



FUNKKURS

SRC / UBI

MUSTER

LERNHILFEN

Herzlich Willkommen
zu unserem gemeinsamen Funkkurs SRC/UBI.

Zur Vorbereitung möchten wir Ihnen einige Informationen und Hilfestellungen übermitteln.

TIPP: Das Internationale Buchstabieralphabet muss „sitzen“.
Ab sofort sollten Sie jedes Autokennzeichen vor sich zur Übung nutzen.

Internationale Buchstabiertafel

Sie dürfen davon ausgehen, daß Eigennamen, komplizierte Schreibweisen, aber auch gerne mal Ihr eigener Name buchstabiert werden muß! (Das muß sitzen!!!)

A = Alfa	G = Golf	M = Mike	S = Sierra	
B = Bravo	H = Hotel	N = November	T = Tango	
C = Charly	I = India	O = Oskar	U = Uniform	
D = Delta	J = Juliett	P = Papa	V = Victor	
E = Echo	K = Kilo	Q = Quebec	W = Wiskey	Y = Yankee
F = Foxtrott	L = Lima	R = Romeo	X = X-Ray	Z = Zulu

Die aktuellen **Fragenkataloge SRC und UBI** finden Sie auf der Internetseite des „Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice“ unter www.elwis.de. Dort dann unter Freizeitschifffahrt weiter auf „Hinweise zu Sprechfunk/Funkzeugnisse“. Der Direktlink lautet:

<https://www.elwis.de/DE/Schiffahrtsrecht/Sprechfunkzeugnisse/Sprechfunkzeugnisse-node.html>

Für das UKW-Funkbetriebszeugnis (SRC) muss eine theoretische und eine praktische Prüfung abgelegt werden.

Die theoretische Prüfung besteht aus drei Teilen:

- 1) Diktat in englischer Sprache aufnehmen und schriftlich ins Deutsche übersetzen
- 2) Schriftliche Übersetzung eines deutschen Textes ins Englische.
- 3) Fragebogen bearbeiten (Multiple Choice Verfahren)

Für die Bearbeitung des Fragebogens stehen **60 Minuten** zur Verfügung. Als Diktat wird einer der 27 Seefunktexte (Seite 3-5) der amtlichen Übersetzungsaufgaben verwendet. Aus diesen Texten stammt auch die schriftliche Übersetzung vom Deutschen ins Englische.

Ein Schwerpunkt der Prüfung für das UKW-Funkbetriebszeugnis (SRC) liegt im praktischen Teil. Die praktische Prüfung dauert für jeden Bewerber bis zu 20 Minuten; **sie besteht aus vier Pflichtaufgaben und höchstens drei „sonstigen Fertigkeiten“**. Für jede Aufgabe bzw. sonstige Fertigkeit hat man zwei Versuche. **Pflichtaufgaben sind entweder:**

- 1a) Controller editieren und Senden eines Notalarms
 - 2a) Eröffnen des Notverkehrs
 - 3a) Beenden des Notverkehrs
 - 4a) Controller editieren, Senden eines Dringlichkeitsanrufes und Abgabe der Dringlichkeitsmeldung
- oder**
- 1b) Speicherabfrage und Bestätigung des Empfangs eines DSC-Notalarms
 - 2b) Controller editieren, Weiterleitung eines Notalarms und Information der Seefunkstelle in Not
 - 3b) Aufheben eines Fehlalarms
 - 4b) Speicherabfrage, Aufnahme der Dringlichkeitsmeldung und Einleitung weiterer Maßnahmen

Die **dreizehn sonstigen Fertigkeiten** sind:

- 1 Aussenden eines Notalarms durch eine Funkstelle, die sich nicht selbst in Not befindet
- 2 Speicherabfrage und Empfangsbestätigung
- 3 Abwicklung des Notverkehrs
- 4 Funkstille gebieten
- 5 Abwicklung des Funkverkehrs vor Ort
- 6 Aufheben einer Dringlichkeitsmeldung
- 7 Controller editieren und Senden eines Sicherheitsanrufes mit Abgabe der Sicherheitsmeldung
- 8 Controller editieren und Senden eines Routineanrufes an eine SeeFuSt
- 9 Kanalwechsel
- 10 Abwicklung von Routinefunkverkehr mit einer SeeFuSt
- 11 Controller editieren und Senden eines Routineanrufes an eine KüFuSt
- 12 Abwicklung des Routinefunkverkehrs mit einer KüFuSt
- 13 Einstellen des Controllers

Die praktische Prüfung für das UKW-Funkbetriebszeugnis (SRC) ist bestanden, wenn alle vier Pflichtaufgaben und zwei der drei sonstigen Fertigkeiten spätestens im zweiten Versuch mit ausreichendem Erfolg absolviert werden.

