



Österreichischer Segel-Verband
Referat für Prüfungswesen

Zusatzinformationen und Erläuterungen
zu den Praxischecklisten,
insbesondere für BFA FB 2 & FB 3

Inhalt: Allgemeines
Besondere Hinweise
Motormanöver
Segelmanöver
Navigation und KVR
Praktische Arbeiten an Bord
Schiffsführung
Crew- Einweisung

Allgemeines:

Aus Gründen der Vereinfachung des Textes wurde die männliche Ansprechform verwendet, der Text gilt jedoch sinngemäß auch für weibliche Personen.

Diese Checkliste versucht die Praxisprüfungen zu „objektivieren“. Es ist ein schwieriges Unterfangen, da unterschiedliche Personen, Situationen und Wetterbedingungen die Prüfung beeinflussen. Mit dieser Checkliste wird zumindest sichergestellt, dass jeder Kandidat die gleichen Aufgaben gestellt bekommt und er auch dieselbe Anzahl an Versuchen zur Verfügung hat.

Bei der Praxisprüfung beträgt die Zahl der Kandidaten maximal 7 Personen. Die Prüfung umfasst pro Kandidat ca. 6 Stunden und jeder Kandidat muss mindestens je 60 Minuten als WF, Navigator und Rudergänger bei Tag und bei Nacht geprüft werden.

Bei bis zu 4 Kandidaten hat die Praxisprüfung spätestens zu Mittag des ersten Prüfungstages zu beginnen und endet frühestens am Nachmittag des darauffolgenden Tages. Mit der Option, das, wenn es das Wetter nicht zuließ alle geforderten Manöver durchzuführen, die Prüfung noch am Vormittag des dritten Tages fortgeführt wird. Die Verkündung der Ergebnisse hat spätestens zu Mittag des dritten Tages zu erfolgen. Bei 5 bis 7 Kandidaten hat die Prüfung spätestens am Abend des ersten Tages zu beginnen. Sie dauert vom ersten bis zum Nachmittag des dritten Tages, ebenfalls mit der Option am Vormittag des vierten Tages fortgeführt werden zu können.

Das bedeutet für die übliche Praxis einer Prüfungswoche von Samstag bis Samstag:
bis zu 4 Kandidaten, Prüfungsbeginn Donnerstag mittags, Ende Freitagnachmittag oder Samstagvormittag.

von 5 bis 7 Kandidaten, Prüfungsbeginn Mittwoch abends, Ende Freitagnachmittag oder Samstagvormittag.

Prüfer müssen sich auf diese Funktion beschränken und haben sich während der Prüfung jeder Ausbildungstätigkeit zu enthalten.

1) Motormanöver

2) Segelmanöver

Grundsätzlich ist zur positiven Beurteilung eines Manövers Voraussetzung, dass das Ziel ohne Schaden erreicht wird. Ein „ungefendertes Berühren“ eines anderen Bootes/Schiffes und ein Crash in die Mole/Steg, kann nicht positiv beurteilt werden.

Ein Manöver muss nach einer begrenzten Zahl von Versuchen zum Ziel führen. Diese Zahl ist generell mit zwei festgelegt. Das gilt bei „normalen“ Bedingungen (Windstärke 2-4 Bft). Bei davon abweichenden erschwerenden äußeren Konditionen entscheidet die Kommission über die maximale Versuchsanzahl; üblicherweise sollten dann 3 Versuche zur Beurteilung ausreichen.

Der Kandidat kann den Ablauf des Manövers frei wählen; er ist nicht auf ein „Lehr(buch)manöver“ fixiert, es zählt das Endergebnis.

Ein Kandidat kann den Versuch abbrechen wenn er erkennt, dass der gewählte Weg in diesem Fall nicht zum Erfolg führt und die gestellte Aufgabe nicht positiv bewältigt werden kann. Der Versuch wird nicht negativ bewertet, wenn der Kandidat den Versuch vor der entscheidenden Phase abbricht. Als entscheidende Phase ist z.B. das „Einschwenken“ auf den Liegeplatz in der Boxenstraße oder das Ansteuern der Mole zu sehen. Er **muss** den Versuch abbrechen, um Schäden an Personen und Sachen zu vermeiden.

Gelingt es einem Kandidaten nicht, das geforderte Manöver mit der maximal möglichen Anzahl an Versuchen ordnungsgemäß durchzuführen ist der jeweilige Abschnitt mit Nichtbestanden zu beurteilen.

Für einen positiven Prüfungserfolg müssen alle Kapitel positiv bestanden werden. Hat ein Kandidat nicht bestanden, dann ist die gesamte Praxisprüfung zu einem späteren Zeitpunkt zu wiederholen. Nur einzelne Abschnitte der Prüfung zu wiederholen ist nicht möglich.

