

LERNZIELKATALOG

Kotnig, 23.1.2015

C.3.2 Welle und Stopfbuchse

Die heute in Charterjachten hauptsächlich verwendeten Wellendichtungen sind keine Stopfbuchsen, deshalb wird empfohlen, das Wort durch „Wellendichtung“ zu ersetzen.

D.3.4 Uhr, Zeitmessung

D.3.4.1 Zeitzonen, MEZ, Sommerzeit

D.3.4.2 UT1 und UTC

UTC ist die koordinierte Weltzeit, Basis der verfügbaren Zeitsignale. UT1 ist die mittlere Sonnenzeit des Nullmeridians; sie weicht nicht mehr als 0,9 Sekunden von UTC ab, wird aber von den Uhren nicht dargestellt. UT1 ist für den täglichen Bordgebrauch nicht von Bedeutung, deshalb wird vorgeschlagen, diese Abkürzung aus dem Lernzielkatalog zu streichen.

UTC ist sehr eng mit der Frage der Zeitmessung verknüpft; deshalb wird vorgeschlagen, den Punkt „D.3.4 Uhr, Zeitmessung“ umzubenennen in:

„D.3.4 Uhr, Zeitmessung, UTC“ und den Punkt „D.3.4.2 UT1 und UTC“ ersatzlos zu streichen.

MEZ ist ein Spezialfall einer Zonenzeit, deshalb wird im Punkt D.3.4.1 folgende Änderung vorgeschlagen:

„D.3.4.1 Zeitzonen, Zonenzeit, Sommerzeit“

D.4.6 Mittelbreite, Abweitung B

Mittelbreite und Abweitung sind elementare Konzepte der Mercatorprojektion, die zum Verständnis notwendig sind. Die beiden Punkte gehören zum Bereich FB2 und FB3.

D.4.9.2 Doppelpeilung ohne Kursänderung zwischen den Peilungen

D.4.9.3 Doppelpeilung mit Kursänderung zwischen den Peilungen

Bei Doppelpeilungen handelt es sich um Versegelungen von Peilstrahlen, die mit einem terrestrischen Objekt gewonnen werden. Eine Unterscheidung zwischen Überlegungen, wie die Versegelung gewonnen wird, ist hier völlig unangebracht. Eine Verlegung in den Fahrtbereich 3 erscheint als Irrtum, da Doppelpeilungen nur in Landnähe gewonnen werden können. Es wird vorgeschlagen, den Punkt D.4.9.3 ersatzlos zu streichen und den Punkt D.4.9.2 wie folgt zu ändern:

„D.4.9.2 Doppelpeilung“

D.4.9.4 abgestumpfte Doppelpeilung ohne Kursänderung zwischen den Peilungen

D.4.9.5 abgestumpfte Doppelpeilung mit Kursänderung zwischen den Peilungen

Bei abgestumpften Doppelpeilungen handelt es sich um Versegelungen von Peilstrahlen, die mit zwei terrestrischen Objekten gewonnen werden. Eine Unterscheidung zwischen Überlegungen, wie die Versegelung gewonnen wird, ist hier völlig unangebracht. Eine Verlegung in den Fahrtbereich 4 erscheint absurd, da Doppelpeilungen nur in Landnähe gewonnen werden können. Im Lernzielkatalog werden „B“ (Basiskenntnisse) vorgeschlagen. Es fragt sich hier, was im Unterschied dazu erweiterte Kenntnisse wären. Es wird vorgeschlagen, den Punkt D.4.9.5 ersatzlos zu streichen und den Punkt D.4.9.4 wie folgt zu ändern:

„D.4.9.4 abgestumpfte Doppelpeilung“

D.4.9.4 Vierstrichpeilung B E

Die Vierstrichpeilung ist ein besonders einfacher Fall einer Doppelpeilung. Dieses Verfahren hat seine Platz im Fahrtbereich 2. Es ist zu empfehlen, die Bestimmungen „B“ im Fahrtbereich 3 und „E“ im Fahrtbereich 4 zu unterlassen, da die Gefahr besteht, die Anforderungen ins Lächerliche zu ziehen. Es wird vorgeschlagen, den Punkt „Vierstrichpeilung“ in den Fahrtbereichen 2, 3 und 4 mit dem Buchstaben „E“ zu bezeichnen.

D.4.10 Feuer in der Kimm B

Feuer in der Kimm ist eines der elementarsten Verfahren der terrestrischen Navigation, mit dessen Hilfe sich unter Verwendung einer Tabelle auch ohne Berechnung eine relativ sichere und robuste Standlinie ermitteln lässt. Das Verfahren hat seinen Platz im Fahrtbereich 2. Es in den Fahrtbereich 4 zu verlegen und mit „B“ zu bezeichnen ist völlig unangebracht.

