

## FB4-Prüfung - Bericht unseres Ausbildungsreferenten Sepp Höller

Am **Sonntag** den 13.9.2009 reisten Ferdinand und ich nach Portoroz, um auf meiner „Aislinn“ (Bavaria 39 Cr) für die FB4-Prüfung zu trainieren. Am Nachmittag durften wir auch unseren Ausbilder und FB4-Prüfer Otto Hiranek begrüßen. Bei einem guten Abendessen besprachen wir mit Otto den Inhalt dieser Ausbildungs- und Prüfungswoche.

Am **Montag** starteten wir bei leichter Brise unser Ausbildungs-Programm mit Segel- und Hafen-Manövern. Weiters stand die Erstellung einer Deviationstabelle am Programm.

Am **Dienstag** segelten wir außer Landsicht, um zu Mittag mit dem Sextanten die Sonnenhöhe zu messen. Daraus ergab sich die so genannte Mittagsskum (festgestellte Breite). Segel-Manöver wie Wenden, Halsen, Q-Wende, Beidrehen, Beiliegen, BOB, usw. standen dann am Nachmittag am Übungsplan.

**Mittwochs** wurden alle Manöver wiederholt, zusätzlich übten wir An- und Ablegen unter Segel, Aufschießen, sowie Ankern unter Segeln. Am späten Nachmittag begann es leider stark zu regnen; wir verlegten unsere Übungen in den Salon meiner Aislinn. Vorgegebene Sextanten-Höhen waren zu rechnen um dann die Standlinien der einzelnen Gestirne zu plotten.

**Donnerstag**, 17.09.2009: Nach klar Schiff und Versorgen für die kommenden zwei Prüfungstage besorgten wir uns die Wetter-Prognosen für diesen Zeitraum. Um 14:00 Uhr kam Prüfungsobmann Ing. Harald **Jäger** an Bord. Als Beisitzer fungierte unser FB4-Ausbildner Otto **Hiranek**. Nach Begrüßung und Vorstellung der Prüfungs-Kommission wurden wir über den Ablauf der FB4-Prüfung informiert. Erste Aufgabenstellungen wurden bereits in Referatsform von uns erledigt. Um 17:00 Uhr begann die Prüfungsfahrt mit Kurs auf Venedig. Bei 12 Knoten Wind und ruhiger See segelten wir Kurs West in die Abendsonne. Bei Anbruch der Dämmerung wurden die

Sextanten heraufgeholt, um in der Abend-Dämmerung die Höhen des Planeten Jupiters und der beiden sichtbaren Sterne Altair und im Westen den Arcturus zu messen. Nach der Berechnung dieser Höhen war die Standlinie zu plotten, um einen „Ob“ zu bekommen.

Nach Einbruch der Dunkelheit wurde von Ing. Jäger eine provisorische Markierungsboje (ein Besenstiel mit einem Stein als Gewicht und einer leeren Wasserflasche als Auftrieb, versehen mit einem Blitzlicht) gebastelt und gewässert. Wir hatten die Aufgabe, diese Markierboje zu bergen. Das größte Problem dabei war die richtige Einschätzung der Entfernung, um sie mit einem Aufschießer wieder an Bord holen zu können.

Mittlerweile war es **Freitag** geworden. Um ca. 02:30 Uhr änderten wir den Kurs und das neue Ziel hieß Grado. Inzwischen hatte uns ein Gewitter eingeholt und wir segelten bei starken Regen und bedrohlichen Blitzen einige Zeit unter dem Gewitter durch. Um 06:00 Uhr morgens erreichten wir die Ansteuerungstonne Grado; es regnete immer noch stark und bei Flaute legten wir dann Kurs auf den Stadthafen Grado an. Nach einem kurzen Frühstück hieß es wieder auslaufen. Als nächstes legten wir an der Tankstellenmole Grado an. Längsseits Anlegen, Eindampfen in die Vor- u. Achterspring war die Aufgabenstellung. Besonders Wert wurde auf die richtigen Kommandos und auf die Leinenarbeit gelegt. Danach verließen wir Grado um seitlich der Einfahrtsdalben verschiedene Ankermanöver unter Segel durchzuführen. Weiters wurden wieder Boje über Bord Manöver, Aufschießen, usw. geprüft. Nach einer kurzen Stärkung wurden die Segel Kurs Triest gesetzt. Verschiedene Peilübungen wie Versegelung, Horizontal- und Höhenwinkelmessungen standen am Nachmittag am Programm. Bei Einbruch der Dunkelheit wurde eine weitere Nachtfahrt gestartet. Erstes Ziel der Nachtansteuerung war die Marina Hanibal in Monfalcone. Weitere Ziele waren dann Sistiana,

der Hafen von Grignano/Miramare, um danach Triest anzusteuern. Kurz vor dem Hafen von Triest wurde als neues Ziel Koper vorgegeben und angelaufen. Als nächste Aufgabe waren verschiedenste Manöver mit der Notpinne zu segeln. Weiters wurde wieder unsere Blitzboje „gebadet“, um sie mit den klassischen Manövern Halse und Q-Wende aufzunehmen.

Die Nacht wechselte auf **Samstag**. Nach obigen Übungen hieß unser neues Ziel Izola und danach Piran. Während dieser Fahrt (inzwischen war es bereits 04:30 Uhr) teilte Ing. Jäger unsere Referatsthemen mit, auf die wir uns am frühen Morgen noch vorbereiten durften. So nebenbei gab er uns noch zwei Radarplotings zum Zeichnen, um uns mit einem imaginären Gegner auseinander zu setzen. Passierabstand, -zeitpunkt relative und absolute Bewegung war Thema dieser Aufgabe. Um 07:00 Uhr morgens erreichten wir die Marina Portoroz. Nach einem kurzen Erholungsschlaf wurde bereits um 09:00 Uhr die Prüfung fortgesetzt. Die Referate zu den Themen „Vorbereitung einer Langfahrt“, „KVR“, „Radar, Funk, Absetzen eines Notrufes“ wurden vorgetragen. Weiters wurden immer wieder Fragen zu allen Themen der Seefahrt gestellt. Um etwa 11:30 wusste die Kommission genug von uns (oder auch nicht !!!), sodass sie sich zur Beratung zurückzog.

Um 12:30 Uhr wurde uns müden Kandidaten von der ebenfalls müden Prüfungskommission das Ergebnis der Praktischen FB4-Prüfung mitgeteilt. Uns fiel ein Stein vom Herzen als es hieß:

**„Bestanden !**

**Willkommen im Club der FB4-Scheininhaber mit Berechtigung für weltweite Fahrt !“.**

Unseren Kollegen, die sich im kommenden Jahr dieser Mammutprüfung unterziehen werden, wünsche ich viel Erfolg und Durchhaltevermögen.

September 2009 - S. Höller