3) Navigation und KVR

4) Praktische Arbeiten an Bord

Wachführer und Navigator sind jedenfalls negativ zu beurteilen, wenn es infolge fehlerhafter Navigation oder Schiffsführung zu einer Grundberührung oder einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug kommt. Dies gilt auch, wenn die unmittelbar drohende Gefahr von Grundberührung oder Kollision durch einen Dritten abgewendet wurde.

Rudergänger sind jedenfalls negativ zu beurteilen, wenn es aufgrund eines Fehlers beim Rudergehen zu einer Bedrohung der Sicherheit von Schiff und/oder Mannschaft kommt. Als "klassische" Fehler seien hier beispielhaft die "Patenthalse", Grundberührung oder eine Kollision mit anderen Schiffen, Seezeichen oder Hafenanlagen, genannt.

Der Kandidat hat bei den Einzelaufgaben der Prüfungskommission zum Zeitpunkt seiner Befragung, bzw. der gezielten Aufgabenstellung zu zeigen, dass er diese geforderten Aufgaben beherrscht und positiv bewältigen kann. Manche der geforderten Aufgaben und Eigenschaften werden von der Prüfungskommission während der gesamten Prüfungszeit beurteilt. Werden zwei der gestellten Aufgaben eines Kapitels nicht erfüllt, ist dieses Kapitel mit Nichtbestanden zu bewerten.

5) Schiffsführung

Die Erfüllung dieser Aufgaben eines Skippers beurteilt die Kommission während der gesamten Prüfungsdauer. Werden zwei der Aufgaben nicht erfüllt, ist dieses Kapitel mit Nichtbestanden zu bewerten.

Beurteilungskriterien für das Verhalten als Wachführer: richtige und vollständige Anordnung und Einweisungen, klare Ausdruckweise (keine Rückfragen nötig), klare Ansprache der Crewmitglieder, zeitgerechte Anordnungen treffen, Erkennen von Problemsituationen, unmittelbare Korrektur bei Fehlverhalten/Fehlbedienung, zielführende und entschlossene Handlungsweise, kompetente Antworten auf Fragen der Crew. Der Wachführer sorgt für konsequente Aufgabenerfüllung jedes Crewmitgliedes, er bewahrt den Überblick über die Situation und vermeidet Unsicherheit.

6) Creweinweisung

Jeder Kandidat bekommt eine der Aufgaben und führt eine Einweisung zu diesem Thema durch. Wenn er die ihm gestellte Aufgabe nicht erfüllen kann, bekommt er eine andere dieser Aufgaben gestellt. Kann er diese Ersatzaufgabe ebenfalls nicht positiv lösen, ist dieser Abschnitt mit Nichtbestanden zu beurteilen.

Besondere Hinweise

MOTORMANÖVER

Alle Manöver dieses Abschnitts sollten mit möglichst kleiner Crew (zwei bis drei Personen) durchgeführt werden. Die Manöver müssen vom Kandidaten als Rudergänger durchgeführt werden. Er gibt auch die Anweisungen und Kommandos an seine Crewmitglieder.

Anlegen längsseits mit oder ohne Eindampfen in eine Spring oder Leine

Die Prüfungskommission bestimmt, welches Manöver durchgeführt werden soll.

Anlegen längsseits:

Die Seite, an der angelegt wird, ist vom Kandidaten frei wählbar, muss aber begründet werden. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot mit Vor- und Achterleine längsseits liegt.

Anlegen längsseits mit Eindampfen in die Vorspring:

Dieses Manöver wird (nur) bei (stark) ablandigem Wind oder bei begrenztem Raum (enge „Parklücke“) angewendet. Die Seite, an der angelegt wird, ist frei wählbar; der Drehpunkt muss möglichst weit vorne liegen.

Die Spring muss von einem Crewmitglied bedient werden, das vor dem Manöver an Bord war. Der Bug muss so zur Mole gebracht werden, dass diesem Crewmitglied ein gefahrloses Aussteigen möglich ist.

Wie die Spring festgemacht wird, ist frei wählbar. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unter „Dampf“ in der Spring längsseits liegt.

Anlegen längsseits mit Eindampfen in die Mittelklampe:

Die Seite, an der angelegt wird, ist frei wählbar. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unter „Dampf“ in der Spring längsseits liegt.

Ablegen längsseits mit Eindampfen in eine Spring oder Leine

Die Prüfungskommission bestimmt, welches Manöver durchgeführt werden soll.

Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring:

Dieses Manöver ist ein Standardmanöver, das in jeder Situation (außer ablandiger Wind) gefahren wird. Nach dem Aufdrehen muss ein Winkel von über 45° erreicht sein. Die Bedienung der Spring ist frei wählbar (Spring muss nicht „geslippt“ werden). Das Crewmitglied, das die Spring bedient, muss nach dem Ablegen an Bord sein. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unbehindert in Vorfahrt einen beliebigen Kurs aufnehmen kann.

Alternative Ablegemöglichkeiten:

In Abhängigkeit der vorhandenen Situation und des Bootes kann zum Ablegen alternativ auch in andere Springs oder Leinen eingedampft werden. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unbehindert in Vorfahrt einen beliebigen Kurs aufnehmen kann.

