

18

21.8.2019

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN



SPEZIAL SICHERHEIT

- 16 neue Rettungswesten im Test
- Richtig prüfen, packen und anlegen
- MOB-Manöver mit Fahrtenkats
- Ausrüstung-Tipps

YACHTMASTER OFFSHORE

Report: Ist die britische Skipper-Ausbildung so gut wie ihr Ruf?

HAVARIE

„No. 5 Elbe“: Alle Hintergründe zum spektakulären Unfall

EXKLUSIVTEST X 4.0

DER X-FAKTOR

Ein 40-Fuß-Boot zum 40-Jahre-Jubiläum: Gelingt der dänischen Werft mit ihrem jüngsten Modell die Symbiose aus Sport und Komfort?





Rieker (r.) bei der praktischen Prüfung zum Yachtmaster Offshore

**UNTERGANG**

Über Monate hat Lasse Johannsen die Restaurierung des Schoners „No. 5 Elbe“ begleitet. Nach dessen spektakulärem Untergang aber genügte es nicht, die Kunst der Bootsbauer zu würdigen: Wie konnte dieses Drama nur geschehen? **Seite 18**

**RÜCKKEHR**

Blauwasser-Pionier Peter Kammler meldete sich aus seiner Wahlheimat Neuseeland. Er wolle nach der Weltumsegelung (1970 bis 74) wieder in die Südsee und fragte an, ob er seine Eindrücke für die YACHT aufschreiben solle – aber ja!!! **Seite 34**

AUSBILDUNG**KANN ENGLAND ES BESSER?**

Das Gras, schon klar, ist auf der anderen Seite des Zaunes immer grüner. Diese verbreitete Überhöhung nachbarlicher Kompetenz tritt in Sachen Segelausbildung krass zutage. Zusammengefasst: In Deutschland ist der Lehrplan praxisfern und in Teilen antiquiert, die Prüfung zu theorielastig. Wie gut dagegen haben es die Engländer! Die Royal Yachting Association (RYA) gilt als Instanz von allerbestem Ruf, die Ausbildung ist vorzüglich, die Qualifikation der Absolventen unübertroffen. So, so. Stimmt das wirklich? Was davon ist wahr, was Vorurteil? Mein Kollege Jochen Rieker hat den RYA-Lehrgang zum „Yachtmaster Offshore“ absolviert, im Anschluss „die härteste Prüfung seit der Uni“ bestanden und weiß nun aus eigener Erfahrung, wo das Gras grüner ist. Und er kann heute bestätigen, dass manche Dinge diesseits und jenseits des Zaunes tatsächlich ganz anders bewertet werden: „Der Stolz, es geschafft zu haben, wird nur getrübt dadurch, dass der Yachtmaster fast überall auf der Welt, nicht aber in Deutschland uneingeschränkte amtliche Anerkennung findet.“ **Seite 26**

**UWE JANSSEN**

Stv. Chefredakteur YACHT

22.1 | 24.2 | 26.2 | 28.1 | 30.2 | 36.2 | 40.1 | 42.1 | 46.1

SUNBEAM 46.1

GEWINNER
European Yacht
Of The Year 2019
Kategorie: LUXURY



Erleben Sie unsere
Bluewater-Line-Yachten

Sunbeam 40.1 und
Sunbeam 46.1

auf der
Cannes Boat Show,
10.–15. September

SUNBEAM
— YACHTS —

OSTSEE WEST: Mittelmann's Werft Kappeln
Claudia Renz | +49 (0)157 72915210
yachthandel@mittelmannswerft.de

OSTSEE OST: Sunbeam Yachts Berlin
Björn Eismann | +49 (0)152 536 11 274
info@sunbeam-yachts-berlin.de

WERFT: Sunbeam Yachts OG
Günter Ambrosi | +43 (0)699 17558124
sunbeam@sunbeam.at

www.sunbeam.at



TITELFOTO

Den Test der neuen X begleitete Nico Krauss mit der Kamera

Yachtmarkt

DEUTSCHLANDS

AKTUELLESTE WASSERSPORT-BÖRSE

Auf 13 Seiten das komplette Angebot für Segler: Gebrauchteboote, Kaufgesuche, Makler-, Broker- und Versicherungsunterlagen, Schul- und Charterinserate, Kontaktanzeigen

105

YACHT-LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Kleinanzeigen, Heftnachbestellungen u. v. m.

