

## Das Frühjahr kann kommen!

Am 11. Februar ist der Winterschlaf im Bootsälädle endgültig vorbei.

Wir starten mit dem neuen Lehrgängen und unseren bewährten Schulungsbooten in die Saison 2016.



## Unverbindlicher Infoabend: Donnerstag 11. Februar 2016 ab 19:00 Uhr im Clubheim der DLRG am Neckarufewer.

Bei unseren Lehrgängen sind beliebig viele Fahrstunden im Sportboot inklusive. Eine Einzelberechnung gibt es bei uns nicht. **Weitere Termine siehe letzte Seite.**

## Bootstrip endete im Krankenhaus.

Gleich fünf der acht Passagiere des RIB Speedbootes „Sea-Rocket“ wurden nach einem „Speed-Trip“ mit schwersten Verletzungen in die Krankenhäuser der Umgebung eingeliefert und fielen für mehrere Wochen aus. Damit hatten sie nicht gerechnet.

Bei bestem Wetter im Hochsommer herrschte auf der Hamburger Betriebsfeier eine ausgelassene Stimmung. Als besonderer Höhepunkt der Betriebsfeier bestand die Möglichkeit eine etwa 15-minütige Hochgeschwindigkeitstour mit dem Festrumpfschlauchboot „Sea-Rocket“ mitzumachen.

Die Sea-Rocket war als Speedboot nur mittelmäßig mit zwei je 150 PS starken Suzuki DF 150 Außenbordern (ähnlich wie auf dem Bild) motorisiert, konnte aber immerhin eine Spitzengeschwindigkeit von 55 kn (= ca. 100 km/h) erreichen. Anders als auf dem Neckar in Lauffen kann man auf der Elbe in Hamburg die mögliche Geschwindigkeit der Speedboote auch voll ausfahren. Zwar empfiehlt das Wasser und Schifffahrtsamt Hamburg für den Bereich eine Höchstgeschwindigkeit von 12 kn für die Berufsschifffahrt, doch Begrenzungen gibt es keine.

Als besonderer Nervenkitzel fahren die Bootsführer mit den Speedbooten dabei gerne die Heckwellen der großen Frachtschiffe an. So auch bei dieser Spritztour. Der unwissende Bootsführer steuerte die Sea Rocket mit rund 40 kn in die Heckwelle des ihm gerade mit etwa 12 kn entgegenkommenden Containerriesen „AIN SNAN“ (Länge = 366m; Breite 48m; Tiefgang 12,8m), einzelne Passagiere sollen ihn noch dazu animiert haben. Die Wellen, die von einem solch gigantischen Schiff ausgehen, sind im Verhältnis zu seiner Größe zwar minimal, im Abstand von 100 Metern muss aber doch noch mit einer Wellhöhe von rund einem Meter gerechnet werden.

Kein Problem also für ein solches Speedboot. Nicht unbeabsichtigt hob es in der Welle ab und setzte hart im Wellental wieder auf. Dadurch bekamen die Passagiere etwas mehr Nervenkitzel als ihnen lieb sein konnte, sie wurden voll aus ihren Sitzen gehoben und anschließend hart bei der Landung wieder hinein gepresst. Mit Ausnahme des Sitzes des Bootsführers und des Beifahrers (beide blieben unverletzt) verfügten die Sitze der normalen Passagiere über kein Dämpfungssystem. Die vier Passagiere im vorderen Teil des Bootes erlitten deshalb bei dem Ritt über die Welle alle schwere Frakturen der Wirbelsäule (1), bei einer 55-jährigen Frau waren gleich fünf Wirbel gebrochen. --> (weiter auf Seite.2)



## Bootstrip endet im Krankenhaus (weiter von Seite 1)

Von den Passagieren auf den hinteren Sitzen erlitt nur ein 45-jähriger Mann eine Fraktur der Wirbelsäule, die anderen Passagiere kamen mit Prellungen und einem Bruch des Steißbeines davon.