Anlegen mit Heck zum Land (mit Anker, Muring oder Dalben)

Im Falle des Ankerns muss sichergestellt sein, dass der Anker hält, bevor die Heckleinen ausgebracht werden; d.h. der Anker muss festgefahren werden, solange das Boot noch manövrierfähig ist. Der Anker darf nicht fallen, bevor die Jacht achteraus Fahrt aufnimmt. Der Ablauf des Manövers und die Anfahrtsrichtung sind frei wählbar. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot steht und die Heckleinen ausgebracht sind.

Bemerkung: es ist im Rahmen des Prüfungsablaufs nicht unbedingt notwendig, dass der Anker mit hoher Drehzahl eingefahren wird, es genügt, wenn der Halt kurz überprüft wird.

Ablegen mit Heck zum Land (mit Anker, Muring oder Dalben)

Der Ablauf des Manövers und die Abfahrtsrichtung sind frei wählbar. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unbehindert in Vorfahrt einen beliebigen Kurs aufnehmen kann.

Ankern mit Buganker

Ankerplatz und Ablauf des Manövers – speziell die Fahrtrichtung - sind frei wählbar. Die Kommunikation zwischen Rudergänger und Vorschiff ist frei wählbar. Der Anker kann Hand über Hand oder mit Rutschkupplung fallen; das muss kontrolliert und unter Abschätzung der Kettenlänge geschehen. Der Anker darf nicht fallen, bevor die Jacht achteraus Fahrt aufnimmt. Der Anker muss festgefahren werden, sein Halten muss (kurz) überprüft werden. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot am Anker schwojt.

Kandidaten, die schon mit dem Heck zum Land und mit Buganker angelegt haben, müssen diese Aufgabe nicht mehr durchführen.

Anker auf mit Buganker

Die Kommunikation zwischen Rudergänger und Vorschiff ist frei wählbar. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot unbehindert in Vorfahrt einen beliebigen Kurs aufnehmen kann.

Kandidaten die schon mit dem Heck zum Land und mit Buganker abgelegt haben, müssen diese Aufgabe nicht mehr durchführen.

Drehen auf engem Raum

Bei dieser Aufgabe muss der Radeffekt berücksichtigt werden, Ruder und Gashebel müssen richtig und ruhig bedient werden. Das gesamte Manöver muss in einem Kreis von 1 1/2 Bootslängen Durchmesser durchgeführt werden. Das Ziel ist erreicht, wenn das Boot um mehr als 180° gedreht wurde. Windrichtung und -stärke müssen vom Kandidaten berücksichtigt werden.

SEGELN UND SEGELMANÖVER

Alle Manöver dieses Abschnitts sollten mit möglichst kleiner Crew (zwei bis drei Personen) durchgeführt werden. Die Manöver müssen vom Kandidaten als Rudergänger durchgeführt werden. Er gibt auch die Anweisungen und Kommandos an seine Crewmitglieder. Ausnahmen: „Segel setzen und bergen“, „Segel reffen und ausreffen auf Am-Wind-Kurs“; diese beiden Aufgaben werden als Wachführer durchgeführt.

Segel setzen und bergen

Bei Verwendung eines Lattengroß sind folgende Punkte zu beachten:

Setzen: Großschot muss gefiert sein; LazyJacks müssen am Mast/an den Wanten sein; Latten dürfen sich nicht in Saling/Wanten verspreizen; am Ende des Manövers muss die Dirk gefiert werden.

Bergen: die Dirk muss vor dem Manöver durchgesetzt werden; Großschot muss gefiert sein. Die Manöver sind beendet, wenn die Segel gesetzt und grob eingestellt bzw. wieder niedergeholt sind.

Bei der Verwendung von Rollsegeln ist es nicht notwendig, dass jeder einzelne Kandidat die Segel ein- und ausrollen lässt. Es ist von der Prüfungskommission darauf zu achten, dass im Zuge des Prüfungstörns beim Segel setzen, bergen oder reffen jeweils ein anderer Kandidat die Rolle des Wachführers übernimmt.

Segel reffen, ausreffen auf am Wind Kurs

Bei Verwendung eines Lattengroß sind folgende Punkte zu beachten:

Reffen: die Großschot muss gefiert sein. Die Dirk muss vor dem Manöver durchgesetzt werden. Die Reihenfolge ist zwingend: Fall fieren, Hals fixieren, Fall durchsetzen, Unterliek strecken. Das Manöver ist beendet, wenn das Boot mit gerefftem Großsegel manövrierfähig ist und die Segel grob eingestellt (Genua-Holepunkte) sind.

Reff ausschütten: die Großschot muss gefiert sein. Am Ende des Manövers muss die Dirk gefiert werden.

Bei der Verwendung von Rollsegeln ist es nicht notwendig, dass jeder einzelne Kandidat die Segel ein- und ausrollen lässt. (Siehe oben).