0521/55 99 11

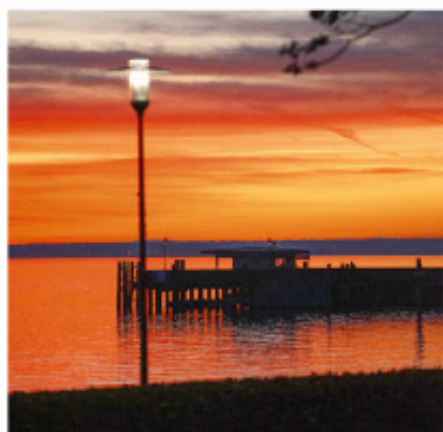
Die **Titelthemen** haben eine rote Seitenzahl

PANORAMA

- 18** **REPORTAGE** Nach einer spektakulären Kollision sinkt der frisch restaurierte Lotsenschoner „No. 5 Elbe“. Die bemerkenswerte Geschichte hinter dem Drama
- 26** **AUSBILDUNG** Was der Kurs zum britischen Yachtmaster Offshore einem Skipper wirklich bringt
- 34** **ZEITREISE** Knapp 50 Jahre nach seinem ersten Besuch kehrt Blauwasser-Pionier Peter Kammeler auf die Fidschi-Inseln zurück
- 40** **REVIERREPORT** Spätsommer und Herbst sind ideal für einen Törn auf dem Bodensee. Wir haben da ein paar Empfehlungen
- 48** **UMWELTSCHUTZ** Mit viel Engagement kämpfen Segler gegen die Vermüllung der Meere
- 54** **LANGFAHRT** Ein junges Paar aus Stade arbeitet jahrelang auf ein Ziel hin: den großen Blauwassertörn. Wohin die Reise geht, ist ganz egal – Hauptsache, auf See!
- 60** **REGATTA** Der VO 60 „Ospa“ stellt im Rennen Rund Bornholm eine Bestzeit auf. Unser Reporter berichtet von Bord über die erfolgreiche Jagd auf den Rekord

TEST & TECHNIK

- 68** **X 4.0** Das kleinste Modell der Pure-Linie von X-Yachts soll sportliches Segeln mit Bedien- und Wohnkomfort kombinieren. Ob das funktioniert, klärt der Test
- 76** **A-27** Der moderne Daysailer wird als leistungstarker Binnenracer zweifellos seine Fans finden
- 82** Das umfassende Spezial zum Thema **SICHERHEIT** an Bord. Darin: **RETTUNGSWESTEN** – geht Gutes auch günstig? 16 Modelle der 150-Newton-Klasse im großen Vergleichstest. Dazu: Wie Sie Westen richtig packen, einstellen und anlegen
- 96** **ZUBEHÖR** Rettungsleiter; Lifebelts; Stroboskop-Fackel
- 98** **MANÖVER** Fahrtenkats verhalten sich anders als Einrumpfer. Das hat erhebliche Konsequenzen fürs Vorgehen im MOB-Fall
- 102** **AUSRÜSTUNG** Grills; Jacke; Navigations-Software; Segeltasche
- 104** **TIPPS & TRICKS** Leser-Tüfteleien für mehr Sicherheit an Bord
- 118** **DAS BESONDERE BOOT** Die „Amphitrite“, mit 132 Jahren eines der ältesten Schiffe der Welt



Der Bodensee ist eine Naturschönheit. Und er hat noch jede Menge mehr zu bieten **S. 40**



»Auf See darf man auch nicht aufgeben, wenn es mal dicke kommt«

Leon Schulz, Yachtmaster Instructor **S. 26**



Starkes Team: Nie wurde Rund Bornholm schneller gesegelt als mit der „Ospa“ **S. 60**

Das muss sitzen. Klassische Navigation mit Peilkompass, Seekarte und Gezeitentafeln

MEISTERPRÜFUNG FÜR SKIPPER

*Der von der Royal Yachting Association verliehene
YACHTMASTER OFFSHORE gilt international als Goldstandard
der Hochsee-Ausbildung für Segler. Zu Recht?*

TÜCKEN DER PRÜFUNG

hütungsregeln oder die Feinheiten händisch erstellter Radarplots.

