

Mögliche Prüfungsinhalte der mündlichen Prüfung

"Handhabung von Yachten"

In dieser fachübergreifenden Prüfung sollen die Bewerberinnen und Bewerber nachweisen, dass sie die Kompetenz besitzen, eine Yacht weltweit unter allen Bedingungen sicher zu führen.

Ich stelle mir vor, dass wir die zur mündlichen Prüfung gestellten Fragen sammeln und Antworten finden! Für Nachrichten, an mich, aus Prüfungen, bin ich dankbar! [manfred\(at\)gatti.de](mailto:manfred(at)gatti.de) Es genügt, wenn Ihr berichtet: Ich wurde gefragt ; Ich habe gesagt ;

- 1 **Organisatorische, technische und seemännische Aspekte der Führung von Yachten**
 - 1.1 **Bauliche und betriebliche Aspekte der Seetüchtigkeit einschließlich Ausrüstung und Verproviantierung**
 - 1.1.1 **Wer ist verantwortlich, einen ordnungsgemäßen Verlauf einer Reise sicherzustellen.**
 - Antwort noch offen
 - 1.1.2 **Wie können Sie formal aus den Bootsunterlagen auf die Seetüchtigkeit einer Yacht unter deutscher Flagge und deren Einsatzgebiete schließen?**
 - CE- Zertifizierung, Entwurfskategorie A-Hochsee, über 8 Bft Wind, über 4 m Wellenhöhe, ausschließlich extremer Wetterverhältnisse wie z.B. Wirbelstürme – ggf. Klassifizierung durch Germ. Lloyd.
 - 1.1.3 **Für eine fabrikneue Yacht wird vom Hersteller eine ausreichende Stabilität bestätigt. Durch welche Maßnahmen wird die Stabilität im Gebrauch negativ beeinflusst?**
 - Gewichtsschwerpunktverlagerung nach oben z.B. Rollsegel, Antennen im Mast, stauen an Oberdeck, freie Oberflächen durch Bilgenwasser, halbvolle Tanks
 - 1.2 **Bordorganisation unter normalen Bedingungen (z.B. Wacheinteilung, Zuständigkeiten)**
 - 1.2.1 **Gebrauch von Seekarten bei geändertem KN oder ohne Angabe des Kartendatums**
 - Relative Navigation – Peilung und Abstand - Lotung
 - 1.3 **Bordorganisation für den Notfall (z.B. Sicherheitsrolle, Notfallplan)**
 - 1.3.1 **Sie sollen als Skipper mit einer Ihnen ziemlich unbekannten Crew in der Ostsee segeln. Was tun Sie?**
 - Seglerische Fähigkeiten feststellen, Vertreter benennen, Sicherheitseinweisung durchführen, Notfallrollen festlegen.
 - 1.3.2 **Sie führen verantwortlich eine Yacht als Schiffsführer. Was müssen Sie Ihren "Wachführern" zwingend vorschreiben?**
 - Der Schiffsführer muss seine Wachführer (abhängig von ihrer Erfahrung und Qualifikation) zwingend anweisen, wann er über Gefährdung der Yacht oder der Route informiert oder, falls er schläft, geweckt werden will. Das muss selbst dann geschehen, wenn er z.B. sagt: Ich bin müde, lasst mich durchschlafen.
 - 1.3.3 **Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen fällt ein Crewmitglied über Bord, während Sie als Skipper unter Deck sind. Was tun Sie?**
 - MOB-Taste drücken, an Deck Rettungsaktion leiten.