Segeltrimm

Segeltrimm wird für den momentan zu prüfenden Rudergänger beurteilt.

Schwere Fehler: die Stellung der Segel ist zueinander grob falsch. Verwechseln von Fieren, bzw. Dichtnehmen bei Windänderungen.

Leichte Fehler: falsche Holepunkte nach Kursänderungen; unnötig killende Segel.

Bestimmten Kurs zum Wind fahren und Kurs halten

Beurteilt wird während des gesamten Prüfungstörns.

Schwere Fehler: Verwechseln von Luv/Lee; Verwechseln von Luven/Abfallen; unbeabsichtigte Wende oder unbeabsichtigte Halse; falsches Ruderlegen beim Steuern nach Kompass.

Leichte Fehler: Häufiges oder zu starkes Ruderlegen.

Wenden

Die notwendigen Manöverpositionen müssen vor Einleitung des Manövers besetzt, die Crewmitglieder ausreichend informiert sein. Es ist nicht erforderlich, dass selbstverständliche Tätigkeiten einzeln und im Detail kommandiert werden.

Schwere Fehler: Verwechseln von Luv/Lee; Verwechseln von Luven/Abfallen; falsches Ruderlegen.

Leichte Fehler: zu starkes Abfallen auf dem neuen Bug.

Das Manöver ist beendet, wenn das Boot auf dem neuen Bug manövrierfähig ist und die Segel grob eingestellt sind.

Halsen

Die notwendigen Manöverpositionen müssen vor Einleitung des Manövers besetzt, die Crewmitglieder ausreichend informiert sein. Es ist nicht erforderlich, dass selbstverständliche Tätigkeiten einzeln und im Detail kommandiert werden.

Schwere Fehler: Verwechseln von Luv/Lee; Verwechseln von Luven/Abfallen; falsches Ruderlegen, speziell wenn der Baum durch den Wind geht oder unmittelbar danach; Durchdrehen mit „Patenhalse“; Anluven, wenn der Baum durch den Wind geht oder unmittelbar danach; Nicht-Auffieren des Großsegels nach „rund achtern“.

Leichte Fehler: zu wenig Stützruder wenn der Baum durch den Wind geht oder unmittelbar danach.

Das Manöver ist beendet, wenn das Boot auf dem neuen Bug manövrierfähig ist und die Segel grob eingestellt sind.

Beidrehen, Beiliegen

Dieses Manöver ist ein spezielles Manöver, das üblicherweise unter schwierigen Wetterbedingungen (Wind, See) durchgeführt wird; in diesem Falle sind die Segelflächen schon meist reduziert.

Schwere Fehler: Nicht Backhalten des Vorsegels; Verwechseln von Luv/Lee; Verwechseln von Luven/Abfallen; Falsches Ruderlegen während des Beiliegens.

Leichte Fehler: Zu hohe Fahrt wegen zu großer Segelfläche.

Das Ziel ist erreicht, wenn das Boot relativ ruhig liegt und mit kleiner Fahrt (< 2 kn) nach Lee treibt.

Bemerkung: bei leichtem Wetter ist es nicht notwendig, dass jeder einzelne Kandidat das Manöver durchführt.

Boje über Bord

Die Kommission entscheidet ob der Kandidat ein Boje-über-Bord Manöver oder ein LifeSling Manöver auszuführen hat. Das Manöver kann nach Wahl der Prüfungskommission zu einem beliebigen und auch überraschenden Zeitpunkt erfolgen. Beim Boje-über-Bord Manöver teilt der Kandidat der Prüfungskommission vor Beginn des Manövers mit, in welcher Art er das Manöver durchführen wird.

Das Ziel ist erreicht, wenn die Jacht mit geringer Geschwindigkeit (< 1 kn) so nahe an der Boje ist, dass diese von einem Crewmitglied mit einem Bootshaken aufgenommen werden kann. Sind mehrere Versuche erforderlich ist zu beachten, dass die Boje insgesamt innerhalb von 10 Minuten wieder an Bord ist. Auf die Sicherheit der Crew beim Aufnehmen der Boje ist besonders zu achten (Wenn möglich aufnehmen achterlich der breitesten Stelle der Jacht).

Alternativ dazu kann die Prüfungskommission ein Manöver mit der LifeSling verlangen; der Kandidat muss dabei mit dieser Methode die Bergung einer POB simulieren, die Leine der LifeSling muss sich in unmittelbarer Nähe der Boje befinden, wenn die Yacht zum Stillstand kommt.

NAVIGATION UND KVR

Position beobachteter Orte ermitteln (Kreuzpeilung) und in die Karte eintragen

Es müssen mindestens zwei Objekte identifiziert und gepeilt werden. Die Peilungen werden beschickt und in die Karte eingetragen. Die gesamte Aufgabe muss innerhalb von fünf Minuten nach der Erkennung und Identifizierung der zu peilenden Objekte bewältigt werden. Das Ziel ist erreicht, wenn die Position in der Karte nicht mehr als 10% des Abstandes vom entfernteren Objekt von der tatsächlichen Position des Bootes abweicht (diese wird mit GPS unter Berücksichtigung des Kartendatums ermittelt; siehe nächste Aufgabe).