Als deutsches Pendant zum Yachtmaster Offshore gilt aktuell der Sportseeschifferschein (Bericht in YACHT 25/2017), der für die gewerbliche Fahrt auf Sportbooten jenseits der Zwölf-Seemeilen-Grenze sogar vorgeschrieben ist. Wie Florian Neuffer, beim Deutschen Segler-Verband für die Lizenzvergabe zuständig, gegenüber der YACHT mitteilte, absolvierten im Vorjahr nur noch rund 350 Kandidaten erfolgreich die SSS-Prüfungen. Tendenz: sinkend.

Die gegenläufige Entwicklung ist umso erstaunlicher, wenn man Kosten und Aufwand ins Verhältnis setzt. Während der Sportseeschifferschein binnen eines halben Jahres für 2000 bis 2500 Euro zu machen ist, kostet die Ausbildung zum Yachtmaster Offshore das Zwei- bis Fünffache – und sie dauert in der Regel auch um so viel länger (s. Kästen S. 28 und 30).

Das scheint die Nachfrage allerdings nicht zu bremsen, im Gegenteil. Die meisten Yachtmaster-Kurse und -Törns, die im deutschsprachigen Raum angeboten werden, sind meist auf Monate hin ausgebucht; mitunter melden sich Interessenten schon ein Jahr im Voraus an, um sich rechtzeitig einen Wunschtermin zu sichern.

Wer tut sich das freiwillig an? Und wofür eigentlich? Warum nehmen immer mehr Segler die Bürde auf sich, einen der anspruchsvollsten Segelscheine, die es weltweit gibt, in einem für sie fremden Revier zu machen, und ausschließlich in englischer Sprache?

Bernd Reese von der Yacht-Skipper-Akademie in Essen kann das gut beurteilen. Er bietet seit 15 Jahren Yachtmaster-Kurse an. In dieser Zeit hat er eine deutliche Veränderung in der Motivation beobachtet. „Anfangs hatte ich vor allem Segler, die als Skipper oder Crew auf großen Yachten arbeiten wollten und schnell gemerkt haben, dass sie mit den deutschen Scheinen im Ausland nicht weit kommen.“ Solche Teilnehmer gebe es nach wie vor, aber sie sind mittlerweile „deutlich in der Minderheit“.

Stattdessen sehen heute „90 bis 95 Prozent der Kandidaten den Yachtmaster als seglerische Herausforderung“, sagt Reese. „Die brauchen den Schein gar nicht, aber sie reizt das Segeln in Gezeitenrevieren und die intensive Auseinandersetzung mit klas-



Törnplanung im Tidenrevier und Blindnavigation zählen zu den ANSPRUCHSVOLLSTEN Aufgaben für den Yachtmaster



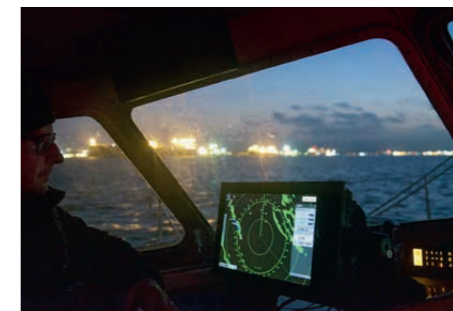
NAVIGATION

Reicht die Wassertiefe? Das müssen Kandidaten in wenigen Minuten errechnen können



GEZEITENKUNDE

Stromrichtung und -geschwindigkeit zu berücksichtigen gehört zum Einmaleins



NACHTFAHRT

Im Sommer dauert die Prüfung bis Mitternacht und umfasst auch Radarübungen



MANÖVER

Anlegen am Steg, an Bojen und Ankern unter Segeln zählen zum Pflicht-Repertoire



Fähren, Frachter, andere Yachten: Im Solent mangelt es nicht an navigatorischen Herausforderungen

Er ist ein Geschenk des Himmels für Prüfer – und ein Nervenzitron für alle Yachtmaster-Aspiranten, die hier ihre Prüfung ablegen: Flussläufe, die bei Ebbe weitgehend trockenfallen, tückische Flachs, Gezeitenströme von bis zu drei Knoten, ein viel befahrenes, mehrfach abknickendes Fahrwasser für die Großschifffahrt, Regattatonnen, die jede Saison ihren Namen wechseln, Fähren und Hoovercraft-Zubringer, die im 20-Minuten-Takt verkehren, dazwischen Hunderte von Privatyachten – der Solent, kein Zweifel, hat es in sich.

