





Teamwork: Gemeinsame Suche nach einer begrenzenden Untiefentonne, zahlreiche Flachs kennzeichnen das Tidenrevier

Typisch englisches Grau in grau!“, ist meine erster Gedanke, als ich unseren Starthafen, die Ocean Village Marina im Süden Southamptons an den Eastern Docks gelegen, betrete: Ein paar im Wind treibende Sturmmöwen kreischen ihre schrillen Laute über die Beton-Schwimmstege. Von Woolston aus, auf der anderen Seite des Itchen Rivers, blasen Industrieschornsteine dicken Rauch in den ohnehin schon bedeckten Himmel und ungewohnt hohe, muschelbewachsene Pieranlagen zeugen von den großen Tidenunterschieden in diesem nicht immer einfachen Revier. Trotzdem, und vielleicht teils auch gerade deshalb, ist der Solent, nördlich der Isle of Wight, das Segelmecca im Norden Europas. Davon zeugen neben zahlreichen Mega-Yachten auch die drei Open 60's, die direkt neben unserem Ausbildungs-

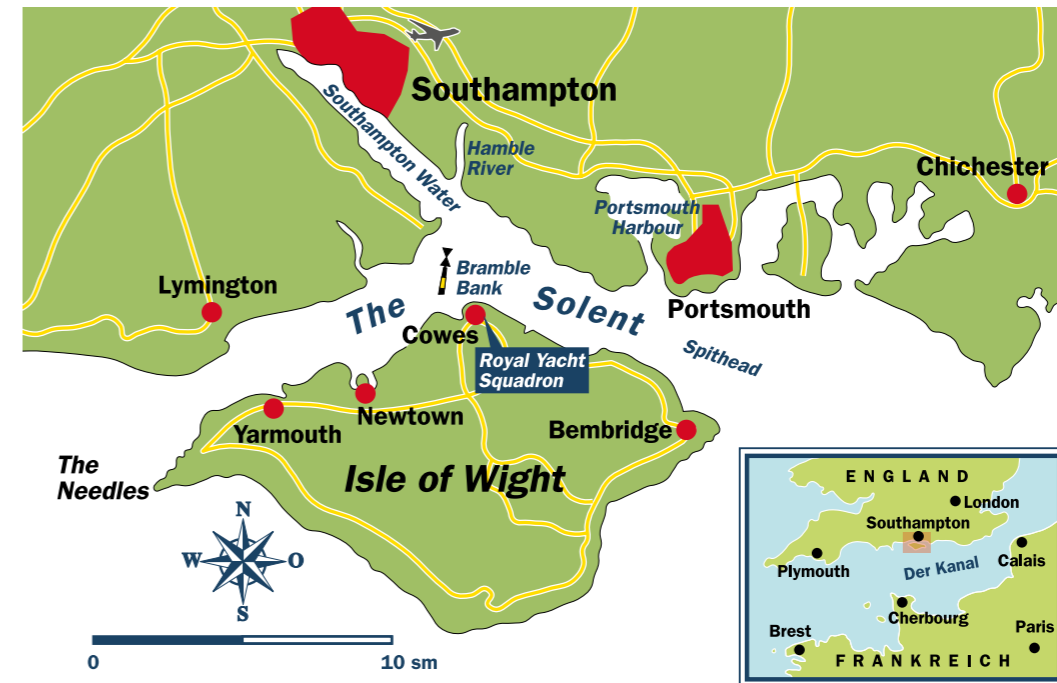
schiff, einer gut zwanzig Jahre alten First 35, liegen. Die kommende Woche wird sie unser schwimmendes Zuhause sein, wenn wir bis zu 16 Stunden

täglich, bei Tag und Nacht, bei Wind und Wetter, südenglische Häfen wie Lymington, Yarmouth, Bembridge und natürlich Cowes ansteuern.