Wir arbeiten mit zwei „aktiven“ ICOM 505 Seefunkgeräten, die als Schulungsanlagen eine Frequenzuteilungsurkunde haben. Das „Spielen“ an den Geräten ist also absolut erwünscht!

Es wird eine intensive, aber (soviel darf ich versprechen) auch eine interessante und nicht zuletzt auch hier und da eine amüsante Schulung! **Kurzum: Kurzweilig!**

Christian Zaloudek c/o Sarres-Schockemöhle Yachting GmbH

Katalog Seefunkttexte

Einer dieser Texte kommt bei der Übersetzung !!! Garantiert !!!

- a) Richtung Land – See
- b) Richtung See – Land/Schiff – Schiff

1. (a) In der Nähe der Leucht-Heultonne Humber 5 wurde ein gekentertes Rettungsfloß beobachtet. Überlebende wurden nicht gesichtet. Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, scharf Ausschau zu halten.

In vicinity of light and whistle buoy Humber 5 capsized life raft observed. Survivors were not sighted. Ships in area are requested to keep sharp lookout.

2. (b) Seydisfjord/DFBY auf Position 61-10N 003-45E, nach einer Explosion Feuer im Motorraum, zwei Personen schwer verletzt, wir müssen das Schiff verlassen, benötigen sofortige Hilfe.

Seydisfjord/DFBY in position 61-10N 003-45E, after explosion fire in engine room, two persons are seriously injured, we have to abandon the vessel, require immediate help.

3. (b) M/S Freyburg/DCAW berichtet Mensch über Bord, um 0730 UTC zuletzt gesichtet auf Position 53-53N 008-56E. Alle Schiffe in der Nähe werden gebeten, scharf Ausschau zu halten und die Seenotleitung Bremen zu informieren.

M/V Freyburg/DCAW reports person over board, last seen in position 53-53N 008-56E at 0730 UTC. All ships in vicinity are requested to keep sharp lookout and report to Maritime Rescue Co-ordination Centre Bremen.

4. (b) Vikingbank/DESI auf Position 54-07N 008-46E, Ruder gebrochen, treiben in rauer See auf die Sände zu, benötigen sofortige Hilfe.

Vikingbank/DESI in position 54-07N 008-46E, rudder broken, drifting in rough sea towards the banks, require immediate assistance.

5. (a) Mensch über Bord auf Position 54-12N 012-03E um 2110 UTC. Schiffe in der Nähe werden gebeten, scharf Ausschau zu halten und der Seenotleitung Bremen zu berichten.

Person over board in position 54-12N 012-03E at 2110 UTC. Ships in vicinity are requested to keep sharp lookout and to report to Maritime Rescue Co-ordination Centre Bremen.

6. (b) M/S Kybfels/DEJM auf Position 48-28N 005-14W, habe starke Schlagseite nach Backbord. Schiffe in der Nähe bitte Position, Kurs und Geschwindigkeit für mögliche Hilfeleistung angeben.

M/V Kybfels/DEJM in position 48-28N 005-14W, heavy list to port side. Ships in vicinity please indicate position, course and speed for possible assistance.

7. (a) Rote Raketen beobachtet auf Position 55-16N 016-23E, rechtweisende Peilung 45 Grad, alle Schiffe in diesem Gebiet bitte scharf Ausschau halten und an MRCC Göteborg berichten.

Red rockets observed in position 55-16N 016-23E, true bearing of 45 degrees, all ships in this area please keep sharp lookout and report to MRCC Gothenburg.

8. (a) Sturmwarnung für Skagerrak und Kattegat, West 8 bis 9, abnehmend 7, raue See, Schauer, mäßige bis schlechte Sicht.