So lieblich die Gegend auch wirkt mit ihren sanft ansteigenden Hügeln und der in üppiges Grün gekleideten Küste im Norden der Isle of Wight, so groß sind die navigatorischen Herausforderungen.

Die Mündung des Newtown River etwa, malerisch zwischen Yarmouth und Cowes gelegen, schrumpft bei Springtide auf gerade mal 20 Meter Breite, und wer sie passiert, kann von See kommend schon kurz dahinter auf Grund laufen, wenn er sich durch weiter landeinwärts auf tieferem Wasser ankernde Boote in Sicherheit wähnt. „Es ist der ideale Übungsplatz“, schwärmt Leon Schulz, einer der wenigen deutschen Ausbilder für

den Yachtmaster Offshore. Er bietet Praxistrainings und Prüfungstörns bewusst hier an, in der Herzkammer des britischen Yachtsports. „Manche sagen, dass die Yachtmaster-Ausbildung nur deshalb so gut sei, weil der Solent so viele Herausforderungen so konzentriert an einem Ort bietet“, erzählt Schulz. Auch wenn das sicher nicht ganz zutrefte, so sei „doch etwas Wahres daran“.

Nicht zufällig hat die Royal Yachting Association (RYA) ihren Sitz im nahen Hamble, nur ein paar Meilen nördlich. Und wer lange

genug mit der Übungs-Seekarte arbeitet, die der britische Seglerverband eigens für den Theorieunterricht entwickelt hat, wird sich in vielem an die Eigenheiten des Solent erinnern fühlen. Zwar nimmt die RYA auf Wunsch auch anderswo Prüfungen ab, vorzugsweise in Gezeitenrevieren. Die meisten Kandidaten aber stellen sich hier den Aufgaben, zwischen den Needles im Westen und Bembridge im Osten der Isle of Wight.

Und es werden immer mehr. „Seit Jahrzehnten schon steigt die Zahl der Yachtmaster-Zertifikate beständig“, sagt Richard Falk, Director of Training and Qualifications bei der RYA. Rund 2100 Offshore-Scheine stellte er 2018 aus. In den vergangenen zehn Jahren beobachtet Falk dabei ein deutlich wachsendes Interesse an der britischen Ausbildung auch in Deutschland, Österreich und der Schweiz (s. Interview S. 31).

Das ist umso erstaunlicher, als die Zahl der Absolventen höherer Segelscheine ansonsten eher stagniert oder gar rückläufig ist. Galt es in den siebziger und achtziger Jahren hierzulande gewissermaßen als Ehrensache, B- und C-Scheine zu machen, so quält sich inzwischen kaum noch jemand freiwillig durch die Tiefen der Kollisionsver-



»DAS TOLLE IST, DASS DIE AUSBILDUNG SO VIEL SPASS MACHT«

Leon Schulz, 55, lehrt als RYA Yachtmaster Ocean Instructor. Ihm imponiert, dass es dabei häufig kein Richtig oder Falsch gibt, sondern mehrere pragmatische Lösungen



VERGLEICH DER SYSTEME

Was den deutschen **SPORTSEESCHIFFERSCHEIN** vom britischen **YACHTMASTER OFFSHORE** unterscheidet

ALLGEMEIN

- Amtlicher, für die private Nutzung von Sportbooten mit mehr als 15 PS Antriebsleistung aber nur empfohlener Schein
- Wird vom Deutschen Segler-Verband geprüft und ausgestellt

GELTUNGSBEREICH

- Bis 30 Seemeilen vom Festland entfernt
- Außerdem gesamte Nord- und Ostsee, Ärmelkanal, Irische und Schottische See, Mittelmeer und Schwarzes Meer
- Vorgeschrieben für das Führen gewerblich genutzter Sportboote unter deutscher Flagge in den oben genannten Gebieten

VORAUSSETZUNGEN

- Mindestalter: 16 Jahre
- Sportbootführerschein See (SBF See)
- Nachweis von 1000 Seemeilen nach Erwerb des SBF See oder 700 Meilen bei Sportküstenschifferschein (SKS)