Wir – das sind fünf Prüflinge sowie unser RYA Yachtmaster-Instructor Klaus Schneider. Fünf Deutsche und ein Österreicher, die angetreten sind,



Der erfahrene Ausbilder Klaus Schneider vor den sagenumwobenen Needles im westlichen Solent



Der Solent: Auf wenigen Quadratkilometern bietet sich dem Segler ein engbefahrenes Revier, das alle Aspekte seglerischen Könnens abverlangt, von Gezeiten- bis Strömungsberechnungen

sich bewusst an den englischen Ausbildungsstandards zu messen.

Fragt man seine Mitsegler nach dem Warum, kommen durchweg ähnliche Antworten: „Die englische Ausbildung ist schlicht praxisbezogener!“, meint etwa Dr. Martin Haupt. Der 49-jährige Ingenieur hat bereits den Sportbootführerschein See wie Binnen und mehr als 9.000 Seemeilen im Kielwasser, will sich hier aber der Herausforderung Yachtmaster Offshore in einem Tidengewässer mit seinen großen Strömungen stellen. Walter Schetter hingegen strebt lediglich den Coastal Skipper an, das Pendant zum deutschen Sportküstenschifferschein (SKS). Der Mediziner sieht im englischen Schein einen international höheren Anerkennungsgrad, was für ihn als Charterer wichtig sei. Zudem habe er „keine Lust auf das stumpfe Auswendiglernen von Schiffssicherungsverordnungen“ Hier könne er mitunter nervige Theorie gut

mit mangelnder Praxis kombinieren, Erfahrungen sammeln und von anderen lernen. Und dieser Wunsch ist dann allen gemein: Sich über eine lange, harte Segelwoche praktisch in Seemannschaft zu beweisen, vielfältige Erfahrungen zu sammeln und das Gefühl für eine Yacht zu erweitern, um mehr Sicherheit zu bekommen. Aspekte, die ihnen im deutschen Scheinwesen scheinbar fehlen.

Der erfahrene Ausbilder Schneider, Inhaber sämtlicher deutscher wie englischer Scheine, resümiert den Unterschied kontrastiv: „Wo der DSV bloß erlernte Fertigkeiten prüft, prüft die Royal Yacht Association die Qualität als Schiffsführer insgesamt. Schon beim Coastal-Schein muss ich mich über sechs Stunden als Skipper bewähren, beim Yachtmaster bis zu 12 Stunden, mit allen Facetten und unter komplexer Aufgabenstellung. Beim DSV sind es hingegen nur etwa 20 Minuten, unter fingierten Be-

dingungen. Wo der deutsche Verband einen überladenen Theorieberg großenteils ohne Praxisbezug abprüft, prüft die RYA die Theorie anhand der Praxis. Und das in einem Revier, das einem auf engstem Raum wirklich alles bietet.“

Diese Ausbildungsunterschiede zu überprüfen, bin ich angereizt. Was das Revier angeht, hat der studierte Physiker recht; der Solent ist ebenso anspruchsvoll wie segelhistorisch beladen: Östlich wird er von der Meerenge Spithead begrenzt. 1782 sank dort die HMS Royal George vor Anker liegend; über 800 Seemänner fanden damals östlich der Bramble Bank unweit von Cowes den Tod. Der kleine Ort im Norden der Isle of Wight ist das seglerische Epizentrum des Solent. Jährlich findet hier die traditionsreichste Regatta Großbritanniens statt: die Cowes Week. Die Segelfotografen-Dynastie Beken of Cowes stammt von hier und bis 1999 startete vom Royal Yacht Squadron aus, dem wohl ➤