Schwere Fehler: Zeitüberschreitung; Überschreitung der Entfernungstoleranz; falsche Anwendung der Vorzeichen bei der Peilungsauswertung; Vernachlässigung von Missweisung (und gegebenenfalls einer eventuellen Deviation); Verwechseln der Objekte.

Leichte Fehler: schlechte Eintragung in die Karte; schlechte Eintragung in Brückenkladde/Logbuch.

Fehler ermitteln mit GPS

Diese Aufgabe ist eine Anschluss-Aufgabe zur Positionsermittlung durch terrestrische Standlinien. Der beobachtete Ort aus der vorigen Aufgabe ist mit der GPS-Ablesung für denselben Zeitpunkt zu vergleichen. daraus ist ein eventueller bei C1 zu ermitteln und zu bewerten (unter Berücksichtigung des Kartendatums); der GPS-Ort wird in Karte und Logbuch vermerkt.

Schwere Fehler: Zeitüberschreitung; falsche Ablesung der GPS-Daten; falsche Bewertung oder falsche Berichtigung der GPS-Daten.

Leichte Fehler: schlechte Eintragung in die Karte; schlechte Eintragung in Brückenkladde/Logbuch; falsche Beurteilung der Besteckversetzung.

Kursbestimmung und Kurskontrolle zu einem Ziel bei Nacht (MW, Dev., BfW)

Die Kurskontrolle ist eine Kombination der Standortbestimmung mit der Kursbestimmung, die ebenfalls als Einzelaufgabe zu bewältigen ist.

Kursbestimmung:

Im Anschluss an eine Standortbestimmung ist eine sichere Route zu einem angegebenen Zielpunkt zu ermitteln. Diese Route ist geeignet zu dokumentieren. Handelt es sich um einen Schlag, so genügt ein Einzeichnen in die Seekarte, handelt es sich um mehrere Schläge, so ist dies separat zu notieren. Die Ortsbestimmung hat innerhalb der Zeittoleranz für Ortsbestimmungen zu erfolgen; für die Ermittlung des sicheren Kurses sind weitere fünf Minuten vorgesehen.

Kurskontrolle:

Im Zuge der Kurskontrolle ist zu ermitteln, ob sich das Boot an der erwarteten (vorausgekoppelten) Position befindet. Falls nein, so ist ein neuer, sicherer Kurs zum Ziel zu bestimmen und zu fahren. Die Kurskontrolle hat innerhalb der Zeittoleranz für Ortsbestimmungen zu erfolgen. Eine Kurskontrolle durch exakte Positionsbestimmung muss vom Navigator nicht selbständig durchgeführt werden, wenn das Boot offensichtlich auf Kurs ist; sie kann jedoch als Einzelaufgabe jederzeit gefordert werden. Die Aufgabe ist positiv erledigt, wenn das Boot auf sicherem Kurs die gewünschte Zielposition erreicht.

Schwere Fehler: Zeitüberschreitung bei der Positionsbestimmung oder bei der Kursermittlung; Überschreitung der Entfernungstoleranz bei der Positionsbestimmung; falsche Anwendung der Vorzeichen bei der Peilungsauswertung; Vernachlässigung von Missweisung Deviation oder BfW); Verwechseln der Objekte; falsche Ablesung oder falsche Bewertung der GPS-Daten; falsche Ermittlung der Route; Wahl einer unsicheren Route; Nichterreichen des Zieles.

Leichte Fehler: schlechte Eintragung in die Karte; schlechte Eintragung in Brückenkladde/Logbuch.

Radar einschalten, Entfernungsmessung, Seitenpeilung

Bei der einfachen Verwendung von Radar handelt es sich um eine Einzelaufgabe, die – bei geeigneter Umgebung – in jeder Situation durchgeführt werden muss. Das Ziel ist erreicht, wenn der Kandidat Peilung und Distanz zu einem zuvor bezeichneten Objekt richtig ermittelt. Das Radar ist einzuschalten, elementare Grundeinstellungen sind vorzunehmen. Die Aufgabe ist innerhalb von fünf Minuten (ab Betriebsbereitschaft des Radar-Geräts) durchzuführen, eine entsprechende Eintragung ist in die Brückenkladde aufzunehmen.

Schwere Fehler: Zeitüberschreitung bei der Bestimmung von Peilung und Abstand; falsch ermittelte Werte; falsche Bedienung des Gerätes beim Einschalten und bei den Grundeinstellungen.