PRÜFUNGSUMFANG

- Vier Theorieprüfungen in den Bereichen Navigation (120 Minuten), Seemannschaft (45 Minuten), Schifffahrtsrecht (60 Minuten) und Wetterkunde (45 Minuten)
- Praktische Prüfung zu Rettungsmanövern, Notfallmanagement, Technik an Bord, Navigation, Wetterkunde (Dauer 60 bis 120 Minuten pro Teilnehmer)

ALLGEMEIN

- Hochsee-Zertifikat der Royal Yachting Association (RYA)
- Prüfung erfolgt in englischer Sprache

GELTUNGSBEREICH

- Für Fahrten auf allen Revieren der Welt bis 150 Seemeilen vom Festland entfernt
- Für Sportboote bis 24 Meter Länge
- Mit Zusatzprüfung auch für gewerbliche Nutzung international anerkannt

VORAUSSETZUNGEN

- Mindestalter: 18 Jahre
- Aktuelle Erste-Hilfe-Ausbildung
- GMDSS-Funklizenz (SRC oder höher)
- Nachweis von 50 Tagen auf See und 2500 Meilen in den vergangenen zehn Jahren, davon fünf Fahrten mit mehr als 60 Seemeilen, mindestens zwei über Nacht und zwei als Skipper. 50 Prozent der Meilen und Fahrten in Tidenrevieren

PRÜFUNGSUMFANG

- Der Yachtmaster Offshore wird ausschließlich auf See geprüft. Theoriekurse sind zwar empfehlenswert, aber nicht erforderlich; das Wissen wird an Bord erneut verlangt, in realiter
- Prüfungsdauer pro Person 8 bis 12 Stunden, bei zwei Teilnehmern 10 bis 18 Stunden. Maximal vier Teilnehmer/Termin, Dauer dann insgesamt zwei Seetage

sischer Navigation.“ Und dann ist da noch ein weiterer, ein weicher, kaum quantifizierbarer, sicher jedoch nicht unwesentlicher Faktor: Der Yachtmaster Offshore genießt einen Ruf ohne Gleichen.

Wer außerhalb Deutschlands auf großen Booten arbeiten will, kommt praktisch nicht an ihm vorbei. Einige Versicherer fordern schon für Atlantiküberführungen von Yachten gängiger Größe inzwischen, dass mindestens Skipper und Wachführer das gefragte RYA-Zertifikat vorweisen können. Aber auch unter Privatleuten gilt es längst als Goldstandard der Hochsee-Lizenzen.

So sieht Bobby Schenk, selbst eine Institution im Langfahrtschiff, den englischen Yachtmaster als internationale Referenz, weil im RYA-System „bei Ausbildung und Prüfung die spätere Praxis themenbestimmend ist“ – nicht künstlich verkomplizierte Theorieübungen von zweifelhaftem Nutzen, die er am DSV-Pendant moniert.

»DER YACHTMASTER IST EINE GUTE ERGÄNZUNG ZUM SSS«



Matthias Herlitzius, 41, hat nach dem Sportseeschifferschein gleich noch den Yachtmaster Offshore absolviert. Den fand er „erheblich anspruchsvoller“

Der größere Praxisbezug zeigt sich schon in den Zulassungsbedingungen. Während man sich zum SSS-Schein anmelden kann, ohne je eine Seemeile in Tidenrevieren oder bei Nacht zurückgelegt zu haben, fordert der Yachtmaster weit höhere Vorqualifikationen (s. Kasten links). Und auch in der Prüfung unterscheiden sich die Systeme erheblich: Viereinhalb Stunden Theorie stehen beim Sportseeschifferschein lediglich ein bis zwei Stunden auf dem Wasser gegenüber. Bei der RYA dagegen gibt es keine Hörsaal-Atmosphäre. Sie prüft den gesamten Stoff im Rahmen eines Törns ab, der bis zu zwei Tage dauern kann und bei dem der Examinier die Kandidaten nahezu ohne Unterbrechung

INTERVIEW



RICHARD FALK, Chef-Ausbilder der Royal Yachting Association, über die Alleinstellungsmerkmale des Yachtmaster Offshore

»AUSWEIS VON KOMPETENZ«

Herr Falk, wie viele Yachtmaster-Scheine stellen Sie pro Jahr aus?

Es gibt drei Stufen: Coastal, Offshore und Ocean. Insgesamt vergeben wir jährlich etwa 3500 Yachtmaster-Lizenzen, gut 2000 davon, also etwa 60 Prozent, für den Yachtmaster Offshore.