AWN Motiv-ID= (Index: 0) 55 x 280 mm

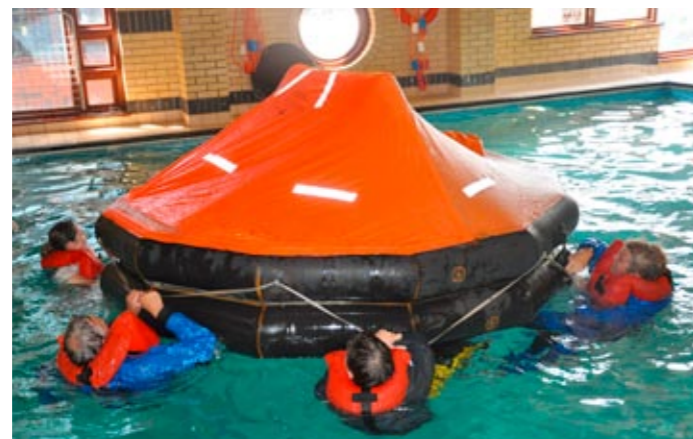
Fotos: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



**Cowes' Royal Yacht Squadron:** einer der ältesten und bekanntesten Segelclubs der Welt

altbewährtesten Yachtclub der Welt, die Abschlussregatta des Admiral's Cup. Heute ist sie noch immer bekannt als das berühmte Fastnet Race. Die 608 Seemeilen lange Offshore-Regatta führt von Cowes aus alle zwei Jahre an den berühmten Needles vorbei, unserer westlichen Revierbegrenzung: Die Felsenkette nordwestlich der Isle of Wight ist als Tidentor (Tidal Gate) gefürchtet, denn wenn hier bei fallender Tide die Wassermassen zurück in den Atlantik ablaufen und gleichzeitig ein Sturm aus westlichen Richtungen weht, gilt das Nadelöhr zwischen den Bänken im Norden und den Felsen im Süden als fast unmöglich zu passierender Hexenkessel. Über eine Ausdehnung von etwa 25 Seemeilen in West-Ost und – an der weitesten Stelle – nur etwa

fünf Seemeilen in Nord-Süd bietet der Solent dem Segler so ein spannendes Übungsrevier, das alles beinhaltet: Regen Schiffsverkehr, Verkehrstrennungsgebiete und viele Tonnen, starke Gezeiten und Strömungen, gefährliche Untiefen und schnelle Wetterwechsel, Düseneffekte, bei Nacht verwirrende Stadtlichter und bei Ebbe durchaus nicht immer



**Einstieg:** Bei Welle kippt die Insel leicht, so dass ringförmige Fixierung den Einstieg aller erleichtert

passierbare Sandbänke und Häfen.

### Erste Schritte

Vom zu frühen Flug übernächtigt, geht die Crew im Morgenrauschen des 15. September an Bord der von harten Dauereinsätzen schon etwas mitgenommenen Beneteau. „Ist halt ein Arbeitsschiff!“, stellt Ausbilder Schneider nüchtern fest

und mahnt zur Eile. Wir wollen den Tag nutzen und uns in diversen Hafenmanövern – Drehen auf engstem Kreis, An- und Ablegen in Boxen, an Stegen und unter Segeln – mit der Yacht vertraut machen. Schließlich haben wir nur vier Tage und noch ein großes Pensum vor uns, bis der Prüfer an Bord kommt. Schraubeneffekt und Hafenströmungen machen einigen zunächst ein wenig zu schaffen. Aber nach drei, vier Stunden sind wir eins mit *Selina*, unserer in die Jahre gekommenen Französin.

Bei Rotwein am Abend folgt dann ein Wiederholungs-Chrashkurs in Sachen Navigation: Klar kennt man Tonnen und Kursberechnungen, aber diese Strömungsdreiecke haben sich doch in eher abgelegene Hirnwindungen verabschiedet. „Brauch' man die noch in Zeiten von Plottern?“. „Und wenn der ausfällt? Hier ist autarke Seemannschaft gefragt!“, ermahnt Klaus

freundlich-bestimmt. Und als spätabends einige Yachten aus dem endenden Fastnet Race in den Hafen zurückkommen, haben alle wieder die Berechnung vom Magnetkompasskurs über den missweisenden, den rechtweisenden, den Kurs durchs Wasser hin zum Kurs über Grund sowie deren Bedeutungen verstanden.