Wasserstand aus Tidenkalender, Gezeitentabelle

Bei der einfachen Verwendung von Tidenkalendern und Gezeitenkurven handelt es sich um eine Einzelaufgabe, die in jeder Situation durchgeführt werden muss. Das Ziel ist erreicht, wenn der Kandidat aus den vorhandenen Unterlagen den Wasserstand an einem bestimmten Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt ermittelt. Abhängig von den verfügbaren Unterlagen kann dieser Stand auf Kartennull oder auf Mittelwasser bezogen sein, was nach Ermittlung des Resultats bezeichnet werden muss. Die Aufgabe muss innerhalb von 10 Minuten erledigt sein.

Schwere Fehler: Überschreitung der Zeittoleranz; Ermittlung falscher Werte.

Bemerkung: Die Aufgabe muss sich nicht auf Prüfungszeit oder Ort beziehen.

Umgang mit Seekarte, GPS, Handbüchern und sonstigen Navigationsmitteln

Umgang mit Navigationsmitteln ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Dieser Umgang mit Navigationsmitteln wird für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer bewertet.

Schwere Fehler: nicht Bescheid wissen über die Ausrüstung des Bootes mit Navigationsmitteln; Nichtauffinden von vorhandenen Navigationsmitteln; falsche Ermittlung von Ergebnissen oder falsche Interpretation der Ergebnisse.

GPS: falsche Inbetriebnahme; falsche Ablesung der Position; Nichtbeachtung des Kartendatums; Nichtbeachtung des Unterschieds zwischen rechtweisender und missweisender Initialisierung.

Erkennen von Seezeichen und Feuern bei Tag und Nacht

Das Erkennen von Seezeichen und Feuern ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Es wird beurteilt für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer. Fragen zu diesen Objekten sind jederzeit zulässig. Der Kandidat muss Seezeichen ohne die Verwendung von Nachschlagwerken erkennen und - mit Ausnahme der Sonderzeichen - ihre Bedeutung erklären können. Die Objekte müssen innerhalb von fünf Minuten in der Seekarte identifiziert werden können.

Schwere Fehler: Nichterkennen eines Objekts; Verwechseln von Objekten; falsche Beurteilung von Objekten; falsche Reaktion beim plötzlichen Auftauchen von Objekten bzgl. Kurs und Geschwindigkeit.

Erkennen von Art und Fahrt anderer Fahrzeuge

Das Erkennen von Art und Fahrt anderer Fahrzeuge ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Es wird beurteilt für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer. Fragen zu diesen Problemstellungen sind jederzeit zulässig. Der Kandidat muss bei Tag und bei Nacht andere Fahrzeuge erkennen und grob Kurs und Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge beurteilen können.

Schwere Fehler: für Rudergänger und Wachführer, - Nichtbemerken anderer Fahrzeuge in der Nähe (Ausguck!); Nichterkennen von anderen Fahrzeugen; Verwechseln von Fahrzeugen; falsche Beurteilung von Kurs und Fahrt anderer Fahrzeuge in der Nähe.

Aktive Kommunikation mit WF über navigatorische Erkenntnisse

Kommunikation ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Dieses Verhalten wird beurteilt für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer. Alle Kandidaten müssen jederzeit Rudergänger, Navigator und Wachführer von navigatorisch oder technisch bedeutsamen Beobachtungen unterrichten und sich vergewissern, ob die Bedeutung verstanden wurde.

Dies darf aber nicht dazu führen, dass dem Navigator von anderen Crewmitgliedern die Navigationsaufgaben abgenommen werden.

Logbuchführung

Logbuchführung ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Diese Tätigkeit wird für den momentan „geprüften“ Navigator und Wachführer beurteilt. Ein spezieller Vordruck ist nicht vorgeschrieben, allerdings müssen die für die einfache nachträgliche Beurteilung des Zustandes der Yacht, des genauen Reiseweges und der Umgebungsbedingungen notwendigen Rubriken vorhanden sein. Die Eintragungen sind entsprechend dieser Rubriken vollständig und wahrheitsgetreu zu verzeichnen. Wesentliche, für die Beurteilung des Reiseweges notwendige Zustandsänderungen, sind jedenfalls einzutragen. Periodische Eintragungen sind etwa alle zwei Stunden vorzusehen, bei (befürchtetem) Schlechtwetter etwa alle Stunden. Unnötige oder unpräzise Eintragungen sind unbedingt zu vermeiden.

PRAKTISCHE ARBEITEN AN BORD

Richtige, sichere Bedienung der Segel, Fallen, Leinen, Strecker und Winschen

Diese Tätigkeiten werden für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt.

Schwere Fehler: Fehlbedienungen, die Verletzungen oder Sachschäden zur Folge haben; ungeplantes Loswerfen der Dirk ohne gesetztes Segel (und ohne „Baumstütze“).

Leichte Fehler: Verwechseln von Leinen; Loswerfen von Leinen die belegt bleiben sollten; falsche Richtung der Leinen beim Anlegen/Ablegen (Spring bzw. Vor/Heckleine).

