



Orientierungshilfe zur Praktischen Prüfung

Die praktische Prüfung soll dem Prüfer eine rasche und möglichst klare Beurteilung des Kandidaten ermöglichen: Kann der Kandidat auf sich allein gestellt ein Boot auch unter schwierigen Bedingungen unter Kontrolle halten und sicher in einen schützenden Hafen bringen?

Dabei spielen drei Bereiche eine wesentliche Rolle:

1. Kann bzw. beherrscht der Kandidat die Manöver, um das Boot in verschiedenen Situationen unter Kontrolle zu halten?
2. Kann der Kandidat sein Wissen so geeignet "an den Mann" bringen, dass die Crew den Vorgaben entsprechend reagiert und die Anweisungen umsetzt?
3. Hat der Kandidat so viel Routine und Ruhe, dass er in der Lage ist, rasch und eindeutig die richtige Entscheidung zu treffen?

Diese Dinge spielen natürlich eng zusammen, und klar ist auch, dass ein Anfänger sich in allen Bereichen schwer tut. Das wissen die Prüfer natürlich. Aber trotzdem muss ein gewisses Niveau vorhanden sein UND IM ZUGE DER PRÜFUNG gezeigt werden.

Es kann sein, dass die Prüfung einen gewissen "Prüfungsstress" erzeugt; aber dieser Stress ist gering im Vergleich zu einer gefährlichen oder gar lebensbedrohenden Situation, in die ein Boot kommen kann. Deshalb müssen die Dinge (1 - 3) auch unter Prüfungsstress funktionieren.

Grundsätzlich ist die Prüfung so aufgebaut, dass Fragestellungen positiv behandelt werden müssen. Dies führt dann gewissermaßen zu einer Liste von "Manövern" und Tätigkeiten, die beherrscht und - mindestens zum Teil - vorgeführt werden müssen. Einsichtig ist hier auch, dass das (mehrfache) Verfehlen der gewünschten Resultate jedenfalls nicht zu einem erfolgreichen Abschluss der Prüfung führen kann.

Andererseits sind aber auch elementare Kenntnisse und Verhaltensweisen eines Kandidaten Teil der "Überprüfung", die aber nicht "als ein Manöver" definiert sind, trotzdem aber beurteilt werden müssen. In diesen Dingen kann nicht auf ein positives Ereignis "geprüft" werden, vielmehr muss der Kandidaten durch Vermeiden von Fehlern und Falschentscheidungen quasi "ständig" zeigen, dass er ein Boot führen kann.

Wenn hier ein Teilnehmer im Zuge des Prüfungstörns immer wieder beweist, dass er elementare Dinge der Navigation oder der Seemannschaft nicht ausreichend kennt oder beherrscht, führt dies ebenfalls zu einem negativen Gesamtergebnis.

Um welche Dinge geht es hier?

Nicht geeignet zum Bootsführer eines Segelbootes ist, wer Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Wirkung des Windes auf das Boot falsch beurteilt. Dies könnte in gewisser Analogie damit verglichen werden, dass ein Autofahrer die Geschwindigkeit nicht einschätzen und wählen kann, dass er das Gaspedal falsch bedient, dass er die Wirkung der Bremsen falsch einschätzt.

Solche Fehler führen bei der Prüfung zu einem negativen Ergebnis; aber nicht deshalb, weil dieser "Fehler" hier gerade gemacht wurde, sondern weil dadurch klar wird, dass es an anderen, essentiellen Dingen mangelt.

Der Prüfer hat normalerweise aufgrund von Routine und Erfahrung ein sehr gutes "Gespür" dafür, warum gewisse Fehler passieren und Manöver nicht wie gewünscht ablaufen; und das wird ebenfalls beurteilt. Um hier wenigstens ein bisschen Transparenz zu erreichen, müssen solche "Fehler" dann "qualifiziert" werden, was in weiterer Folge zu einer "Liste von Fehlern" führt, die - wiederholt oder in groben Fällen auch nur ein Mal gemacht - zum negativen Ende der Prüfung führen.

Das zentrale Thema ist hier - überspitzt formuliert: "Weiß nicht, wie der Wind geht!"

Dieser Basismangel zeigt sich in mannigfacher Weise:

- Anlegen in Luv
- Anluven statt abfallen (oder umgekehrt)
- Wenden statt Halsen (oder umgekehrt)
- Nach Lee auf die Boje zufahren
- Verwechseln von Vor- (bzw. Heck-)Leine und Springleine beim Festmachen
- Falsches Anlaufen einer Box oder eines Muringplatzes



- Falsches Legen des Ankers
- Patenthalse

Ein einzelner dieser Fehler wird dann zum Problem, wenn die Folgen nachhaltig sind, wenn es zu Schäden kommt. Aber auch, wenn kein Schaden passiert, ein Kandidat aber mehrfach zeigt, dass er nicht weiß, "wie der Wind geht", dann wird die Prüfung negativ ausgehen.