### Das Sea Survival

„Safety first“ ist maßgeblich in der englischen Ausbildung, und so müssen wir am Sonntagmorgen zum *Sea Survival*, ein achtstündiger Kurs zu Überlebentechniken im Havariefall. Wer den Yachtmaster Offshore kommerziell nutzen und zahlende Gäste skippern will, braucht den Zusatzschein (auch: *commercial endorsement*). Gelehrt werden wesentliche Strategien bei Kollisionen, Feuer, Strandungen sowie dem klassischen Untergang. Wie fühlt es sich wohl an, nachts bei Welle und Regen in die Rettungsinsel steigen zu müssen? Wir können es im *Southampton Water Centre* zumindest erahnen, als wir in voller Montur ins Wasser springen müssen, um bei derart simulierten Bedingungen das Horrorszenario nachzuerleben. Eine wertvolle Erfahrung; nachgestellte Praxis korreliert mit zuvor besprochener Theorie, auch in anderen Bereichen wie der Behandlung von Unterkühlten, dem Einsatz von Seenotsignalen oder überlebenswichtigem Verhalten in der Rettungsinsel.

Gegen jeden Gau gewappnet, legen wir so noch spät abends zum ersten Törn nach Cowes in die sternenklare Nacht ab. Ebbe erlaubt nur das Umfahren der zentral gelegenen Bramble Bank entlang der stark befahrenen Seeschiffahrtsstraße und manchem wird allmählich klar, was es eigentlich heißt, nachts durch einen unbekanntem, engen



**Überlebenswichtiges in der Rettungsinsel:** Radarreflektor, wärmespeichernder Anzug, Funkgerät, Epirb-Boje, Seenotsignale, Erste-Hilfe-Kasten, Wasserfänger, Kompass, GPS, Mittel gegen Seekrankheit, energiereiche Trockennahrung, Paddel, Leinen zur Fixierung am Frachter, Schwimmwesten, ausreichend warme Kleidung... Generell gilt: So viel Ausrüstung wie möglich mit in die Rettungsinsel, das erhöht die Lebenserwartung im Nottfall erheblich. Komplettpakete sind im Handel erhältlich

### M.O.B-Manöver nach RYA

1. „Mann über Bord!“ Einer fixiert die Person. Egal auf welchem Kurs, wird nach etwa 3 Schiffslängen eine Wende gefahren, dabei das Groß maximal dichtgeholt und die Fock back stehen gelassen
2. Mit so fast unangeströmten Segeln kann dem Havariierten auf Gegenkurs sicher der Rettungsring übergeben werden
3. Auf Halbwindkurs segelnd, wird die backe Fock in der nächsten Wende geborgen
4. Nur unter maximal dichtgeholtem Groß wird sich dem Ertrinkenden leicht leeseitig genähert
5. Wenn die Windex auf die Person im Wasser zeigt, anluven und in Lee an Bord nehmen

**Fazit:** Die Crew ist durch voll dichtgeholtes Groß sicher vor dem Baum, die Yacht fährt langsam-kontrolliert, der Abstand zum Ertrinkenden bleibt während des ganzen Manövers gering und das Manöver ist auf jedem Kurs durchführbar

Waterhighway zu navigieren. Kartentonnen mit der Realität abzugleichen, ist aufgrund der Anzahl nur noch durch deren Taktung möglich. So entsteht bei einigen ein erster Theorie-Praxis-Konflikt. Ein Problem, zumal gerade fünf Kapitäne an Bord sind. Passage-Planing und Piloting, also die genaue Routenplanung mit Aufgabenverteilung, die der englischen Ausbildung sehr wichtig ist, bekommt allmählich eine Bedeutung für die Crew. Um 0.30 Uhr erschöpft in Cowes angelegt, beschließen wir eine wechselnde Aufgabenverteilung für die nächsten Tage.