Der Umgang mit Spi bzw. Blister oder Gennacker sind nicht Bestandteil der Prüfung

Richtige und sichere Bedienung von Motor und Steuer

Bedienung von Motor und Steuer sind keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Diese Tätigkeiten werden beurteilt für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer. Als schwere Fehler mit negativem Ergebnis sind alle Fehlbedienungen zu sehen, die Verletzungen oder schwere Sachschäden zur Folge haben.

Schwere Fehler: Ausschalten des Stromschlüssels vor dem Abstellen des Motors; Nichtbeachtung des Ausbleibens von Kühlwasser.

Leichte Fehler: Starten des Motors mit Stoff (wenn nicht ausdrücklich notwendig); Starten des Motors mit eingekuppelter Welle; Abstellen mit Stoff; Nichterkennen, ob die Welle eingekuppelt ist; falsches Bremsen (zu stark oder zu gering) bei An-/Ablegemanövern; Auslassen des Ruderrades (oder der Pinne) bei Retourfahrt.

Richtige und sichere Bedienung des Ankers und der Ankerwisch

Bedienung von Anker und Ankerwisch sind im Rahmen der Ankermanöver zu überprüfen.

Alle Tätigkeiten können sowohl per Hand als auch mechanisch durchgeführt werden. Elektrische Winden können auch bedient werden, wenn der Motor nicht läuft. Die Verwendung von Handschuhen ist nicht vorgeschrieben. Eine Verwendung von eventuellen „Ankerbojen“ ist nicht Prüfungsstoff.

Leichte Fehler: fehlende klare Vereinbarung über die Kommunikation mit dem Rudergänger.

Achterknoten, Kreuzknoten, Schotstek, Rundtörn, Webeleinstek, Palstek, Stopperstek

Die Verwendung von Knoten ist keine Einzelaufgabe im engeren Sinn. Diese Tätigkeiten werden für alle Kandidaten während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt. Die Stellung von Einzelaufgaben ist jederzeit zulässig. Alle genannten Knoten müssen innerhalb von 20 Sekunden geknotet werden können, sowohl in einem Übungstampen als auch im realen Einsatz. Die Auswahl des richtigen Knotens für einen bestimmten Einsatz ist ein Beurteilungskriterium. Die Verwendung von Achtknoten im Tampen von Leinen ist nicht vorgeschrieben. Die Verwendung des Rundtörns mit halben Schlägen ist auch in der fahrenden Leine erlaubt. Die Verwendung des Webeleinstek zum Festmachen an Pollern und Pfählen ist erlaubt.

Schwere Fehler: Überschreiten der Zeittoleranz bei der Herstellung von Knoten; Knoten des Stopperstek gegen die Zugrichtung; Verwechseln von Kreuzknoten und Rauschknoten.

Leichte Fehler: Verwendung des Kreuzknotens oder des Palsteks zum Anstecken belasteter Leinen und Trossen; falsches Einsetzen von Flaggen in die Flaggenleine; Festmachen mit Palstek an einem Ring.

Leinen: Aufschießen, Stauen, Werfen, Belegen an Klampen

Der Umgang mit Leinen ist keine Einzelaufgabe; diese Tätigkeiten werden während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt; die Stellung von Einzelaufgaben ist aber jederzeit zulässig. Beim Festmachen ist darauf zu achten, dass das Boot ruhig und sicher parallel zur Mole steht. Bei Wind und/oder Wellengang sind jedenfalls Springleinen in richtiger Länge auszubringen. Zu kurze Vorleinen sind als Fehler zu bewerten. Die Leinen sind nicht doppelt zu scheren, außer mit dem Heck zur Mole, wenn baldiges Ablegen geplant oder unvermutetes Ablegen befürchtet wird (oder in Gezeitengebieten). Die Knoten beim

Festmachen sind frei wählbar, ebenso wie der Ablauf; das Aussteigen mit einem „vorbereiteten“ Palstek ist nicht vorgeschrieben. Das Unterlegen von Leinen unter bereits vorhandene ist wünschenswert, aber nicht vorgeschrieben, solange Crewmitglieder an Bord sind. Beim Festmachen am Paket sind Landfesten nicht notwendig vorgeschrieben.

Leichte Fehler: falsches Aufschießen von Leinen, die am Boot fest sind; Belegen am Klampen in falscher Richtung; Belegen am Klampen mit Palstek; Doppeltes Führen von Festmachern, wenn nicht notwendig; falsches Werfen von Leinen; zu kurzes Werfen von Leinen; Festmachen des Bootes mit falschen (oder zu wenig) Leinen; Festmachen mit falscher Leinenlänge, speziell zu kurze Vorleine; zu wenig Leinen beim Festmachen im Paket; falsche Stellung von Mast/Saling beim Festmachen im Paket.

Kontrolle Motor & Antrieb (Kühlkreislauf, Ölstand, Keilriemen, Wellendichtung)

Die Kontrolle von Motor und Antrieb ist keine Einzelaufgabe; diese Tätigkeiten werden während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt; Die Stellung von Einzelaufgaben ist jederzeit zulässig. Eine Kontrolle ist notwendig, wenn der Verdacht auf Fehlfunktion besteht, sonst alle ein bis zwei Tage. Eine unterlassene Kontrolle ist kein Fehler, wenn sich daraus kein Schaden ergibt.