D.4.11 Höhenwinkelmessungen B

Bei den hier genannten „Höhenwinkelmessungen“ handelt es sich um Vertikalwinkelmessungen auf terrestrische Objekte. Solche Verfahren liefern sichere Standlinien in einem Bereich von etwa bis zu 5 Meilen um die beobachteten Objekte. Eine Verlegung in den Fahrtbereich 4 ist völlig unangebracht. Da in der Navigation unter „Höhenwinkelmessung“ üblicherweise die Messung einer Gestirns Höhe verstanden wird, sollte der Titel geändert werden auf:

D.4.11 Höhenwinkelmessungen auf terrestrische Objekte

D.4.12 Messskalen in Ferngläsern und Behelfen B

Im Sinne der Vermeidung von Überraschungen wäre es wünschenswert, „Messskalen“ und „Behelfe“ genauer zu spezifizieren.

D.4.13 Horizontalwinkelmessungen B

D.4.13.1 aus Kompasspeilungen B

D.4.13.2 mit Winkelmessgeräten B

Horizontalwinkelmessungen sind typische Verfahren der terrestrischen Navigation. Die Verlegung in den Fahrtbereich 4 ist völlig unangebracht. Die Punkte D.4.13.1, D.4.13.2 betreffen Details der Messung; sie sind hier nicht angebracht und sollten ersatzlos gestrichen werden.

F.10 Meteorologische Navigation B E E

Dieser Punkt umfasst nicht den sicherheitstechnisch äußerst wichtigen Punkt der Orkannavigation. Es wird daher empfohlen, einen Punkt

E.xx Orkannavigation
einzufügen.

Z.2.2 Strecke über Grund mit/ohne Strom B E E

Z.2.3 Strecke über Grund aus Karte entnehmen B E E E

Z.2.4 Strecke über Grund in die Karte eintragen B E E E

Die Entnahme einer Strecke aus der Karte ist keine Aufgabe der Navigation. Sollte es sich hier um die Frage der Distanzen handeln, so wäre dies entsprechend zu formulieren. Es ist nicht empfehlenswert, triviale Handgriffe als „Verfahren der Navigation“ darzustellen. Insgesamt wird die Zusammenfassung in einen Punkt vorgeschlagen:

Z.2.2 Distanzen in der Seekarte

Z.3 Uhr, Zeitmessung B E E

Z.3.1 Zonenzeit B E E

Z.3.2 UT1 und UTC B E E

Zeitmessung ist keine Arbeit in der Seekarte. Es wird empfohlen, die Punkte Z.3 ersatzlos zu streichen.

Z.3.2 Mittlere und wahre Ortszeit B

Fragestellungen der wahren und der mittleren Ortszeit sind kleine Details in astronomischen Verfahren. Eine Listung an dieser Stelle erscheint völlig zusammenhanglos und unmotiviert. Es wird empfohlen, darauf zu verzichten.

Z.4.1.1 Ort nach Breite und Länge in die Karte eintragen B E E E

Z.4.1.2 Ort nach Peilung und Abstand in die Karte eintragen B E E E

Z.4.1.3 Ort nach Breite und Länge aus der Karte entnehmen B E E E

Z.4.1.4 Ort nach Peilung und Abstand aus der Karte entnehmen B E E E

Es ist nicht empfehlenswert, triviale Handgriffe als „Verfahren der Navigation“ darzustellen. Insgesamt wird die Zusammenfassung in einen Punkt vorgeschlagen:

Z.4.1.1 Positionen in die Karte eintragen und herauslesen

Z.4.3 Mittelbreite und Ableitung B

Mittelbreite und Abweitung sind elementare Konzepte der Mercatorprojektion, die zum Verständnis notwendig sind. Die beiden Punkte gehören zum Bereich FB2 und FB3. Das fehlerhafte Wort „Ableitung“ sollte durch den richtigen Ausdruck „Abweitung“ ersetzt werden.

Z.5.5 Querabstand B

„Querabstand“ ist ein Ausdruck für eine Distanz im Rahmen einer Vierstrichpeilung. Es ist eine Sache des Fahrtbereichs 2. An dieser Stelle ist der Ausdruck allerdings völlig unangebracht. Es wird empfohlen, den Punkt ersatzlos zu streichen.