### Unfall an Bord!

11.30 Uhr, etwa zwei Meilen östlich der Bramble Bank, höllischer Lärm über *SY Selina*. ➤



Das deutsche Ausbildungskonzept (DSV)	Das britische Ausbildungskonzept (RYA)
<p><b>Sportbootführerschein See (SBF See)</b>            Voraussetzung: 16 Jahre, Arztattest, Führungszeugnis  <b>Prüfung:</b> viel Theorie, wenig und fingierte Praxis  <b>Befähigung:</b> Darf ein Sportboot auch über 5 PS auf Seegewässern führen</p>	<p><b>International Certificate of Competence (ICC)</b>,            Voraussetzung: in UK keine Führerscheinplicht, wird britischen Wassersportlern für das Ausland ausgestellt.  <b>Prüfung:</b> nur wichtige Theorie, alle relevanten Manöver im Hafen, nicht simulierte Anlegemanöver.  <b>Befähigung:</b> Darf ein Sportboot in Ländern mit Führerscheinplicht führen</p>
<p><b>Sportküstenschifferschein (=SKS)</b>            Voraussetzung: 16 Jahre, SBF See, Erfahrung 300 SM  <b>Prüfung:</b> aufwendige Theorie-Prüfung, Praxis-Prüfung ca. 20 Minuten pro Kandidat, wobei die Fähigkeiten („skills“) am Ruder abgefragt werden, nicht aber die Schiffsführer-Qualität  <b>Befähigung:</b> Schiffsführer auf einer SY im Küstenbereich (12 SM)</p>	<p><b>Coastal Skipper</b>            Voraussetzung: 17 Jahre, Funkzeugnis (SRC), Erste-Hilfe-Kurs, Nachweis von 800 SM und min. 30 Seetagen, 1 Nachtfahrt (12h), mind. 2 Tage als Skipper  <b>Prüfung:</b> Praxisprüfung zw. 6–10 Std./ Kandidat als alleinverantwortlicher Skipper inkl. Passage planning, Hafenansteuerung („Piloting“), Theoriefragen anhand der Praxis, Der Prüfling muss zeigen, dass er eine Yacht führen kann.  <b>Befähigung:</b> Schiffsführer einer SY (7-15 m) im Küstenbereich. Muss nicht die Erfahrungen langer Passagen aufweisen.</p>
<p><b>Sportseeschifferschein (=SSS)</b>            Voraussetzung: 16 Jahre, SBF See, Erfahrung von 1000 SM mind. als Wachführer, bei vorhandenem SKS nur 700 SM  <b>Prüfung:</b> sehr aufwendige Theorieprüfung, Schriftlich: Navigation, Recht, Wetter, Mündlich: Handhabung einer Yacht. Praxis-Prüfung in etwa wie die SKS Prüfung (ca. 30 min/Kandidat) was die Segelmannöver betrifft, simulierte Anlegemanöver unter Maschine, theoretische Fragen zu Radar, Wetter, Sicherheit an Bord  <b>Befähigung:</b> befähigt eine SY im Bereich 30 SM ab Küste plus gesamte Ostsee, Nordsee, Kanal und gesamtes Mittelmeer zu führen</p>	<p><b>RYA-Yachtmaster Offshore</b>            Voraussetzung: 18 Jahre, Funkzeugnis (SRC), Erste-Hilfe-Kurs, 50 Seetage, 2.500 SM, mind. 5 Passagen über 60 SM (2 davon als Skipper), mind. 5 Tage als Skipper, 2 Nachttörns, Hälfte der Seetage in Tidengewässern, Sea Survival-Kurs bei kommerzieller Nutzung  <b>Prüfung:</b> Praxisprüfung zw. 8-12 Std./Kandidat ist vollverantwortlicher Skipper inkl. Passage planning, Piloting bei Nacht, aller Segelmannöver, MOB, Nachtmanövern, komplexer Fragen zu Navigation &amp; Seemannschaft, muss die Yacht gut beherrschen und sehr sicher führen  <b>Befähigung:</b> Befähigt eine Yacht auf Passagen bis 150 SM Küstenentfernung zu führen, mit Commercial Endorsement auch kommerziell Yachten bis 24 m und 200 t</p>
<p><b>Sporthochseeschifferschein (=SHS)</b>            Voraussetzung: 18 Jahre, SSS, Erfahrung 1000 SM nach dem SSS  <b>Prüfung:</b> Nur Theorieprüfung, Schriftlich: Astronavigation, Ozean-Wetterkunde, Reiseplanung, Seemannschaft, Handhabung einer Yacht, Sextant (mündlich)  <b>Befähigung:</b> Darf eine SY weltweit zu führen.</p>	<p><b>Yachtmaster Ocean</b>            Voraussetzung: RYA-Yachtmaster Offshore, Skipper oder Wachführer einer Offshore-Passage von mind. 600 SM und mind. 4 Tagen Dauer. Während der Ozean-Passage müssen Astro-Standlinien durchgeführt worden sein.  <b>Prüfung:</b> Schriftlich hauptsächlich in Astronavigation, Passagenplanung, Ozean-Wetterkunde. Die Prüfung kann durch einen RYA-Theoriekurs mit Abschlusstest ersetzt werden.            Plus ein Interview (ca 1,5 Std.) mit einem RYA-Prüfer, wobei Astro-Standlinien, Ozeanwinde und Passagenplanung besprochen werden.  <b>Befähigung:</b> Darf eine SY weltweit führen</p>