Gale warning for Skagerrak and Kattegat, west force 8 to 9, decreasing to force 7, rough sea, showers, moderate to poor visibility.

9. (b) M/S Gutenfels/DEEV auf Position 16-28S 174-51E, Wassereinbruch, Schiff befindet sich im kritischen Zustand, Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, diese Position anzusteuern, um Hilfe zu leisten.

M/V Gutenfels/DEEV in position 16-28S 174-51E, flooding, ship is in critical condition, ships in area are requested to approach to this position for assistance.

10. (a) Um 0732 UTC folgendes auf UKW-Kanal 16 empfangen: „MAYDAY Fjaellfjord/LGBX auf Position 54-14N 007-52E, Explosionen im Maschinenraum, 6 Personen verletzt, benötigen Hubschrauber und medizinische Hilfe“.

Following received at 0732 UTC on VHF channel 16: „MAYDAY Fjaellfjord/LGBX in position 54-14N 007-52E, explosion in engine room, 6 persons are injured, require helicopter and medical assistance“.

11. (b) M/S Undine/DCBY auf Position 54-32N 012-56E, Feuer in den Aufbauten, Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, Hilfe bei der Brandabwehr zu leisten.

M/V Undine/DCBY in position 54-32N 012-56E, fire in superstructures, vessels in area are requested to assist in fire fighting.

12. (b) M/S Hanseatic/DABR auf Position 51-10N 003-45E, Schiff ist wegen defekter Ruderanlage manövrierunfähig, benötige Schlepperhilfe.

M/V Hanseatic/DABR in position 51-10N 003-45E, due to defective steering gear vessel is not under command, require tug assistance.