Zu erwähnen ist noch, dass dieses "Wissen", eigentlich "Spüren", von durchschnittlich Begabten in einer Woche NICHT erlernbar ist.

Auch im Bereich der Navigation gibt es grobe Fehler, die das Ergebnis als negativ fixieren:

- Falsche Beurteilung der Position in riskanten Situationen, und beharren darauf
- Falsche Beurteilung von Seezeichen
- Falsche Beurteilung von Wegerechtssituationen

Die Liste der Manöver und Fertigkeiten, die im Rahmen einer Prüfung üblicherweise vorzuführen sind, soll als Orientierungshilfe dienen. Sie ist weder verbindlich, noch lässt sich daraus ein Recht ableiten. Es handelt sich aber um Mindestanforderungen. Das Vorführen dieser Manöver allein führt noch nicht notwendig zum positiven Resultat.

MANÖVER UNTER MASCHINE

Anlegen und Ablegen längsseits unter Verwendung von Hilfsleinen

Anlegen und Ablegen mit Heck zum Land, mit Anker, Muring oder Dalben

Ankern mit Buganker

SEGELN UND SEGELMANÖVER

Aufkreuzen, Segeltrimm, Steuern

Wende, Halse

Reffen von normalen Segeln; Beurteilung der Segelgröße

Beidrehen, Beiliegen

Boje über Bord, Bergung mit LifeSling

NAVIGATION

Verwendung von Seekarten und Seebüchern; Einzeichnen der Positionen und Kurse

Führen des Logbuchs

Koppelnavigation, Bewertung der Ergebnisse

Terrestrisches Ermitteln einer beobachteten Position, samt rechtzeitiger Eintragung in die Karte

Beurteilung der Qualität der ermittelten Position

Hafeneinsteuern bei Nacht

Auswertung von Radarbeobachtungen zu Navigation (Entfernungsmessung, Seitenpeilung)

Erkennen von Seezeichen, Leuchtfeuern, Marken und Gebäuden an Land

Ermittlung des Wasserstands aus Tidenkalendern oder Gezeitentabelle

Verwendung von GPS



PRAKTISCHE ARBEITEN AN BORD

Richtige Bedienung von Segeln, laufendem Gut und Decksbeschlügen

Richtige Bedienung des Ankers

Richtige Bedienung des Motors; ständige Kontrolle

Umgang mit Leinen, Verwendung von Knoten

SCHIFFSFÜHRUNG

Übersicht über technische Einrichtungen des Bootes, über Handbücher und sonstige Unterlagen

Übersicht über die Situation des Bootes; Vollständigkeit, Richtigkeit und Klarheit von Anweisungen

Kommunikation mit Navigator, Rudergänger und Ausguck

Verkehrs- und Ausweichregeln

Erkennen von Art und Fahrtrichtung anderer Schiffe bei Nacht, Abschätzen der Geschwindigkeit

Auswertung von Radarbeobachtungen zur Kollisionsverhütung

Verwendung von NAVTEX

Wetterbericht, Verwendung der Daten für die geplante Fahrt

Viele notwendige Wissens- und Entscheidungsbereiche lassen sich nicht in natura überprüfen und auch nicht geeignet simulieren. Hier wird ein anderer Weg gewählt: Der Kandidat muss eine Einführung in die Problematik einer bestimmten Situation geben, Lösungswege planen, die Crew einweisen und Rollen verteilen. Typische Bereiche wären

Schaltpaneel, Lichter

Rettungsmittel und Notsignale

Motor- und Antriebsanlage, typische Störungen

Elektrische Anlage und Batterien, typische Störungen

Verwendung elektronischer Geräte

Verwendung der EPIRB

Verwendung der Rettungsflöße

Wassertanks, Schläuche, Seeventile, Bilge

Verwendung von Gas, Kochern

Verhalten bei Nacht und starkem Seegang

Verhalten vor und bei Ankunft in fremden Häfen

Vermeidung von Unfällen an Bord

Absetzen eines Notrufes

POB, Bergung der verunfallten Person

Verhalten in Notfällen (Bruch des Riggs, Ruderbruch und Wassereinbruch)

Verhalten im Brandfall

Verhalten im Falle "Schiff verlassen"

Bemerkung

Die kurzgefasste Liste der Manöver und Tätigkeiten orientiert sich an einer Empfehlung der WSVÖ.