Die Royal Coast Guard kreist direkt über unserer Yacht, um Stephan abzugeben. Er hat den Baum abbekommen und liegt schwer verletzt im Cockpit. Die Helikopterabwinde sind enorm und drücken ins gereifte Groß. Genaue Kommandos über Funk geben uns Steuerkurs und Verhalten an, um den Verletzten abbergen zu können. Nach fünf, sechs turbulenten Minuten ist der Flugretter (Fachbezeichnung) der Rettungsbesatzung, endlich abgeseilt, an Bord.

Und schüttelt uns freundlich die Hand! Denn der Fall ist fingiert, die Erfahrung aber real – ein praktisches Training, sowohl für Coast Guard als auch Crew.

Noch beeindruckt ob des ge-

rade Erlebten, üben wir nachmittags bereits wieder intensiv eine englische, ebenso sichere wie einfache Variante des M.O.B.-Manövers (s. Kasten), ehe wir unter wechselnder Crewführung gezeitenabhängige Häfen wie Bembridge und Yarmouth bis spät in die Nacht ansteuern. Mit Hilfe des Reed Almanachs berechnet sich die Tidenhöhe vor den Ansteuerungen und es lassen sich herrschende Strömungen ableiten. Wichtig zur Passagen-Planung in diesem Revier, denn bei Ebbe sind viele Häfen unpassierbar.

### Üben, Üben, Üben

In den folgenden Tagen spielt sich die Crew in langen Praxistörns, kombiniert mit The-

orieexkursen, allmählich ein: Prüfungsübungen wie das Anlegen an einer Boje unter Segeln, die Planung eines kompletten Törns inklusive Passagenplanung – also der Ankunftszeitberechnung unter Berücksichtigung von Navigation, Strömung und Gezeiten funktioniert – zahlreich in wechselnder Verantwortung geübt – immer sicherer. Stand-, Kreuz- und Versatzpeilungen zur Standortbestimmung ohne Plotter werden genommen, Leit- und Richtfeuer sowie Tonnentaktungen in Nachttörns immer wieder mit der Karte abgeglichen und wischendurch gemeinsam Kollisionsverhütungsregeln gepaukt. Und so fühlt die Crew sich vorbereitet, als wir in der

Nacht vor der Prüfung bei lauen Winden in Portsmouth mit seinem berühmten Spinnacker-Tower einlaufen. „Noch einen Anleger-Drink?“, grinst Stephan in die übermüdete Runde. Klar, ist ja schließlich maritime Tradition.