Schwere Fehler: Nichtauffinden der Aggregate/Teile wie oben genannt; Nichterkennen der Aggregate/Teile wie oben genannt; Verwechseln von Öl-/Kühlwassereinfüllstutzen; Nichtauffinden/Fehlbedienung des Seeventils für die Motorkühlung; Verwechseln von Treibstoff-/Wassertank-Einfüllstutzen.

Leichte Fehler: Nichtauffinden der technischen Beschreibungen (falls überhaupt vorhanden); Unkenntnis der möglichen Wartungsarbeiten an der Wellendichtung; Verwechseln von Öl-/Kraftstofffilter

SCHIFFSFÜHRUNG

Sorge für aktuellen Wetterbericht und Interpretation der Daten für geplante Fahrt

Bei der Beschaffung eines aktuellen Wetterberichts handelt es sich um eine Einzelaufgabe, die täglich vor dem Auslaufen durchgeführt werden muss. Die Tätigkeit muss vom eingeteilten Wachführer wahrgenommen werden. Liegt ein Wetterbericht bereits vor, so ist es nicht erforderlich denselben Wetterbericht ein zweites Mal zu besorgen. In Frage kommen Wetterberichte aus Marina-Büro oder Hafenamtsamt, Internetdaten, über Funk empfangene Berichte oder auch allgemeine Wetterberichte aus Zeitungen. Der Wachführer muss den Wetterbericht nicht selbst besorgen, er kann es auch beauftragen; Interpretation und Schlüsse für die geplante Fahrt sind aber allein seine Aufgabe.

Schwere Fehler: Beginn der Reise ohne Wetterbericht (falls nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind).

Beachtung der Verkehrs- und Ausweichregeln

Das Beachten der Verkehrs- und Ausweichregeln ist keine Einzelaufgabe; diese Tätigkeiten werden während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt; Fragen zu diesen Problemstellungen sind jederzeit zulässig. Der Kandidat muss bei Tag und bei Nacht andere Fahrzeuge erkennen und grob Kurs und Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge beurteilen können. Jederzeit muss er über das mögliche Erreichen eines Nahbereichs Auskunft geben können, wie ein solcher Nahbereich zu vermeiden wäre, welches Fahrzeug Wegerecht hat und was vom Ausweichpflichtigen zu erwarten wäre.

Schwere Fehler: Nichtbemerken anderer Fahrzeuge in der Nähe (Ausguck!); Nichterkennen von anderen Fahrzeugen; falsche Beurteilung des Wegerechts; falsche Manöver zur Vermeidung eines Nahbereichs.

Ständige Kommunikation mit Navigator, Rudergänger und Ausguck

Ständige Kommunikation ist keine Einzelaufgabe; diese Tätigkeiten wird während der gesamten Prüfungsdauer für den jeweiligen Wachführer beurteilt; dieser hat ständig die Übersicht über alle Vorgänge an Bord zu behalten. Dazu hat er sich gegebenenfalls mit Navigator, Rudergänger und Ausguck abzusprechen. Die Vereinbarung ist selbstverständlich und muss nicht explizit getroffen werden. Das Ziel ist nicht erreicht, wenn sicherheitsrelevante Informationen nicht rechtzeitig den Wachführer erreichen.

Richtiges Erreichen der angegebenen Wegpunkte und Ansteuerungen

Bei dieser Aufgabe handelt es sich um eine Standardaufgabe, die – bei geeigneter Umgebung – in jeder Situation durchgeführt werden muss. Das Ziel ist nicht erreicht, wenn die bezeichnete Zielposition nicht auf sicherem Wege erreicht wurde.

Klare Anordnungen und Kommandos

Die Erteilung klarer Anordnungen und Kommandos ist keine Einzelaufgabe; diese Tätigkeiten werden während der gesamten Prüfungsdauer beurteilt. Das Ziel ist nicht erreicht, wenn aufgrund schlechter Organisation der Crewmitglieder oder unklarer Kommandos Manöver scheitern.

CREWEINWEISUNG

Sicherheitseinweisung Rettungsmittel und Notsignale
Sicherheitseinweisung Verhalten bei Nacht und starkem Seegang
Sicherheitseinweisung bei POB, Bergung von verunfallten Personen in horizontaler Lage
Sicherheitseinweisung zur Vermeidung von Unfällen an Bord
Das Absetzen eines Notrufes, anhand des Funkgerätes an Bord erklären
Motor- und Antriebsanlage erklären, Störungen beheben
Elektrische Anlage und Batterien erklären, Störungen beheben
Verhalten in Notfällen (Bruch des Riggs, Ruderbruch und Wassereinbruch)
Aufgaben des Navigators und Navigationsunterlagen
Ankunft in fremden Häfen