

# Dienstanweisung für den Navigationsmeister

## Allgemeines

Der Navigationsmeister ist an Bord für die sichere Navigation der Yacht eines Törns zuständig. Er fungiert im Zweiwachensystem als Wachführer der Backbord-Seewache.

## Ernennung

Der Navigationsmeister (oft auch Steuermann genannt) wird im Rahmen einer Crew-Vorbesprechung vom Skipper ernannt und soll sich bereits vor Antritt der Fahrt mit seiner Dienstanweisung sowie den für die Ausübung seines Amtes notwendigen Regeln und Gesetzen auseinandersetzen. Darüber hinaus plant er auch schon im Vorfeld den Törnverlauf und macht sich insbesondere über Revierverhältnisse, Gezeiten etc. kundig. Die Amtszeit erlischt mit dem Törnabschlußbericht, dem Segeltörnnachweis und der Anfertigung der Törnkarte als Erinnerungsstück für die Crewmitglieder.

## Aufgaben

### Törnplanung

Der Verantwortungsbereich des Navigationsmeisters beginnt schon im Vorfeld eines Segeltörns. Er stimmt mit dem Skipper zusammen die geplante Route ab, arbeitet sich in die nautische Literatur ein und berät den Skipper für den Fall, dass zusätzliche Literatur zugekauft werden muss. Für die Törnplanung sollte eine Überseglerkarte des entsprechenden Gebietes zur Verfügung stehen.

### Übernahme der Yacht

Zur Übernahme der Yacht überprüft der Navigationsmeister die navigatorische Ausrüstung des Schiffes auf Vollständigkeit und Zustand.

### Seeklarmachen

Vor jedem Auslaufen ist die Yacht in einen seeklaren Zustand zu bringen.

Im Navigationsabschnitt sind die aktuellen Seekarten vorzubereiten und die Auslaufkurse einzutragen.

Ggf. kann auch schon eine Törnplanung ausgefüllt werden, die dem Wachhabenden die sichere Durchfahrt durch navigatorisch schwieriges Gebiet erleichtern soll.

Die Geräte sind einzuschalten und auf Funktionstüchtigkeit zu prüfen

Bei einem Auslaufen nach Sonnenuntergang und vor Sonnenaufgang ist auch die Beleuchtung der Geräte einzuschalten.

Vor dem Auslaufen brieft der Navigationsmeister Skipper und andere Wachführer über den anstehenden Törn und weist ggf. auf Gefahren hin. Der Navigationsmeister meldet den Abschnitt beim Coskipper seeklar.

### Ablegen

Der Zeitpunkt des Ablegens ist festzuhalten und im Logbuch zu vermerken.

Soweit kein spezieller Bedarf im Navigationsabschnitt besteht (z.B. Ablegen unter Radar bei verminderter Sicht, UKW-Sprechfunkverkehr mit Hafenbehörden, anderen Schiffen oder Schlepper, ...) nimmt der Navigationsmeister am Ablegemanöver teil und lässt sich vom Wachführer eine Station zuweisen - soweit er selbst nicht in seiner Funktion als Wachführer das Ablegemanöver dirigiert.

### Transit

Die Navigation während des Transits wird normalerweise von der fahrenden Wache unter Aufsicht des Wachführers durchgeführt.

In navigatorisch schwierigen Gewässern kann es jedoch erforderlich sein, dass sich der Navigationsmeister voll und ganz der Navigation widmet.

### Törnberatung

Für navigatorisch anspruchsvolle Streckenabschnitte kann es erforderlich sein Streckenberatungen durchzuführen.

Der Navigationsmeister beschäftigt sich schon im Vorfeld mit dem Tagestörn, fährt ihn auf der Karte ab und notiert alle Kurse, Andrehpeilungen, Kursänderungen, auftretende Lichterscheinungen und sonstige Bemerkungen im vorbereiteten Blatt "Törnplanung".

Dies dient dem Wachführer bei Durchfahren des Gebietes als Sicherheit und informiert gezielt und im Detail auf den bevorstehenden Streckenabschnitt.

### Einlaufberatung

Ähnlich der Törnberatung erstellt der Navigationsmeister vor dem Einlaufen in fremde Häfen eine Einlaufberatung.