Wie hoch ist der Anteil internationaler Absolventen?

Das können wir allein anhand der Adressen nicht ganz genau sagen. Was wir über die vergangenen zehn Jahre jedoch zweifelsfrei feststellen können, ist ein stetig wachsendes Interesse deutschsprachiger Segler an unserer Ausbildung. Überhaupt steigt die Zahl der Yachtmaster-Zertifikate seit Jahrzehnten beständig.

Worauf führen Sie das zurück?

Zunächst hat das Bewusstsein für die Qualität des Ausbildungssystems der Royal Yachting Association zugenommen. Das ist das Ergebnis von fast 50 Jahren sicheren, erfolgreichen und effizienten Trainings. Gleichzeitig ist auch die Akzeptanz des RYA Yachtmaster als Qualifikation für die kommerzielle Nutzung weltweit gestiegen.

Es gibt heute keine andere Lizenz, die international einen vergleichbaren Stellenwert hat.

Worauf legen Sie bei der Ausbildung besonderen Wert?

Das Wichtigste ist, den Yachtmaster nicht als Schein zu sehen, sondern als Ausweis von Kompetenz, erworben in einer umfassenden und anspruchsvollen Begutachtung des Wissens und Könnens der Kandidaten. Nirgendwo sonst auf der Welt beurteilen unabhängige Prüfer die Teilnehmer über einen so langen Zeitraum auf See.

Wie viele Teilnehmer bestehen am Ende auch die Prüfung?

Die Erfolgsquote ist in letzter Zeit leicht gestiegen, sie liegt um die 80 Prozent. Einer der Gründe dafür ist sicherlich, dass seit 2010 der ehemalige Coastal-Skipper-Schein Teil der RYA-Yachtmaster-Ausbildung wurde. So können weniger erfahrene Segler, die sich früher vielleicht für den Yachtmaster Offshore angemeldet hätten und durchgefallen wären, zunächst den Yachtmaster Coastal machen und

ohne große Mühe bestehen. Es ist eine Art Sprungbrett für viele, später den Hochsee-Schein nachzuholen, wenn sie mehr Knowhow erworben haben. Wir empfehlen unseren Auszubildenden, offen mit den Kandidaten über ihre Fähigkeiten zu sprechen. Ist ein Teilnehmer noch nicht so weit, sollten sie von der Prüfung abraten und einen Plan entwickeln, die fehlenden Fertigkeiten zu erlangen – oder eben statt den Yachtmaster Offshore den Coastal zu machen.

Was war das Skurrilste, was bei einer Yachtmaster-Prüfung passiert ist?

Wir nehmen die Examen sehr ernst; da bleibt gar kein Raum, etwas auf die leichte Schulter zu nehmen. Es gab aber schon etliche Prüfungen, bei denen Yachtmaster-Kandidaten bei Havarien oder realen MOB-Fällen assistieren mussten. Das mag den Stress für die Teilnehmer vergrößern, aber es ist auch eine gute Gelegenheit, sein Können in einer Live-Umgebung zu demonstrieren. Denn darum geht es doch: als Skipper in der Wirklichkeit auf See zu bestehen.