Autor: Manfred Gatti

- 1.3.4 Das Schiff war schnell wieder beim Mann, der zum Glück eine Rettungsweste trug. Wie kriegen Sie ihn aus dem Wasser?**
- Anleinen am Lifebelt, Badeleiter, Rettungstalje, Großbaum und Segel
- 1.3.5 Die Bergung muss in der Ostsee schnell gehen wegen der Unterkühlungsgefahr. Was machen Sie, wenn Sie den Mann wieder an Bord haben?**
- Unter Deck flach hinlegen, nasse Kleidung entfernen, abtrocknen, warm zudecken, warme Getränke
- 1.3.6 Bei dem geborgenen Mann ist die Unterkühlung lebensbedrohend. Was tun Sie?**
- Notruf über Funk, um professionelle Retter herbeizurufen.
- 1.4 Sicherheitsdienst (z.B. Brandabwehr, Leckabwehr, Einsatz von Signal- und Rettungsmittel, Sicherheitsübungen)**
- 1.4.1 Während Ihrer Nachtwache hören Sie einen dumpfen Schlag aus dem Bereich des Vorschiffs, das Schiff vibriert kurz und verliert kurz an Fahrt. Was werden Sie veranlassen?**
- Sofort Fahrt aus dem Schiff, Besatzung wecken, Untersuchung des Rumpfes auf Beschädigung
- 1.4.2 Sie haben im Bug ein Leck von ca. 20 sm Durchmesser, ca. 40 cm unter der Wasseroberfläche. Maßnahmen?**
- Fahrt aus Schiff - auf Gegenseite krängen – Durchmesser verkleinern, verschließen –
 - Maßnahmen von außen: Lecksegel (Sturmfock) – Leckschirm.
 - Maßnahmen von innen: Kissen o.ä. ins Leck – Abstützung bauen – Schaumkartusche - Lenzen
- 1.4.3 Durch welche baulichen Maßnahmen kann die Gefahr durch Kollision mit Treibgut gemindert werden?**
- Kollisionsschott, wasserdichte Querschotts (siehe Sicherheitsrichtlinie der Kreuzerabteilung, dort nur vorgeschrieben für Fahrtgebiet 0; Wassertemperatur unter 5°C)
- 1.4.4 In den Untersuchungsberichten der BSU wurden vermehrt der Fall "Mensch über Bord" untersucht.**
- **Welche Maßnahmen treffen Sie, um das Risiko, ein Crewmitglied zu verlieren, zu minimieren?**
 - Belehrung – Rettungswesten (z.B. nachts und ab Bft. 6) – Benutzung von Lifebelts – Sicherheitsleinen anbringen – Urinieren am Heck oder an der Reling untersagen – Manöver üben – an Bord holen üben.
- 1.4.5 Erklären Sie die Handhabung eines Pulverlöschers; für welche Brände eignet er sich?**
- Antworten noch offen *ABC, Haltung senkrecht (von unten nach oben)*
- 1.4.6 Erläutern Sie die Unterschiede zwischen Signalpistole und pyrotechnischen Seenotsignalmitteln ("Signalrakete Klasse T1 oder Fallschirmrakete Klasse T2")**
- rechtliche Situation - Bedienung**
- Signalpistole: Waffenbesitzkarte vom Ordnungsamt erforderlich (Bedürftigkeit, Sachkunde nachgewiesen, Eignung), ist personengebunden, Unterbringung an Bord unterliegt Waffengesetz (Pistole und Munition getrennt). Bei Bedienung haben andere Seenotsignalmittel Vorzüge, da Einhandbedienung möglich; bei Waffe immer zwei Hände nötig. Dafür ist die Signalpistole flexibler mit auswechselbarer Munition – funktioniert auch unter Wasser.



Autor: Manfred Gatti

- 1.5 Fremdrettung (z.B. Grundlagen der Suche und Rettung, Suchmuster)**
- 1.5.1 Sie segeln im Mittelmeer bei gutem Wetter, Beaufort 4-5 und hören auf Kanal 16 den Notruf einer Segelyacht, die meldet, dass eine Person über Bord gegangen ist.**
- Wozu sind Sie verpflichtet und was werden Sie tun?
 - Nach SOLAS (Regel 33) muss man mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe eilen und der Segelyacht und/oder dem Suchdienst nach Möglichkeit Kenntnis geben. Der Notruf soll – sofern er per DSC empfangen wird – nicht bestätigt werden.
- 1.5.2 Ihnen ist ein nicht angeleintes Crewmitglied außenbords gefallen. Ihre Maßnahmen?**
- Maschine starten – Ruf: Mann über Bord – Markierungsboje und Rettungsmittel ausbringen – MOB Taste drücken, ein Crewmitglied namentlich bestimmen, der Mensch beobachtet – dann Manöver fahren.
- 1.6 Reiseplanung unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Navigation, Klima, Wetter, Schiffsverkehr und Gefahrenabwehr (z.B. Piraterie)**
- 1.6.1 Sie wollen eine Yacht vom Mittelmeer zu den Azoren überführen. Welche Anforderungen stellen Sie an Rigg und die Besegelung?**
- Die Konstruktion muss dem Fahrtgebiet entsprechen (Fahrtgebiet 1 Sicherheitsrichtlinie bzw. Kategorie A CE) – persönliche Überprüfung des Riggs und der Segel. Ersatz- und Sturmsegel müssen vorhanden sein.
- 1.6.2 Auswerten einer Wetterkarte für die Routenplanung**
- Randtief – Teiltief – tropische Zyklone – Zugrichtung
- 1.6.3 Sie fahren vom engl. Kanal (Bishops Rock 49°50'N / 006°50'W) nach New York (40°30'N / 73°42' W) und wollen dazu das GPS Gerät nutzen.**
- **Was ist bei der Routenplanung zu beachten?**
 - GPS rechnet nach Orthodrome – Großkreis; Anfangskurs = 285°, Endkurs = 235°. Großkreis kann durch hohe Breiten führen (hier: Scheitel bei 51°30'N); evtl. Gefahr durch Eis; daher ggf. max. Breite festlegen und Navigationsart Mischsegeln (d.h. der max. Breite eine Zeitlang folgen) anwenden – Strom und Abtrieb müssen berücksichtigt werden – Vorhaltewinkel.
- 1.7 Manövrieren unter Segel und unter Motor (z.B. Hafenmanöver, Ankermanöver, Segelmanöver)**
- 1.7.1 Sie segeln als Skipper in die dänischen Inseln und wollen über Nacht ankern. Wonach suchen Sie den Ankerplatz aus? Woher wissen Sie die Beschaffenheit des Ankergrundes?**
- Nach Windrichtung – (Landwind); nach Ankergrund – aus der Seekarte und prüfen ob der Anker hält.
- 1.7.2 Welche Ankertypen kennen Sie?**
- Danforthanker, Pflugscharanker, Stockanker (eher historisch)
- 1.7.3 Wie viel Kette müssen Sie beim Ankern stecken?**
- Anker im Grund und Gewicht der Kette halten das Schiff; 3 – 5fache Wassertiefe
- 1.8 Bedienung und Wartung von Segeln und Rigg**
- 1.8.1 Frage**
- Antwort