Hier wird der letzte Streckenabschnitt in den Hafen aufgeführt, die Beratung erhält auch Angaben über UKW-Verkehr, Gezeitenverhältnisse, Liegeplätze, Strom-, Wasser und sanitäre Versorgung.

### Sonnenauf- und Untergangsberechnung

Vorauskoppeln auf 06.00 bzw. 18.00 Uhr Zonenzeit-Ort und Ermittlung der Sonnenaufgangs- bzw. Untergangszeiten mit Kulmination in Greenwich, Länge in Zeit und dem halben Tagbogen.

Daraus sind Dämmerungszeiten zu ermitteln und die Vorbereitung zur Abend- bzw. Morgenmessung der Fixsterne.

Der Zeitpunkt des abendlichen Sonnenunterganges ist darüber hinaus an den Getränkemeister weiter zu melden, damit dieser den Sundowner entsprechend pünktlich vorbereiten kann.

Zum Zeitpunkt des wahren Auf- und Unterganges soll weiterhin eine Kompasskontrolle durchgeführt werden.

### Gezeitenberechnungen und Strömungsverhältnisse

Für den Fall, dass unsere Yacht in Gewässern mit Gezeiteneinfluss bewegt wird, widmet sich der Navigationsmeister diesen Verhältnissen und hält Gezeitenberechnungen nach den Unterlagen des BSH oder den internationalen A.T.T. vor.

Dabei sind insbesondere zu berechnen:

- Alter der Gezeit und Gezeitenverhältnis
- Zeitpunkt des Eintritts des Hochwassers und dessen Wasserstand
- Zeitpunkt des Eintritts des Niedrigwassers und dessen Wasserstand
- Verhalten der Gezeitenströme
- Einlauf- / Passierzeiträume

## Führen des Logbuches

Das Logbuch ist gem. Anlage zu führen.

## Ankern

Der Navigationsmeister ermittelt in Absprache mit Skipper und Wachführer den Ankerort. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Wassertiefe (auch im Verhältnis zur maximal möglichen Ankerkette)
- Ankergrund
- Witterungsbedingungen / Seegang
- Strom / Kentern des Stroms
- Legerwallsituation
- Verkehrsdichte
- Stellen, an denen Ankern verboten ist (siehe auch SeeSchstrO und Bekanntmachungen der WSD)
- Anlaufkurs gegen Wind und Strom
- Terrestrische Überwachung des Ankerortes durch Ankerwache möglich

Dieser Ankerort ist gem. der DIN 13312 in die Seekarte einzutragen, der Anlaufkurs ist möglichst gegen Wind und Strom zu wählen.

Peilung und Abstand zum Ankerort werden dem Wachführer in regelmäßigen Abständen zugerufen, so dass dieser das Schiff sicher an den Ankerort bringen kann.

Dabei ist jede Möglichkeit einer genauen Positionsangabe heranzuziehen - nach Möglichkeit Radar, aber auch GPS (dabei ist die Ungenauigkeit aufgrund der SA zu berücksichtigen)

Nach Erreichen des Ankerortes und erfolgtem Ankermanöver ist die tatsächliche Position in die Seekarte einzutragen - dazu auch den Schwoikreis und Grenzpeilungen von Landmarken bzw. Leuchttürmen.

Die aufziehenden Ankerwachen sind durch den Navigationsmeister über die Ankerposition, Peilobjekte, Wassertiefen etc. zu briefen.

Zum Ankerauf trägt der Navigationsmeister den ersten Kurs ein und gibt diese Kursangabe (MgK !) an den Wachführer weiter.