### Die Prüfung

„Good morning, gentleman!“, betritt Prüfer James Reid am nächsten Morgen die Yacht. Für die nächsten drei Tage wird jeder von uns den rüstigen 78-jährigen ein- bis zweimal alleinverantwortlich von A nach B bringen müssen und dabei die Crew anleiten.

Die ersten Törns leiten Martin, Markus und ich. Während Martin uns von Portsmouth nach Southampton skippert,



In Seenot: Die Bergung einer verletzten Person erfordert Teamwork und präzise Absprachen über Funk. Helikopterabwinde und enorme Lautstärke erschweren die Kommunikation. Erst nach dem eine Seilverbindung zur Yacht hergestellt ist, kommt der Flugretter

bringe ich die Crew am Abend nach Cowes und Markus leitet die erste nach Nachtfahrt nach Chichester. Wir schlagen uns recht wacker vor dem selbstbewussten Ex-Soldaten der Royal Navy. Markus kommt zu Gute, dass wir die schwierige Nachtansteuerung von Chichester bereits zwei Tage zuvor angelaufen haben. Aber auch, wer nicht skippert, wird

geprüft: „Stephan, what says that buoy to you?“ oder „Walter, what means that sector of that lighthouse over there?“, sind Fragen, die alle unter Prüfungsstress halten. Jedoch zeigt sich die erfahrene Segelikone Reid, die bereits mehrfach die Welt umsegelt hat, gütig, gibt praktische Tipps zu Sicherheit und Segeltrimm, und so schmilzt das Eis allmählich, als

wir nachts vor Anker liegend, im Cockpit einigen Anekdoten aus seinem langen Seglerleben lauschen.

Am nächsten Morgen dann ein Wetterwechsel. Aus einer leichten Brise wurde über Nacht ein starker Wind, der weiter auf bis zu 30 Knoten zunehmen soll. Nach den Coastal-Skipper Anwärtern Stephan und Walter bin ich erneut an der Reihe und

soll die Crew von Southampton nach Lymington bringen. Mir wird klar: Jetzt heißt es, sich zu bewähren! Nach fünf Minuten am Kartentisch mein Briefing an die Crew: Törnlänge, voraussichtliche Ankunftszeit nach Strömung und Wind, sowie Aufgabenverteilung. Leider kein einfacher Törn: Bei bis zu 37 Knoten Wind muss ich eine 18 Meilen-Kreuz über ➤

die Bramble Bank leiten, wobei die Strömung mit uns ist, so dass sich der Solent in einen brodelnden Kessel mit kurzen steilen Wellen verwandelt hat. Schon nach kurzer Zeit weise ich das zweite, dann das dritte Reff an, während Reid nur beobachtet. Das Vorsegel ist lediglich minimal zur Stütze ausgerollt. Ihm gefallen meine kurzen Kommandos sowie selbstbewussten Entscheidungen in diesem doch brisanteren Törn. Was ihm nicht gefällt, ist (wie sich später herausstellt) mein nicht hundertprozentig durchgespanntes Großfall. Das kostet Höhe! Dann fliegt eine irgendwo über Bord gegangene Rettungsweste in der aufgewühlten See an uns vorbei und ich mache Mr. Reid darauf aufmerksam. „Man over board! Take him in!“, seine kurze Reaktion. „Wie, bei diesen Bedingungen?“ „Leute gehen eher selten bei zwei Beaufort über Bord, Mr. Stumm!“, lächelt mich der alte Seemann an. Verdammter englischer Humor, denke ich, hole aber irgendwie die Weste im zuvor häufig geübten M.O.B-Manöver an Bord. Zwei Stunden später haben wir den stürmischen Solent hinter uns und liegen sicher im geschützten Lymington. Bei einem Bier sinniere ich über eventuell gemachte Fehler im Bootshandling; es herrscht aber das Bordgerücht, ich hätte als erster bestanden. Vielleicht noch ein Bier?