- 13. (b)** Yacht Spiekeroog/DB8434 auf Position 12 sm südlich Kap Spartivento ist ein Besatzungsmitglied vom Mast gefallen und schwer verletzt, benötigen dringend ärztliche Hilfe, rechtweisender Kurs 275 Grad, Geschwindigkeit 13 Knoten.
Yacht Spiekeroog/DB8434 in position 12 nm south of Cape Spartivento, a crew member has fallen off the mast and is seriously injured, require urgent medical assistance, true course 275 degrees, speed 13 knots.
- 14. (b)** Segelyacht Hadriane/DD2663 auf Position 54-38N 011-13E, Kollision mit Fischereifahrzeug Meyenburg/DCYJ, Yacht sinkt nach Wassereintrich, benötigen sofortige Hilfe.
S/Y Hadriane/DD2663 in position 54-38N 011-13E, in collision with fishing vessel Meyenburg/DCYJ, yacht is sinking after flooding, require immediate assistance.
- 15. (a)** Segelboot Rubin/OZMO, 12 m Länge, roter Rumpf und weiße Segel, zwei Personen an Bord, verließ Klintholm am 16. Juli um 0600 Ortszeit mit Bestimmungshafen Visby, ist bisher dort nicht eingetroffen, die Schifffahrt wird gebeten, scharf Ausschau zu halten und an Lyngby Radio zu berichten.
Sailing boat Rubin/OZMO, length 12 m, red hull and white sails, two persons on board, left Klintholm on July 16th at 0600 local time, bound for Visby and has not yet arrived there, shipping is requested to keep sharp lookout and to report to Lyngby Radio.
- 16. (b)** Tzacorte/DCAX auf Position 53-54N 008-47E, Schiff brennt, Feuer nicht unter Kontrolle, benötige sofortige Hilfe.
Tzacorte/DCAX in position 53-54N 008-47E, vessel on fire, fire not under control, require immediate assistance.
- 17. (b)** M/S Tete Oldendorff/DKOV auf Position 55-12N 005-08E, ein Besatzungsmitglied, 56 Jahre alt, ist bewusstlos, Verdacht auf Herzinfarkt, benötige dringend medizinische Hilfe per Hubschrauber.
M/V Tete Oldendorff/DKOV in position 55-12N 005-08E, a crew member, 56 years old, is unconscious, suspect of heart attack, require urgently medical assistance by helicopter.
- 18. (b)** M/S Atlantica/DEAQ auf Position 55-23N 006-18E, Schiff treibt wegen Maschinenausfall manövrierunfähig in sehr schwerer See und hoher Dünung, benötigen dringend Schlepperhilfe.
M/V Atlantica/DEAQ in position 55-23N 006-18E, due to engine trouble ship is not under command and drifting in very rough sea and high swell, require immediate tug assistance.
- 19. (a)** Segeljacht Relaxe/SWLU, Beschreibung: Länge 40 Fuß, weißer Rumpf und weiße Aufbauten, braune Segel, unterwegs von Martinique zu den Azoren, seit dem 16. Januar überfällig, Schiffe, die sich auf dieser Route befinden, werden gebeten, scharf Ausschau zu halten und der US Küstenwache zu berichten.
Sailing yacht Relaxe/SWLU description: length 40 feet, white hull and white superstructure, brown sails underway from Martinique to the Azores overdue since January 16th, ships on this route are requested to keep sharp lookout and to report to US Coast Guard.
- 20. (b)** Segeljacht Acatenanco/DB2932, auf Position 61-17N 004-28E, gebrochener Mast, Ruderschaden, Schiff treibt manövrierunfähig in schwerer See, benötigen Schlepperhilfe.
Sailing yacht Acatenanco/DB2932 in position 61-17N 004-28E, broken mast, damaged rudder, vessel is not under command, drifting in rough sea, require tug assistance.
- 21. (a)** Im Vorhersagegebiet Dogger Bank starke westliche Winde zunehmend auf Sturmstärke 8 bis 9, später recht-drehend, zeitweise Sprühregen, mäßige bis schlechte Sicht.
Forecast area Dogger Bank strong westerly winds increasing to gale force 8 to 9, veering later, drizzle at times, moderate to poor visibility.
- 22. (a)** Auf der Position 43-00N 009-19W sind mehrere rot gestrichene 40-Fuß-Container gesichtet worden, ein Container mit der Aufschrift TEXASCON, Schiffe in diesem Gebiet werden gebeten, vorsichtig zu navigieren.
In position 43-00N 009-19W observed several drifting 40-foot containers, red painted, one container marked with TEXASCON, ships in this area are requested to navigate carefully.
- 23. (b)** M/S Xanthippe hat auf Position 51-28N 002-40E Anker verloren. Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, dort weder zu ankern noch Fischereigeschirr zu nutzen.
M/V Xanthippe in position 51-28N 002-40E has lost anchor. Shipping in this area is requested neither to anchor nor to use fishing gear.
- 24. (a)** Fahrwasser zwischen Den Helder und Den Oever, die Leucht-Heultonne MG 18 ist als verlöscht gemeldet. Die Schifffahrt in diesem Gebiet wird gebeten, vorsichtig zu navigieren.
Fairway between Den Helder and Den Oever light and whistle buoy MG 18 is reported unlit. Shipping in this area is requested to navigate with caution.

25. (a) Wettervorhersage für das Gebiet nördlich von Portugal: Regen oder Schauer, zeitweise Südwest 6, rasch zunehmend auf West 8, später rechtehend auf Nordwest Stärke 5.

Weather forecast for the area north of Portugal: rain or showers, at times southwest force 6 rapidly increasing to west force 8, veering to northwest force 5 later.

26. (a) Unterwasser-Kabelarbeiten werden bis zum 16. Februar durch M/S Leon Thevesin fortgeführt. Die Schifffahrt wird gebeten, mehr als 2 sm Abstand von der Position 33-55N 008-04W zu halten.

Underwater cable operations in progress until February 16th by M/V Leon Thevesin. Shipping is requested to keep a berth of more than 2 nm of position 33-55N 008-04W.

27. (a) Nautische Warnung. Westliche Ostsee. Verkehrstrennungsgebiet südlich Gedser. Austausch der Betonung des Tieffahrwasserwegs und des Verkehrstrennungsgebietes wird laut Nachrichten für Seefahrer 41/01 vom 28. Mai bis 03. Juni durchgeführt werden.

Navigational warning. Western Baltic (Sea): Traffic separation scheme south of Gedser. Replacement of buoyage of deep water lane and traffic separation scheme will be carried out from 28 May to 03 June according to German notices to mariners 41/01.

Einige hilfreiche Vokabeln

Weather

weather report
 weather forecast
 pressure
 outlook
 gale warning
 hurricane
 westerly
 veering
 backing
 shifting wind
 variable/cyclonic
 gust
 decrease
 increasing
 deterioration
 on-shore wind
 off-shore wind
 thunderstorm
 thundery
 fog / mist
 haze
 precipitation
 drizzle
 rain / rainfall
 sleet
 hail
 shower
 showery
 low
 cyclone
 depression
 course line
 rear of depression
 coldfront
 anticyclone
 disturbance
 overcast
 cloudy
 visibility
 good
 moderate
 poor
 heavy sea
 breaker
 breakers / surf
 swell

Wetter

Wetterbericht
 Wettervorhersage
 Luftdruck
 Aussichten
 Sturmwarnung
 Orkan
 Westwind
 rechtehend
 rückdrehend
 Drehen
 umlaufend
 Bö
 abnehmen
 zunehmend
 Verschlechterung
 Seewind
 Landwind
 Gewitter
 gewittrig
 Nebel
 Dunst
 Niederschlag
 Nieselregen
 Regen
 Schneeregen
 Hagel
 Regenschauer
 Schauerwetter
 Tief
 Sturmtief
 Tiefdruckgebiet
 Zugbahn
 Rückseite des Tiefs
 Kaltfront
 Hochdruckgebiet
 Störung
 bedeckt
 bewölkt
 Sicht
 gute Sicht
 mäßige Sicht
 schlechte Sicht
 schwere See
 Brecher
 Brandung
 Dünung/Seegang

Radio telephony

to be in radiocontact with
 radio message
 VHF channel 06
 to transmit
 to receive
 I wish a call
 I am passing a message
 I read you
 I am ready to receive
Distress-Urgency-Safety
 distress alert
 search and rescue
 emergency transmitter
 assistance immediately
 what assistance is required
 send a lifeboat
 I'm coming to assistance
 helicopter is proceeding
 life- / survival raft
 life vest, life jacket
 undesignated distress
 sinking
 grounding
 flooding
 collision
 list / listing
 danger of capsizing
 disabled and adrift
 abandoning ship
 bottom up adrift
 salvage
 man overboard
 one person missing
 help with search and rescue
 to assist
 to keep a sharp look out
 seriously injured person
 medical assistance
 engine broken down
 tug assistance required
 vessel not under command
 overdue yacht
 radiomedical assistance
 buoy unlit
 dangerous wreck
 (drilling) rig
 container adrift in position
 keep clear of this area
 wide berth to requested
 danger for navigation
 navigate with caution

Sprechfunk

in Funkkontakt stehen mit
 Funkspruch
 UKW-Kanal 06
 senden
 empfangen
 ich möchte ein Gespräch
 ich übermittele eine Nachricht
 ich empfangen Sie
 ich bin empfangsbereit
 Seenot-Dringlichkeit-Sicherheit
 Seenotalarm
 Suche und Rettung
 Notsender
 sofortige Hilfe
 welche Art Hilfe ist erforderlich
 schicken Sie ein Rettungsboot
 ich komme zu Hilfe
 Hubschrauber kommt
 Rettungsinsel
 Rettungsweste
 Notfall ohne genauere Angabe
 Schiff sinkt
 Grundberührung
 Wassereinbruch
 Kollision
 Schlagseite
 Kentergefahr
 manövrierunfähig vertrieben
 Schiff wird verlassen
 kieloben treibend
 Bergung
 Mann über Bord
 eine Person wird vermisst
 Hilfe bei Suche und Rettung
 Beistand leisten
 scharf Ausguck halten
 schwer verletzte Person
 ärztliche Hilfe
 Maschine ausgefallen
 Schlepphilfe erbeten
 manövrierunfähiges Schiff
 überfällige Yacht
 funkärztliche Beratung
 Tonne verlöscht
 gefährliches Wrack
 Bohrsinsel
 treibender Container auf Position
 meiden Sie dieses Gebiet
 großer Abstand wird erbeten
 Gefahr für die Schifffahrt
 fahren/navigieren Sie vorsichtig

MAYDAY (Distress Alert) sofortige Hilfe erforderlich

MAYDAY eröffnen

Notarlauf über DSC senden, dann über Kanal 16...
MAYDAY MAYDAY MAYDAY

this is (Name 3x + Rufzeichen + MMSI)
(Jetzt folgt die eigentliche Meldung...) DSC 'distress settings'

MAYDAY (1x)

Schiffsname (1x) und Rufzeichen
MMSI

Position

Unfall, Sachverhalt, erwartete Hilfe

-over- (im weiteren Verkehr immer mit 1x MAYDAY beginnen)

Position
Unfallart
Hilfeleistung

MAYDAY beenden

MAYDAY (1x)

3x all stations

this is (Schiffsname 3x + Rufzeichen)

at... Uhrzeit in UTC (Zeit jetzt!)

Name + Rufzeichen + MMSI des Havaristen

SILENCE FINI

Funkstille anordnen

All stations oder Name vom einzelnen Störer (1x)

SILENCE MAYDAY

Rücknahme Fehlalarm

3 x all stations

this is (Name 3x + Rufzeichen + MMSI)

cancel my false Distress Alert of (Auslöse Zeit UTC) -over-

MAYDAY weiterleiten (ohne Vorankündigung DSC)

MAYDAY RELAY (3 x)

All stations oder bestimmte Funkstelle (3 x)

this is (Name 3x + Rufzeichen + MMSI)

at (UTC) on channel... received following... oder

on position... observed following

Original Meldung... oder Beobachtung...

-over-

Bestätigung MAYDAY (siehe Diagramm)

MAYDAY (1x)

Schiffsname (1x) und Rufzeichen oder MMSI des Havaristen

this is (eigener) Name 1x + Rufzeichen

RECEIVED MAYDAY -over-

Seefunk !

SRC Ablaufplan / Hilfestellung

PAN PAN (Urgency Call) Dringlichkeit

DSC 'all ship call'

Dringlichkeitsmeldung eröffnen

Ankündigung über DSC, dann über Kanal 16...

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

all stations (3x)

this is (Name 3 x + Rufzeichen + MMSI)

in position ...

Art der Dringlichkeit; Text...

Art der erwarteten Hilfestellung

(z.B. required tug assistance)

-over-

Position
Unfallart
Hilfeleistung

Dringlichkeitsverkehr aufheben/beenden

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

all stations, all stations

this is (Name+Rufzeichen+MMSI)

cancel my urgency message of ... (UTC) -over-

SÉCURITÉ (Safety Call) Sicherheit

DSC 'all ship call'

Sicherheitsmeldung absetzen

Ankündigung über DSC (all ship call), dann über Kanal

16...oder auf einem Arbeitskanal (z.B. 06)

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ

all stations, all stations, all stations

this is (Name 3x + Rufzeichen + MMSI)

in position ...

Art der Sicherheitsmeldung; Text...

-over-

z.B. Wetterberichte; treibende Fahrwassertonne oder andere, die Schifffahrt betreffende Warnungen.

PAN PAN / SÉCURITÉ bei laufendem Notverkehr

Ankündigung über DSC, dann über Kanal 16...

PAN PAN oder SÉCURITÉ

this is (MMSI oder Name)

I will send / transmit via channel 6 (-over-)

DSC 'all ship call'

Routine Call Standard-Anruf

An eine Schiffsfunkstelle

Ankündigung über DSC möglich, wenn die MMSI des zu

Rufenden bekannt ist, dann über Kanal 16 oder Kanal

vorschlagen...

Name der gerufenen FuSt (max. 3 x)

this is (Name+ evtl. auch Rufzeichen)

-over-

An eine Küstenfunkstelle

Ankündigung über DSC möglich, wenn die MMSI der

KüFuSt bekannt ist, dann über Kanal 16...

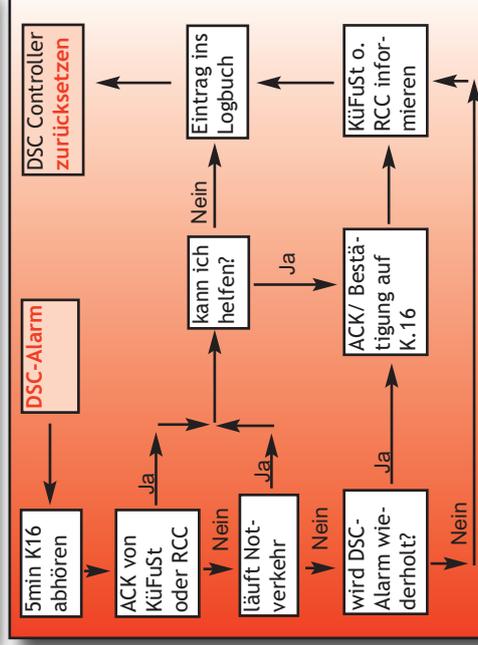
Name der gerufenen KüFuSt (max. 3 x)