Autor: Manfred Gatti

1.9 Funktion, Bedienung und Wartung üblicher technischer Einrichtungen, Toiletten, Wasser- und Gasversorgung, Heizung, Pantry)

1.9.1 Was haben Sie vor der Inbetriebnahme einer Gasanlage zu beachten?

- Eine Gasanlage muss abgenommen sein, Arbeitsblatt G 608 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW), nach Ablauf von jeweils 2 Jahren und nach Durchführung von Änderungen ist die Gasanlage erneut zu prüfen. Nach erfolgreicher Prüfung der Anlage wird diese mit einer runden Prüfplakette versehen, die Auskunft über das Ende des Prüfzeitraumes gibt.

1.9.2 Wie müssen Gasflaschen an Bord gelagert werden und was ist dabei zu überprüfen?

- Von außen zugänglicher Flaschenkasten. Am tiefsten Punkt eine Entlüftung von min. 22 cm (falls Sicherheitsventile ansprechen) – Schlauch Innendurchmesser 16 mm, Entlüftung muss fallend oberhalb der Wasserlinie enden (sonst sperren Wassersäcke die Entlüftung). Gasleitungen werden gasdicht verschraubt. Flaschen müssen gegen mechanische Beschädigungen geschützt sein (nicht im Ankerkasten) und fixiert sein. Gleiche Anforderungen bei Aufbewahrung in der Backskiste, insbesondere Entlüftung und Befestigung.

1.9.3 Maßnahmen beim Tanken!

- Antwort noch ausarbeiten

*Motor abstellen, nicht Rauchen, Zewa-Tücher
behalten, richtige Tank (H2O?!)*

2 Fahren im schweren Wetter

2.1 Vorbereitung (z.B. Herstellung des Verschlusszustands, Sicherung der Besatzung, Wahl einer geeigneten Segelführung)

2.1.1 Wie werden Sie bei zunehmendem Wind die Segelfläche verkleinern?

- Zunächst Großsegel, dann Vorsegel (oder gleichzeitig), da Schiff sonst luvgierig wird.

2.1.2 Vorteile / Nachteile – Bindereff / Rollreff

- Antwort noch ausarbeiten

2.1.3 Sie müssen / wollen bei starkem Wind in einer Bucht ankern. Wie bereiten Sie das Ankergeschirr vor und worauf achten Sie beim Ankermanöver?

- Zwei Anker hintereinander befestigen zum Verkatten (darauf achten, dass beim Wiederaufholen der erste Anker noch im Grund sitzt, wenn der zweite an Deck kommt). Beim Anfahren des Ankerortes gegen den Wind wird der Bug bei verminderter Fahrt anfällig gegen den einfallenden Wind zur Seite gedrückt. (der Anker muss schnell runter, damit er fasst solange der Bug noch im Wind liegt, ggf. erforderliche Kette vorher an Deck auslegen).