Am nächsten Tag müssen die anderen nochmal ihr praktisches Können unter Beweis stellen, während Mr. Reid einzelne zu Theoriefragen in den Salon zitiert. Ich schlage mich teils mäßig, etwa als mich James zur Lichterführung eines manövrierbehinderten Fahrzeugs über 200 Meter befragt. „I'm not amused about your theory, Mr. Stumm! But anyway, you did a good job during the storm yesterday. You are a Yachtmaster!“, gratuliert mir



**Der alte Mann und das Meer: 78-jährig prüft der wasserverbundene Reid immer noch**


Reid lächelnd, ermahnt mich aber, Lichterführungen gewissenhaft zu wiederholen. Es sei schließlich keine Dauerlösung, nachts großzügig um Schleppverbände herumzufahren, wie von mir vorgeschlagen. Ein beidseitiges, vielsagendes Grinsen. Englischer Humor? Zumindest Understatement, wie ich befinde.

**Fazit**

Eine ebenso ereignis- wie lehrreiche Woche liegt hinter uns: In zahllosen Seemeilen und teils endlos erscheinenden Manöverwiederholungen haben alle viel gelernt, teils

auch voneinander und teils durch wertvoll-einprägsames „learning by doing“. Genau dies ist der englischen Ausbildung immanent: Praxis schult, erzeugt Erfahrung und ergibt letztlich Sicherheit im Bootshandling. Und diese Sicherheit ist oberstes Ausbildungsziel, meint „Safety first“. So geht es zwangsläufig weniger um perfekt auswendig gelernte Theorie, als vielmehr um situativ-praktisches Anwenden jener in verschiedenen Situationen. Das sind zwei verschiedene paar Schuhe: Kann ich ein Richtfeuer auf einem Prüfungsbogen deuten oder erkenne ich dies auch nachts vor der Einfahrt segelnd und kann es richtig interpretieren. Erst das aber macht einen Skipper auch wirklich zum Skipper. Es geht also um Alleinverantwortlichkeit, um zu treffende Entscheidungen, vom Setzen des richtigen Segels bis zur Wahl eines geeigneten Zielhafens, unter allen Bedingungen. Erst wer das kann, kann nach englischer Auffassung auch eine Yacht sicher führen. Wohl ein Grund für den international höheren Anerkennungsgrad der RYA-Ausbildung.

Natürlich unterscheidet sich der Coastal Skipper dabei im Prüfungsstandard vom höheren Yachtmaster Offshore. Vorbereitet aber wurden in dieser Woche des Solent-Segelns alle.

Und auch das gehörte irgendwie dazu: Sich auf das Abenteuer einzulassen, mit wildfremden Menschen eine Woche lang auf einer engen Yacht ein unbekanntes Revier zu erkunden. Das verbindet und wurde zu einer Erfahrung, die am Ende keiner mehr missen wollte. 

Weitere Informationen zur Ausbildung, Preisen und Terminen finden Sie unter: [www.rya-yachtmaster.com](http://www.rya-yachtmaster.com)



**Nachttörn: Bis zu 16 Stunden täglich segeln. Auch bei Nacht, um das Lesen von Tonnentaktungen, Leit- und Richtfeuern zu schulen**



**Theorie-Praxis-Bezug: Die Seekarte wird mit der maritimen Realität abgeglichen. Das macht einigen offenbar mehr Spaß...**

LBBW\_Wechsel mit Mini-Abo Motiv-ID= (Index: 0) 215 x 280 mm

FOTOS: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX