

AIS – die Technik hält Einzug

Nun ist es soweit, auch an Bord meiner „Konkav“ hält die moderne Technik Einzug. Ich gehöre zwar vom Alter her noch nicht zu den Seglern, die Berührungsängste vor Computern haben, beruflich habe ich mit den Dingen ja auch zu tun, aber so war ich doch immer bemüht, die Technik an Bord so einfach wie möglich zu halten. Nachdem ich bereits vor zwei Jahren ein Laptop mit Navigationssoftware angeschafft hatte, wurde das Boot in diesem Jahr mit einem AIS Transponder ausgerüstet.

Allerdings erkennt man recht schnell die Vorteile gerade beim Einhandsegeln in stark befahrenen Gewässern, wie z.B. der Elbe oder dem Ärmelkanal.

Gerade wenn es schnell gehen muss, reicht ein kurzer Blick auf den Bildschirm und man hat Klarheit.

Sicher sollte man nie seine natürlichen Sinne bei dieser Art von Navigation verlieren und immer daran denken, dass auch die beste Technik mal einen Fehler haben kann.

Eine besonders innovative Erfindung ist da AIS. AIS steht für Automatic Identification System. Mit AIS identifizieren sich Schiffe und geben unter anderem Position, Kurs und Geschwindigkeit für andere Schiffe bekannt.

Definiert ist das AIS System durch die IMO (International Maritime Organisation). Seit 2008 muss jedes Seeschiff mit einer BRZ über 300 t mit einem Transponder (Class A) ausgerüstet sein.

Sportboote sind von der Ausrüstungspflicht ausgenommen. Allerdings bin ich der Meinung, man sollte sich gut überlegen, ob man nicht auf so manches unsinnige Ausrüstungsteil verzichten kann und das Geld lieber in eine AIS Ausrüstung steckt. Damit hätte man erheblich zur Sicherheitsausrüstung einer Yacht beigetragen. AIS vermindert erheblich die Wahrscheinlichkeit einer Kollision, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen.

Für die Sportschiffahrt wurden so genannte Class B AIS Geräte entwickelt. Sie arbeiten mit weniger Leistung (2 Watt) und der Positionsreport erfolgt alle 30 sec. Nun steht der Schiffseigner noch vor der Frage, kaufe ich einen reinen Empfänger oder entscheide ich mich für ein Gerät, welches auch die eigenen Daten sendet.

Sicher ist es von großem Vorteil, wenn mein Gegenüber auch weiß, welchen Kurs

oder Geschwindigkeit ich laufe. Zumal man die meisten Geräte im Bedarfsfall auf reinen Empfangsbetrieb schalten kann.

An Bord der „Konkav“ wurde ein EASY TRX2 der Firma Weatherdock installiert. Dieses Gerät kann durch einen einfachen Schalter in den reinen Empfangsbetrieb geschaltet werden. Ferner verfügt das Gerät über einen Slot für SD-Karten. So kann man den Fahrtverlauf tracken.



Handnotsender Easy Rescue

Der EASY TRX2 ließ sich problemlos konfigurieren und die Wiedergabe auf dem Kartenplotter ist exzellent. Zum Konfigurieren muss der TRX2 an einen PC mittels USB-Kabel angeschlossen werden. Zum Konfigurieren benötigt man die MMSI für das Schiff. Sofern nicht vorhanden, muss diese bei der Bundesnetzagentur in Hamburg beantragt werden. Formulare kann man im Internet runterladen.

Ich war nach der ersten Probefahrt auf der Elbe begeistert. Es ließen sich die dicken Pötte, die ich sonst nur optisch ausmachen konnte, genau mit MMSI, Geschwindigkeit, Kurs und Schiffsnamen auf dem Kartenplotter identifizieren. Dargestellt werden die Signale in dem Navigationsprogramm als

Dreieck, mit Spitze und Vorauslinie in Fahrtrichtung.

Der Clou ist aber dieses kleine gelbe Ding, ein AIS-Notsender Namens Rescue der Firma Weatherdock. Als ich im März dieses Jahres zusammen mit unserem Schriftführer, Herrn Bernd Rosenmüller an Bord des Rettungskreuzers Hermann Helms der Station Cuxhaven zur alljährlichen Scheckübergabe an die DGZRS war, kam ich mit dem Vormann Jörg Bünting ins Gespräch.

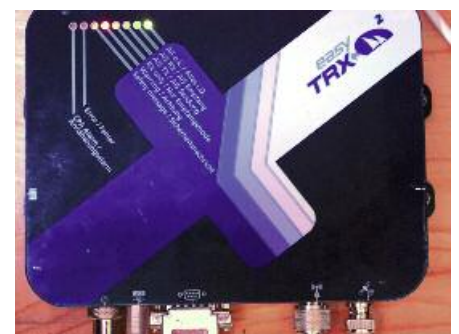
Er berichtete, dass sie am Vormittag auf Neuwerk-Reede einen Dumy mit einem EASY-Rescue ausgesetzt hätten.

Das Signal war in der Elbe-Traffic Revierzentrale in 10 sm Entfernung klar zu erkennen.

Im Gegensatz zu herkömmlichen „Mann über Bord-Systemen“ empfangen alle anderen Schiffe, die im Empfangsbereich sind und mit AIS ausgerüstet, sind das AIS-Not-signal.

Des weiteren hat die Besatzung der eigenen Yacht die Möglichkeit, über das bordeigene AIS-Gerät den über Bord Gegangenen zielgenau wieder zu finden.

Das wird bei den üblichen angebotenen „Mann über Bord-Systemen“ schon sehr schwierig. Auf jeden Fall dann, wenn die Yacht schon ein paar Meilen zurückgelegt hat. Wenn man mit Crew im Wachwechsel fährt, sollte wenigstens der Wachgänger den EASY-Rescue am Mann Tragen. Am besten sollte die gesamte Besatzung ausgerüstet sein. Ich trage das Ding ständig am Mann, jedenfalls wenn ich auf See bin.



AIS TRX2 montiert

Und was die Wartung betrifft: Die Batterie muss nur alle fünf Jahre gewechselt werden, es sei denn, man macht am laufenden Band von der Testfunktion Gebrauch.

Wieder verglichen mit so manchen unsinnigen Dingen an Bord ist das ein Stück bezahlbare Sicherheit.

Nur knapp drei Wochen später lese ich in der hiesigen Tageszeitung, dass die Wasserschutzdirektion Cuxhaven die Besatzung des Wasserschutzbootes mit dem EASY-Rescue ausgerüstet hat.

Was nun Sinn macht, in Bezug auf die Ergänzung der Sicherheitsausrüstung, gerade wenn es sich um nicht ausrüstungspflichtige Yachten handelt, muss jeder Skipper selbst entscheiden. Mein Rat zu AIS: Wenn man nicht gleich kaufwillig ist, dann sollte man auf jeden Fall mal im Bekanntenkreis rumfragen, wer AIS an Bord hat und einfach mal drauf schauen und testen.

Ich bin jedenfalls gespannt, wie stark sich AIS an Bord von Yachten verbreitet.

Andreas Hülsenberg, stellv. Vorsitzender



Darstellung von AIS Signalen als Dreiecke

Sichere Navigation mit BSH-Karten

Neue Sportbootkarten enthalten jetzt auch Strömungsdaten für die Elbe

Aktuelles Kartenmaterial ist für die sprichwörtliche „Handbreit Wasser unter dem Kiel“ eine der wichtigsten Informationsquellen auf See. „Unsere jetzt herausgegebenen Sportbootkartensätze tragen somit zu mehr Sicherheit auf See bei“, sagt Stefan Grammann, Leiter des Nautischen Informationsdienstes beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Denn zur Aktualisierung greift das BSH auf vielfältige Quellen zurück. Für den jetzt vorliegenden Jahrgang 2011 wurden zum Beispiel viele von aktiven Seglern übermittelte Hinweise auf Veränderungen ent-

lang der deutschen Küste und den anschließenden Ästuaren berücksichtigt.

Eine bedeutende Neuerung der BSH-Karten ist die Ausweisung detaillierter Strömungsdaten in der Elbe für insgesamt 32 Positionen von Cuxhaven bis Finkenwerder. Jedes Blatt der Serie 3010 „Die Elbe bis Hamburg“ enthält jetzt eine Gezeitenstromtabelle mit zwei bis fünf Werten. Außerdem ist die Serie 3012 „Die Ems von Borkum bis zum Küstenkanal“ um das Blatt „Borkum bis Juist“ auf neun Blätter erweitert worden. Damit erfolgt der Lückenschluss zwischen diesen Inseln. Dies ermöglicht eine noch ge-

nauere Törnplanung und eine sichere Navigation.

Die neuen Kartensätze für die Ostsee enthalten aktualisierte Tiefeninformationen vor allem im Bereich der Trave, Warnow und des Greifswalder Boddens. Eingearbeitet worden sind außerdem zahlreiche neue sowie aktualisierte Hafenpläne – unter anderem für die Marinas Wiek, Vitte, Kloster, Gustow, Kröslin und Kamp bis Kamin.

Karten für die Sportschifffahrt finden Sie auf www.bsh.de – Produkte - Karten.

Leuchttürme 2012

Maritime Zeugen einer vergangenen Epoche

Ob aus Stahl, Ziegeln oder Beton, oft unter abenteuerlichen Bedingungen im Wettlauf mit den Gezeiten gebaut, sind Leuchttürme die letzten maritimen Zeugen schönster Industriearchitektur einer vergangenen Epoche.

Die außergewöhnlichen Aufnahmen von Philip Plisson – zweifellos einem der bekanntesten Fotografen maritimer Motive –, die in diesem Kalender versammelt sind, zeigen die Leuchttürme und ihre Landschaften sowie den Blick des Künstlers, der immer wieder zu neuen fotografischen Abenteuern aufbricht.

Philip Plisson

Leuchttürme 2012

13 farbige Blätter mit Bilderläuterungen, Großformat 70 x 57 cm,

Euro (D) 39,90 / Euro (A) 41,40 / sFr 62,90

ISBN 978-3-7688-3308-0

Delius Klasing Verlag Bielefeld