Das Powerboot bleibt völlig unbeschädigt, derartige Fahrmanöver sind für das Boot normal, anders als seine Passagiere ist es schließlich dafür gebaut, auch bei hohem Speed der rauen See zu trotzen. Die Passagiere waren über die Möglichkeit des Aushebens aus dem Sitz aufgeklärt worden und hatten auch Haftungsverzichtserklärungen unterschrieben, sie waren weder besonders alt noch gebrechlich.

Der Bootsführer, der hier mit einem voll besetzten Speedboot mit 40 kn über einer Welle geschant ist, wunderte sich anschließend noch über die Verletzungen seiner Passagiere. Er habe nicht gewusst, dass man sich im Speedboot als Passagier derart verletzen könne, gab er in seiner polizeilichen Vernehmung an. Das wird weder ihm noch dem Veranstalter vor Gericht helfen, beide haben mit empfindlichen Strafen zu rechnen, denn es ist aus anderen Unfällen längst bekannt, dass man mit einem Powerboot als Bootsführer schwerste Verletzungen bei Passagieren hervorrufen kann.

Ich veröffentliche diesen kleinen Bericht zu einem Seeunfall (detailliert nachzulesen beim BSU) um euch die Möglichkeit zu geben, es besser als dieser Bootsführer zu machen. Anders als beispielsweise in England gibt es bei uns keine spezielle Ausbildung oder eine Prüfung für Führer von Sportbooten mit hoher Leistung.

## AIS auch auf dem Neckar bald Vorschrift?

Beginnend ab 01. Januar 2016 wurde in Analogie zum Rhein auch auf der Mosel die Ausrüstung und Nutzung von Inland AIS mit Kartenanzeigeräten für die Berufsschifffahrt verpflichtend eingeführt.

Die Sportschifffahrt ist hiervon bisher ausgenommen, für sie gilt jedoch auf diesen Strecken ein Fahrverbot bei „unsichtigem“ Wetter (Regen, Dunkelheit), sofern nicht mindestens ein VHF Funkgerät an Bord ist. Bisher gilt es dies auf dem Neckar nicht, möglicherweise wird AIS-Pflicht und Fahrverbot aber auch bei uns eingeführt, sobald Transporte vom und zum Kernkraftwerk Neckarwestheim auf dem Wasser erfolgen.

AIS-Transponder senden in regelmäßigen Abständen die Schiffsposition als Datenpaket auf zwei AIS-Kanälen (87 + 88) im UKW-Band. Wie oft sie senden, hängt von der Schiffsgeschwindigkeit und Kursstabilität ab: Alle 3 min bei Schiffen vor Anker bis zu alle 2 sec bei Fahrt über 23 kn. Der Empfänger decodiert die Pakete und stellt sie auf einem Bildschirm als Symbol mit Positionsangabe und Richtungs- bzw. Fahrtvektor dar.

Die Länge des Fahrtvektors ist geschwindigkeitsabhängig (auch im Bild rechts gut zu sehen. Dieses Bild ist ein Screenshot vom Plotter einer sehr verbreiteten open-source Navigationssoftware).



AIS besitzt gegenüber herkömmlichem Radar viele Vorteile. Insbesondere strahlt es auch über Hindernisse hinweg, während Radar das Hindernis nur anzeigen kann. Moderne Mittelklasse Funkgeräte verfügen bereits standardmäßig über einen AIS-Empfänger mit einfacher Darstellung auf dem Bildschirm des Funkgerätes. Das ist meines Erachtens wenig hilfreich. Eine Darstellung auf dem Karteplotter sollte schon sein.

Die Aussendung von AIS-Signalen ist primär für Schiffe vorgesehen. Die Verwendung zur Markierung von Bojen und Landmarken als sogenannte virtuelle Seezeichen mit reinen AIS-Sendern an Land wurde vom einigen Staaten (z. B. Deutschland und Dänemark) bereits eingeführt. So sind z. B. der Leuchtturm Kiel und die VTS-Stationen in Dänemark mit AIS-Sendern ausgestattet. Um das Problem mit der Spannungsversorgung zu umgehen, werden von Stationen an Land die AIS-Signale ausgesendet, aber auf die Position des Leuchtturmes oder der Tonne referenziert. Damit entstehen sogenannte virtuelle Seezeichen, die nur über die elektronische Seekarte sichtbar sind.

Inzwischen gibt es auch **kleine AIS-Notfallsender**. Wer über Bord geht, kann den Sender aktivieren, er sendet dann eine Notfall-Nachricht und laufend per AIS die Position des eingebauten GPS-Empfängers aus. Dadurch kann die Person von allen Schiffen in der Nähe direkt auf dem Kartenplotter lokalisiert werden. Die Bergung kann dann schnell und viel sicherer als bisher erfolgen.

## „PYRO“ – Fragenkatalog einfach trainieren.



Man kann und sollte sich als Skipper den „PYRO“-Schein (Amtsdeutsch: Fachkundenachweis nach dem SprengG) nicht schenken, denn man kann auf starke pyrotechnische Notsignale im Falle eines Falles wirklich nicht verzichten. Nicht umsonst gehören sie seit vielen Jahrzehnten zur Pflichtausstattung aller seegehenden Schiffe.

Es gibt keine andere und bessere Möglichkeit im Falle einer ernststen Gefahr auf sich aufmerksam zu machen und Hilfe zu holen, als ein solches Notsignal zu zünden.

Wer noch keinen Lehrgang mitgemacht hat, der wird sich das erste Mal sehr wundern, welche Kräfte ein wenig Pyrotechnik auf einfache Weise entfalten kann.

Lästig ist die Prüfung zur Erlangung des PYRO-Scheines schon, überflüssig aber nicht.

Den Schein zu erlangen soll noch einfacher werden. Deshalb haben wir gemeinsam mit Dr. Thomas Meigen (Meigen Smart Solutions) in den Wintermonaten eine „**PYRO-App**“ für Mobiltelefone entwickelt (Preis: 4,99€).

Mit der App kann man jetzt überall, wo man ist und gerade ein wenig Zeit hat den aus lediglich 60 Fragen bestehenden Fragenkatalog trainieren. Es sollte dann ein Kinderspiel sein, einen der vier Fragenbögen, die in der Prüfung vorgelegt werden, richtig auszufüllen.

Wenn ihr die Pyro-App online noch nicht findet, dann besucht [Http://www.meigenSMARTSOLUTIONS.de/pyro](http://www.meigenSMARTSOLUTIONS.de/pyro) und meldet euch dort als Interessent mit eurer E-Mail an (unverbindlich).

## Flottile-Segeln.

Für das Flottile-Segeln bereitet uns ein geeigneter Termin noch etwas Kopfzerbrechen. Traditionell starten wir in den Pfingstferien, die aber in 2016 schon sehr früh, nämlich am 14. Mai beginnen. So früh im Jahr kann man leicht Pech mit dem Wetter haben.

### Flottile-Segeln Infoabend



**Montag 15. Februar ab 19:00 Uhr**  
**DLRG - Clubheim am Neckarufer**

Jachten sind jetzt vorläufig in der Woche vom 21.5. bis 29.5. **und** vom 11.6. bis 19.6. für uns schon mal reserviert.

Gerne können wir auch zwei Gruppen machen.

Wer Interesse hat, sollte sich bitte möglichst schnell bei mir melden oder noch besser am Infoabend ab 19:00 Uhr vorbeischaun.

## Fortsetzung einer Erfolgsstory: Funkschein in vier Trainingsstunden.

Das im November 2015 erstmals gestartete neue Ausbildungsprogramm „Funkschein in vier Stunden“ hat sich in der Praxis sehr gut bewährt.

Vier Stunden intensives Training in einer kleinen Arbeitsgruppe reichen völlig, um in der Praxisprüfung die geforderten Funkmeldungen korrekt abgeben zu können. Viele Teilnehmer haben mehr gemacht, als für die reine Prüfung nötig gewesen wäre. Die Termine können so auch viel besser individuell mit den Teilnehmern und deren Terminplanung abgestimmt werden.