Z.6.2 Bestimmung einer Besteckversetzung B E E

Z.6.3 Bezeichnung einer Besteckversetzung B E E

Z.6.4 Schluss aus einer Besteckversetzung B E E

Die Aufgliederung der Behandlung einer Besteckversetzung in drei Teilpunkte ist nicht empfehlenswert. Eine solche Detaillierung ist auch in anderen Punkten nicht erfolgt, weshalb sie hier auch unmotiviert erscheint. Es wird folgende Zusammenfassung vorgeschlagen:

Z.6.2 Bestimmung einer Besteckversetzung, Bewertung, Schluss daraus

Z.7.1 Ermittlung eines Koppelortes B E E E

Z.7.2 Berechnung von Zeiten aus bekannter Fahrt und Strecke B E E E

Z.7.3 Berechnung von ETA und ETE B E E E

Z.7.4 Berechnung der Fahrt aus bekannter Zeit und Strecke B E E E

Z.7.5 Berechnung der Strecke aus bekannter Zeit und Fahrt B E E E

Z.7.6 Fahrt über Grund aus zwei bekannten Orten B E E E

Es ist nicht empfehlenswert, triviale Sachverhalte durch übertriebene Detaillierung auszubreiten. Die Ermittlung eines Koppelortes ist ohne die Behandlung der Weg-Zeit-Rechnung nicht möglich. Es wird folgende Zusammenfassung vorgeschlagen:

Z.7.1 Ermittlung eines Koppelortes B E E E

Z.7.2 Weg-Zeitrechnung zur Ermittlung von Fahrt, Distanz, Dauer; ETE und ETA

Z.8.9 Feuer in der Kimm B

Z.8.10 Horizontalwinkel aus Kompasspeilungen B

Z.8.11 Horizontalwinkel mit Winkelmessgeräten B

Z.8.12 Höhenwinkelmessungen B

Es wird empfohlen, die beiden Punkte Z.8.10 und Z.8.11 zusammenzufassen. Die Verfahren sind terrestrische Verfahren, die nur in unmittelbarer Nähe von Land angewendet werden können. Sie gehören in der Fahrtbereich 2 nicht 4. Es wird die Streichung des Punktes Z.8.11 und folgende Formulierung vorgeschlagen:

Z.8.10 Horizontalwinkel

Z.9.2 Doppelpeilung ohne Kursänderung zwischen den Peilungen

Z.9.3 Doppelpeilung mit Kursänderung zwischen den Peilungen

Z.9.4 abgestumpfte Doppelpeilung ohne Kursänderung zwischen den Peilungen

Z.9.4 abgestumpfte Doppelpeilung mit Kursänderung zwischen den Peilungen

Da es sich hier jeweils um Varianten ein und desselben terrestrischen Verfahrens handelt, wird die Verlegung in den Fahrtbereich 2 empfohlen und folgende Zusammenfassung vorgeschlagen:

Z.9.2 Doppelpeilung und abgestumpfte Doppelpeilung

Z.9.4 Vierstrichpeilung B E

Z.9.5 Doppelwinkelmessung B

Bei beiden Verfahren handelt es sich um terrestrische Verfahren, deren Verlegung in den Fahrtbereich 3 bzw. 4 völlig unangebracht ist.

Z.10 Kollisionsverhütung mit Radar B E

Z.10.1 Erkennen einer Nahbereichssituation B E

Beide Punkte betreffen die Sicherheit besonders im Küstenbereich. Eine Verlegung in den Fahrtbereich 3 erscheint sicherheitstechnisch bedenklich.

PRAXIS

B.1.3. GPS-Position in Karte eintragen, Eignung der Karte für GPS prüfen (Koordinatensystem)

Bei der Prüfung der Karte handelt es sich um die Kontrolle des „Kartendatums“. Es wird daher der Ersatz des Wortes „Koordinatensystem“ durch „Kartendatum“ empfohlen.

B.2.3. Koppelnavigation X

Koppelnavigation ist eine elementare Navigationstechnik, die jederzeit angewendet werden muss. Ein Verlagerung in den Fahrtbereich 4 ist nicht nur völlig unverständlich sondern auch inakzeptabel.

B.4.3. Radarnavigation, Kollisionsverhütung und Ansteuerung

Die Verwendung von Radar ist bei vorhandener betriebsfähiger Anlage nach Kollisionsverhütungsregeln, Regel 7 „Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes“, Abschnitt b), auch im Fahrtbereich 2 vorgeschrieben. Eine Verlagerung in den Fahrtbereich 4 ist völlig unangemessen.

C.1. Knoten (Achtknoten, Kreuzknoten, Schotstek, Rundtörn mit zwei halben Schlägen, Webeleinstek, Palstek, Stopperstek) und deren Anwendung

Für das Festmachen an Ringen ist der Roringstek der geeignete Knoten. Es wird empfohlen, diesen Knoten in die taxative Liste aufzunehmen. Der Rundtörn ist in verschiedenen Varianten in Verwendung. Es wird empfohlen, auf das Wort „zwei“ zu verzichten.

C.2.4. Belegen von Klampen X X

Es werden nicht Klampen belegt, sondern Leinen an oder auf Klampen. Es wird empfohlen, das Wort „von“ durch das Wort „am“ zu ersetzen.