipp: Lies den Inhalt dieses Buches nicht nur einmal durch, sondern **verinnerliche** ihn. Beherrsche die Abläufe und Hintergründe. Es ist nicht entscheidend, in der Prüfung alles zu wissen, aber das, was du weißt, solltest du **sicher** und mit **Souveränität** vermitteln können. Das strahlt Kompetenz aus – und macht die Prüfung deutlich einfacher, als du vielleicht befürchtest.

Was, wenn es nicht klappt?

Trotz guter Vorbereitung kann es passieren, dass du durchfällst. Das ist kein Grund, den Kopf hängen zu lassen – es gibt viele mögliche Ursachen:

- **Rettungsmanöver:** Hier hast du nur einen Versuch. Wenn der nicht gelingt, ist die Prüfung vorbei.
- **Fahrfehler:** Eine Patenthalse zum Beispiel ist ein absolutes „No-Go“ und führt zum sofortigen Nichtbestehen.

Fehler können passieren – das ist menschlich.

Aber: Es sollte **nicht** passieren, dass du einfache Fragen zur Ausbildungsyacht und der Technik nicht beantworten kannst und deshalb die Prüfung wiederholen musst. Genau aus diesem Grund gibt es dieses Buch und es soll dir helfen.

Umgang mit den Prüfern

Die Prüfer sind in der Regel sachlich und nicht immer gesprächig. Du wirst ihnen oft nicht ansehen, was sie gerade denken. Falls du **akustisch oder inhaltlich** etwas nicht verstehst, was gefragt wurde: **Frage nach!**

Die Prüfer sind auch Segler und kennen diese Situation. Im praktischen Teil kann Unklarheit schnell zu hektischem Handeln führen – und das ist gefährlich. Also: **Lieber einmal nachfragen als einen Fehler machen. Und bleibe entspannt!**

Ich wünsche dir nun viel Erfolg bei deiner SSS-Praxisprüfung – und vor allem auch in den Vorbereitungen dorthin sowie später eine sichere und erfolgreiche Zeit auf dem Wasser!

Andreas

17. Danke

Dieses Buch ist nicht allein aus meinen Gedanken und meiner Arbeit entstanden – viele Menschen haben dazu beigetragen, dass es in dieser Form vor dir liegt.

Allen Beteiligten gilt mein tief empfundener Dank.

Manche Unterstützung war nur ein kleiner Hinweis, andere bestand in ausführlichen Vorab-Lektüren mit ehrlichem und wertvollem Feedback. Jedes einzelne Wort, jeder Kommentar hat geholfen, dieses Werk besser zu machen.

Besonders am Herzen liegt mir der Dank an eine junge Frau, die sich die Zeit genommen hat, alle Kapitel vorab zu lesen. Ihre kritischen und zugleich motivierenden Rückmeldungen haben mir neue Perspektiven eröffnet und unzählige Verbesserungen ermöglicht. Ihr Name bleibt ungenannt – aber sie weiß, wie wichtig ihre Rolle war.

Mein Dank geht auch an die Unternehmen, die mit ihrer Expertise und der Freigabe von Bildmaterial entscheidend zum Gelingen beigetragen haben. Ihre Unterstützung hat diesem Buch nicht nur Substanz, sondern auch Anschaulichkeit verliehen. Die jeweiligen Kapitel zeigen, wer ihr seid.

Im Einzelnen waren dies im Kapitel „Gasanlage“ die Firma GOK Regler- und Armaturen- Gesellschaft mbH & Co.KG aus Marktbreit in Süddeutschland.

Zum Thema „Feuer“ haben mich einige Rettungssanitäter und Feuerwehrleute mit ihrem Expertenwissen intensiv unterstützt.

Außerdem haben mich auch einige Segellehrer Kollegen mit Ihren Inspirationen, Meinungen und Expertisen unterstützt.

Dieses Buch trägt Spuren von all den Menschen, die daran geglaubt, mich begleitet und inspiriert haben. Dafür sage ich: **Danke.**