Alleine im Selbststudium ohne Trainer und gezieltem Praxistraining entsprechend den von unserer Prüfungskommission aufgestellten Richtlinien schafft man den Funkschein im ersten Anlauf in aller **Regel nicht**.

Das Praxistraining wird von Grundseminaren (SRC, LRC und UBI) begleitet, einige grundlegende theoretische Kenntnisse sind nötig um die Abläufe im Praxistraining überhaupt verstehen zu können.

Der Infoabend ist natürlich unverbindlich und rein informativ. Hier gibt es dann alle Details zum Thema Funk und dem Sachkundenachweis für die Bedienung von Seenotsignalmitteln (**PYRO siehe oben**).

**Funk - Infoabend**

**Infoabend Marinefunk - alle Scheine - UBI/SRC/LRC/PYRO**  
**Mittwoch 17. Februar ab 19:00 Uhr**  
**Im Vereinsheim der DLRG direkt am Neckar in Lauffen.**

**Internet**

<http://marinefunk-seminare.de>  
**Lernhilfen und vorl. Seminarplan im Download**  
**UBI / SRC / LRC / PYRO - Lehrgangspreise**

## Willkommen zu meinen Infoabenden:

Die Infoabende der Jachtschule sind absolut unverbindlich. Jeder hat die Möglichkeit, sich über Alles zu informieren.

Ich stehe euch - solange ihr wollt - Rede und Antwort in den **Infoabenden**, die jetzt in den Räumen der Jachtschule Bootslädle oder nebenan im Clubhaus der DLRG (direkt am Neckarufer oberhalb der Schleuse - Neckaruferweg 14 in Lauffen) stattfinden.

Außer den amtlichen Prüfungsgebühren ist in den Preisen "alles drin": Theorieseminar, Fahrstunden mit dem Boot (beliebig viele), Lehrbuch für die Vorbereitung usw.

## Führerscheine für Motorjachten und -boote:

### **Bodenseeschifferpatent (Kat A) + Sportbootführerschein-Binnen (SBF-Binnen Motor)**

Erwerb beider Führerscheine mit nur **einer** (einfachen) Prüfung.  
Amtliche Fahrerlaubnis zum Führen von motorgetriebenen (> 11,03 kW 15 PS Motorleistung) Sportbooten unter 15 Meter Länge auf Binnenwasserstraßen und dem Bodensee. **Preis: alles inklusive: 380,00 €.**

### **Sportbootführerschein-See (SBF-See)**

Weltweit gültige Erlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraße (3 sm). Vorgeschrieben für Fahrzeuge unter Motor mit mehr als 11,03 kW (15 PS). **Preis 550,00 € alles inklusive.**

**Infoabend**

**Infoabend ab 19:00 Uhr im Vereinsheim der DLRG in Lauffen - direkt am Neckar neben dem Bootslädle - Donnerstag 11.Feb. 2016**



## Führerscheine für Segel- oder Motorjachten:

### **Bodenseeschifferpatent (Kat A) + Sportbootführerschein-Binnen (SBF-Binnen Segel/Motor)**

Erwerb beider Führerscheine mit nur einer (einfachen) Prüfung. **Preis 690,00 € alles inklusive.**

Das Bodenseeschifferpatent Kat D ist Pflicht für das Führen von Segelfahrzeugen mit mehr als 12 qm Segelfläche.

**Infoabend**

**Infoabend ab 19:00 Uhr im Vereinsheim der DLRG in Lauffen - direkt am Neckar neben dem Bootslädle - Mittwoch 6.April 2016**



## Kombiausbildungen:

Mit einer **kostengünstigen Kombiausbildung** gleichzeitig mehrere Führerscheine erwerben:

SBF-Binnen + SBF-See + Bodenseeschifferpatent Preis: (alles inklusive) **nur 650,00 €**

SBF-Binnen Motor + SBF-Binnen Segel/Motor + Bodenseepatent Preis: (alles inklusive) **nur 690,00 €**

**Beliebig viele Fahrstunden mit unseren Sportbooten auf dem Neckar inklusive ohne Einzelberechnung!**