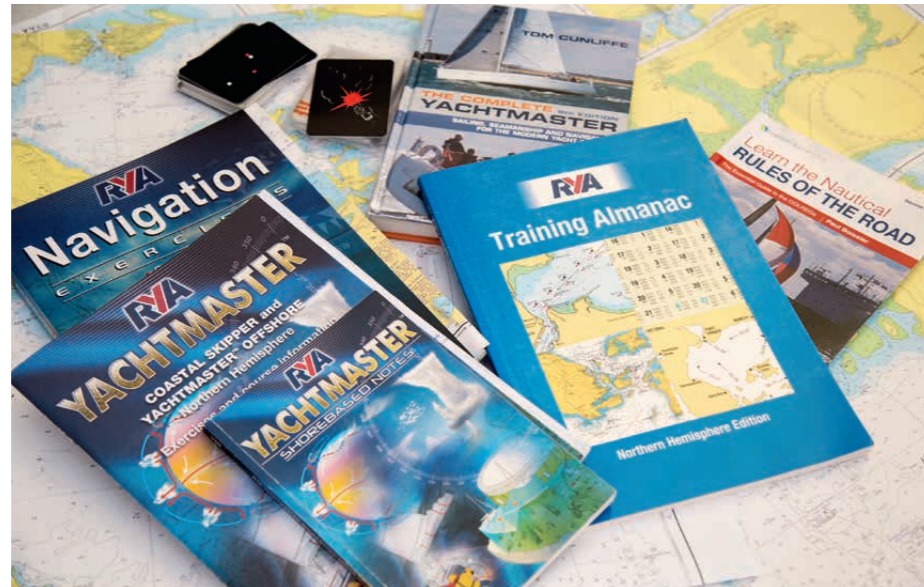
WAS SIE BRAUCHEN

ruf an verantwortlicher Stelle stehen. Aber es ist durchaus beabsichtigt. Denn auf See gibt es manchmal keine zweite Chance, da darf man auch nicht aufgeben, wenn es dicke kommt.“ Die Kunst liege darin, dass praktisch jeder „an die Grenzen seiner Möglich-



»ICH HABE RICHTIG WAS FÜR DIE BORDPRAXIS GELERNT«

Bastian Hauck, 42, segelte schon mehrfach um Kap Hoorn – allerdings stets ohne Seeschein. Warum er den Yachtmaster machte? „Er ist Geld und Mühen allemal wert!“



Für die Vorbereitung auf den Yachtmaster gibt es gutes **LEHRMATERIAL** – aber das Wichtigste ist Erfahrung auf See

keiten gerät und aus einem Gefühl von Überforderung heraus noch sinnvolle Entscheidungen treffen sowie präzise Berechnungen anstellen muss.“

Dabei ist die RYA erstaunlich unorthodox, was mögliche Lösungswege betrifft. Statt lediglich festen Vorgaben zu folgen, haben die Prüfer einen hohen Ermessensspielraum.

Während es etwa beim deutschen Sportseeschifferschein im MOB-Fall nur einen Versuch gibt, das Boot neben der im Wasser treibenden Person aufzustoppen, kann ein ansonsten fehlerfrei agierender Kandidat beim Yachtmaster in schwerem Wetter auch mehrere Anläufe brauchen, sofern er die Übersicht behält und keine Patenthalse hinlegt. „Das finde ich so toll an der RYA“, sagt Leon Schulz. „Es gibt oft kein Richtig oder Falsch, sondern meist viele mögliche Wege. Das ist einerseits sehr pragmatisch, und es lässt gestandenen Seglern auch ihren Erfahrungsraum.“

Selbst wer sich, etwa bei der Annäherung an die mitten im Solent liegende Bramble Bank, unsicher ist, ob er die Höhe der Gezeit im ersten Anlauf richtig gerechnet hat, muss nicht mit sofortigem Durchfallen rechnen, sofern er das Schiff rechtzeitig aufstoppen lässt, um nochmals seine Kalkulationen zu

SCHULEN

Die Zahl der RYA-InstruktorInnen nimmt in Deutschland, Österreich und der Schweiz seit Jahren zu – eine Folge der steigenden Nachfrage nach der Yachtmaster-Ausbildung. Zu den Pionieren zählt Bernd Reeses Yacht-Skipper-Akademie in Essen, derzeit einziges RYA-Trainings-Center mit Sitz in Deutschland und England. Für diesen Artikel haben wir Theorie- und Praxiskurse bei Leon Schulz besucht, der auf

Weitere Informationen zum Yachtmaster Offshore unter www.yacht.de, Webcode #122011

überprüfen. „Genau das wollen die Prüfer ja sehen“, sagt Leon Schulz. „Wir alle machen mal Fehler, das ist unvermeidlich. Dann ist die Frage: Merke ich es rechtzeitig? Und wie verhalte ich mich?“

Bastian Hauck, Segler, Autor und Vorstandsmitglied der Deutschen Diabetes-Hilfe, hat genau diese Philosophie überzeugt. Bis auf den Jüngstenschein hatte der 42-Jährige, der mit der Vereinsyacht des ASV Berlin schon dreimal um Kap Hoorn gesegelt ist,

seiner Hallberg-Rassy 46 Vorbereitungstörns ebenso wie Yachtmaster-Prüfungen anbietet und auf Malta ein RYA Trainingscenter unterhält (reginasailing.com).