## Seenotfall

Im Seenotfall ist der Navigationsmeister zuständig für:

- Seenotsignale gem. Regel 37 KVR: Mayday über Sprechfunk bzw. Notmeldung über DSC-Controller
- Aktivierung des Radar-Transponders - soweit vorhanden
- Aktivierung der EPIRB Notfunkboje - soweit vorhanden
- Mitnahme des UKW Handfunksprechgerätes - soweit vorhanden
- Eintragen des Ortes in die Seekarte
- Sicherung und Mitnahme des Kartenmaterials, des Logbuches und sonstiger wichtiger Dokumente, die Aufschluss über den Seenotfall und dessen Aufklärung geben können
- Mitnahme des Fernglases und des Handpeilkompasses
- Herausgabe der Seenotraketen an den Signalmeister
- Erste Hilfe Kasten bereitstellen zur Mitnahme in die Rettungsinsel

## Besondere Situationen

### Empfangene Seenotmeldung

Empfängt der Navigationsmeister eine Notmeldung über Sprechfunk oder den DSC-Controller, ist der Skipper umgehend zu benachrichtigen.

Dieser entscheidet über eine "Mayday-Relay-Meldung" oder ein "Received Mayday"

Auch Dringlichkeitsmeldungen und Sicherheitsmeldungen sind aufzunehmen und an den Skipper weiterzuleiten

### Aufziehendes schweres Wetter

Bei aufziehendem schweren Wetter ist die Yacht in einen schwerwetterfesten Zustand zu bringen.

Im Navigationsabschnitt bedeutet dies insbesondere:

- Eintrag des Schiffsortes in die Karte und ins Logbuch
- Ggf. Ausweichkurse ermitteln
- Alles lose Material seefest verstauen - Bleistifte und Zirkel in die dafür vorgesehenen Halter einstecken

### Anlegen

Beim Anlegen besteht keine Notwendigkeit für den Navigationsmeister, sich vor dem Manöver zu drücken. Er wird gemäß Weisung des Wachführers - sofern er nicht selbst die Wachführung inne hat - einer Station zugewiesen.

### Seeklar zurück

Mit dem Seeklar zurück wird das Navigationsmaterial weggeräumt und das Logbuch fertiggestellt. Das fertiggestellte Logbuch wird dem Skipper zur Unterschrift vorgelegt - erst danach dürfen Karteneintragungen mit Genehmigung des Skippers aus der Karte ausradiert werden.

Die Karten werden wieder in der richtigen Sortierung in den Kartenschutzhüllen abgelegt.

### Rückgabe der Yacht

Der Navigationsmeister schließt das Logbuch ab und radiert nach Genehmigung durch den Skipper alle Karten aus.

Karten werden durchgezählt und in die entsprechenden Hüllen gepackt.

Alles Navigationsmaterial ist zu sichten und auf Vollständigkeit und Zustand zu überprüfen.

Der Navmeister meldet Verlust und Beschädigungen schriftlich an den Skipper und bereitet das gesamte gesäuberte Material so vor, dass die Übergabe durch den Skipper reibungslos durchgeführt werden kann. (Übernahmeprotokoll gem. Anlage)

## Kleine Navigationsmeisterkunde

Das Wissen eines Navigationsmeisters beschränkt sich nicht nur auf das Ablesen einer GPS-Position und das Übertragen dieser in eine Seekarte.

Er braucht auch nicht stolz darauf sein, einen Wegepunkt in das Gerät einprogrammieren zu können.

Nein - diese Tätigkeiten haben sicherlich nichts mit dem Titel "Meister" zu tun und rufen bei der Crew allemal die Bezeichnung "Navigations-Lehrling" oder gar "Nav-Stift" hervor.

Vielmehr wird von dem Navigationsmeister erwartet, dass er auch nicht so verbreitete Navigationsmethoden sicher beherrscht und somit das navigatorische Wissen der Segelcrew über das allgemein übliche hinaus heben kann.

Gezeitenberechnung sollten sowohl nach Unterlagen des BSH wie auch nach den international verbreiteten A.T.T. ausgeführt werden können.

Es ist natürlich auch klar, dass die sichere navigatorische Führung einer Yacht heute fundierte Kenntnisse in der elektronischen Navigation erfordert, wie zum Beispiel den Gebrauch des Radars sowie die Auswertung der Radarbilder.

Begriffe wie CPA, STC oder Loran C sollten dem Navigationsmeister keine Fremdworte sein.

Die Standorte der Decca-Ketten werden ab 1999 in der Regel nicht mehr unbedingt vorausgesetzt.

Sicherer Umgang mit den KVR und der SeeSchStrO wird ebenfalls als selbstverständlich angesehen.