2.1.4 Sie sind auf See und erwarten schweres Wetter. Wie bereiten Sie die Crew vor?

- Antwort noch ausarbeiten

2.1.5 Sie sind auf See und erwarten schweres Wetter. Wie bereiten Sie die Yacht vor?

- Antwort noch ausarbeiten

2.1.6 Erläutern Sie, wie Sie bei zunehmendem Wind (Beaufort 7) mit einem Bindereff reffen.

- Antwort noch ausarbeiten

Copyright: Die Aufgaben sind teils selbst erstellt, kommen sie aus anderen Quellen (u.a. Notizen aus Prüfungen). Es ist nicht beabsichtigt, ein eventuell bestehendes Copyright zu verletzen. Sollten Sie dies feststellen, informieren Sie bitte den Autor.

Disclaimer: Die Aufgaben und Lösungen wurden mit Sorgfalt zusammengestellt, dennoch kann keine Gewähr für die Richtigkeit übernommen werden.



Autor: Manfred Gatti

- 2.2 Stabilität, Schwimm- und Steuerfähigkeit der Yacht in schwerem Wetter**
- 2.2.1 Durch eine Kollision ist Wasser eingedrungen, ca. 40 cm über den Bodenbrettern. Welchen Einfluss hat dies auf die Stabilität der Yacht und wie können Sie diese Einflüsse mindern?**
- Stabilitätsverlust durch die Wirkung von freien Oberflächen (Schwappen des Wassers) auf die Seite, zu der das Schiff gerade neigt). Lenzen, bzw. Verringern der Breite der Oberfläche, da die Breite mit der dritten Potenz wirkt, z.B. Brett (Tür) mit Polstern in der Mitte des Raumes festklemmen.
- 2.3 Schwerwettertaktiken in Abhängigkeit vom Bootstyp und Einsatz spezieller Ausrüstung (z.B. Treibanker, Leinen)**
- 2.3.1 Nach einem Tag in bewegter See bemerken Sie bei der Ansteuerung des Hafens, während der Fahrt unter Motor einen Leistungsverlust der Maschine, den Sie anfangs noch mit mehr Gas geben ausgleichen können, später stottert der Motor jedoch stark, bis er stehen bleibt. Wo vermuten Sie den Fehler und wie können Sie diesen beheben?**
- Fehler im Kraftstoffsystem; wahrscheinlich Kraftstofffilter verstopft, durch aufgewirbelte Schwebstoffe oder "Dieselpilz" im Tank. Reinigung / Wechsel der Filter, Entlüften der Anlage.

3 Verhalten in wirbelsturmgefährdeten Gebieten

- 3.1 Erkennung der Gefährdung und Vorbereitung (s. a. unter "Fahren in schwerem Wetter")**
- 3.1.1 Frage**
- Antwort
- 3.2 Freilaufen bzw. Freihalten von der Zugbahn eines tropischen Wirbelsturms in der Praxis**
- 3.2.1 Sie wollen eine Yacht vom Mittelmeer in die Karibik überführen. Was berücksichtigen Sie bei der Reiseplanung in Bezug auf das Wetter?**
- Antwort muss noch bearbeitet werden
- 3.2.2 Sie wollen eine Yacht vom Mittelmeer in die Karibik überführen. Was berücksichtigen Sie bei der Reiseplanung in Bezug auf die Routenplanung?**
- Antwort muss noch bearbeitet werden

4 Verordnungen

- 4.1 Gesetze, Verordnungen, Vorschriften**
- 4.1.1 Für wen ist der Sporthochseeschiffer-Schein zwingend vorgeschrieben?**
- Traditionsschiffe 15 – 25 m auf weltweiter Fahrt. Traditionsschiffe unter 15 m, die mehr als 25 Personen befördern. Bei einer Länge von mehr als 25 m, aber unter 55 m ist außerdem ein Zusatzeintrag in den SHS erforderlich. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote in Küstennahen Seegewässern (Gewässer aller Meere bis 30 sm Abstand von der Festlandküste sowie Seegebiete der Ost- und Nordsee, des Kanals, des Bristolkanals, der Irischen und der Schottischen See, des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres).

Copyright: Die Aufgaben sind teils selbst erstellt, kommen sie aus anderen Quellen (u.a. Notizen aus Prüfungen). Es ist nicht beabsichtigt, ein eventuell bestehendes Copyright zu verletzen. Sollten Sie dies feststellen, informieren Sie bitte den Autor.

Disclaimer: Die Aufgaben und Lösungen wurden mit Sorgfalt zusammengestellt, dennoch kann keine Gewähr für die Richtigkeit übernommen werden.