LITERATUR

Die Royal Yachting Association gibt eine Reihe empfehlenswerter Bücher sowie Übungshäfte heraus – alle in englischer Sprache. Im Link unten finden Sie Hinweise zu den besten Titeln und zu weiterführender Literatur.

KOSTEN

Es ist nahezu unmöglich, eine Summe für die Yachtmaster-Ausbildung und -Prüfung zu nennen. Wer über große Erfahrung als Schiffsführer in Tidenrevieren verfügt, kann den Schein für 3500 bis 4000 Euro schaffen. Die meisten Kandidaten geben jedoch 8000 bis 10 000 Euro aus, bis sie die nötigen Meilen und Kenntnisse besitzen. Bis zum erfolgreichen Abschluss dauert es dann zwei bis drei Jahre.

noch keine Skipperlizenz. Inzwischen kann er sich Yachtmaster nennen. Trotz Zehntausender Seemeilen Erfahrung hat er bei der Ausbildung „richtig was gelernt“, sagt er.

„Ich bin zwar auch vorher schon gut zu rechtgekommen, fühle mich aber jetzt deutlich sicherer in der Gezeitennavigation.“ Einen Imagegewinn hat er ebenfalls registriert: „Neulich war ich in Kopenhagen und habe mit einem Crewmitglied vom Volvo Ocean Race geklönt. Als er hörte, dass ich



den Yachtmaster Offshore habe, konnte ich förmlich spüren, wie mein Stellenwert bei ihm stieg. Das macht wirklich was mit den Leuten.“

Eines seiner prägendsten Erlebnisse im Rahmen der Vorbereitung war die Besprechung der Ergebnisse nach dem Theoriekurs, den er auf Malta absolviert hatte. Da kam die Frage auf, ob man bei einer aufziehenden Kaltfront einen weit entfernten Ausweichhafen anlaufen oder so lange auf Legerwall ankern solle, bis die Barre am Eingang einer näher gelegenen Marina nach Einsetzen der Flut passierbar würde.

„Es entstand im Nullkommantoch eine lebhaftige Debatte unter den Teilnehmern über das Für und Wider der beiden Optionen“, erinnert sich Hauck. „Und als wir uns dann bei unserem Instructor erkundigten, was denn nun eigentlich richtig sei, legte der nur wortlos die Anweisung der RYA auf den Overhead-Projektor. Darauf stand: ‚Let the group discuss.‘“

Für den Wahl-Berliner, der während der Saison stets auf sein Aluboot zieht und von dort arbeitet, drückt sich in diesem Satz besser als irgendwie sonst der Ansatz der Briten für das Hochseetraining aus. „Es geht denen nicht um das stumpfe Pauken von Muster-



»IN DEN PRÜFUNGEN KOMMEN ALLE AN IHRE GRENZEN«

Allan Hogton ist einer der befahrensten RYA Examiner. Er nahm 1973 am ersten Whitbread Round the World Race teil. Seit 50 Jahren nimmt der ehemalige Hubschrauberpilot Prüfungen für den Yachtmaster ab



MINUTIÖSE AUFZEICHNUNGEN

Dem Prüfer entgeht nichts. Am Ende folgt ein halbstündiges Feedback-Gespräch

antworten, sondern darum, sich bewusst mit den jeweiligen Gegebenheiten auseinander zu setzen und auf dieser Basis die bestmögliche Entscheidung zu treffen“ – wohl wissend, dass man manchmal nur die Wahl hat zwischen zwei Alternativen, die beide auf ihre Weise bestenfalls mittelpflichtig sind. „So ist halt Segeln. Du kriegst nicht immer deinen Willen. Dass so etwas in ein Curriculum Eingang findet, finde ich absolut großartig!“

Dazu passt, was am Ende jeder praktischen Yachtmaster-Prüfung steht: keine Punktzahl, kein Prozentwert, kein „Bestanden ja/nein“, sondern eine detaillierte persönliche Beurteilung durch den RYA-Prüfer. Sie dauert eine halbe Stunde, und man möchte sich nicht ausmalen, wie es wäre, wenn an ihrem Ende ein „I am really sorry“ stünde.

Wer nicht in Regattacrews segelt, wo Feedback heute dazugehört, wird vermutlich nie eine bessere Einschätzung seiner Fähigkeiten als Skipper bekommen als in diesem Assessment: ehrlich, höflich, verbindlich – very British indeed.

JOCHEN RIEKER