this is (MMSI, Name) Rufzeichen kann

I have a travel report for you oder

I have a telefon call for you - my AALC is

DP07... -over-



Wichtiger Hinweis: Notmeldungen werden auf Kanal 70 (DSC) i.d.R. *nur von Küstenfunkstellen oder den Rettungsdiensten (SAR) bestätigt. Im Sprechfunk müssen alle Seefunkstellen eine Empfangsbestätigung auf Kanal 16 abgeben, wobei die Sportschifffahrt sich zuletzt meldet, um keine Rettungsmaßnahme durch die Berufsschifffahrt zu behindern oder zu verzögern und sich **nur dann meldet**, wenn sie überhaupt in der Lage ist zu helfen (siehe Diagramm). *Kommt jedoch keine Bestätigung auf Kanal 70 oder 16 trotz mehrfacher Wiederholung, dann bestätigt die Sportschifffahrt auf Kanal 16 die Notmeldung und informiert anschließend die KüFuSt oder das RCC!

Einfach mal laut gedacht:

In der praktischen Prüfung werden Sie i.d.R. hintereinander erst im Seefunk, dann im Binnenfunk geprüft. Nachdem Sie aufgerufen wurden, nehmen Sie am Funkgerät Platz und haben Zeit einmal durchzuschmaufen.

Wir sagen es immer so: **Machen Sie es wie bei der PKW Fahrprüfung. Steigen Sie ein, stellen Sie den Sitz, Innen- und Außenspiegel richtig ein, dann erst „funken“ Sie los.**

Zum Einstellen (Editieren) des Gerätes gehört die Kontrolle, ob das Gerät auf DSC (für Seefunk) oder auf ATIS (für den Binnenfunk) eingestellt ist. Dazu gehört dann auch der entsprechende Abhörkanal, also 16 (SRC) und 10 (UBI).

Nun wird sich der Prüfer zu Wort melden (wenn er es noch nicht getan hat) und Sie nach Ihrem Namen fragen. Bitte seien Sie darauf gefasst, daß Sie Ihren Namen buchstabieren müssen! **Das sollte dann zügig und ohne Fehler funktionieren.**

Der nächste Schritt wird sein: Sie erhalten eine Karte mit einem Sachverhalt. Lesen Sie ihn in Ruhe durch und los gehts. Um was für einen Sachverhalt handelt es sich? Mayday, Dringlichkeit...? **Genau das werden wir im Kurs durchspielen und üben, üben, üben!**

UBI (Binnenfunk)

Wir unterscheiden in vier Verkehrskreise:

Verkehrskreis **Schiff-Schiff:**

- Dient den Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen
- Es dürfen nur Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf die Fahrt oder die Sicherheit von Schiffen, oder in dringenden Fällen, auf den Schutz von Personen beziehen
- Abhörpflicht auf Kanal 10 (1. Kanal); In Holland oder Belgien der entsprechende Blockkanal !
- Für Nachrichten mit sozialem Charakter steht Kanal 77 zur Verfügung

Verkehrskreis **Nautische Informationen (NIF):**

- Funkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden, welchen der technische Betrieb der Wasserstraßen obliegt
- Keine Nachrichten kommerzieller Art
- Kanäle auf dem deutschen Teil des Rheins 18 und 22 im Wechsel
- Unterteilt in Verkehrsgebiete, welche durch Revierzentralen überwacht werden
- Revierzentralen verbreiten im Rahmen des NIF (Nautischer Informationsfunk) Bekanntmachungen der Behörden wie Wasserstands- oder Lagemeldungen
- Verbinden in dringenden Fällen mit der WSP (Wasserschutzpolizei)
- Anrufe an die örtliche Schleusenfunkstelle werden von der überregionalen Revierzentrale mitgehört
- Revierzentralen überwachen das Verkehrssicherungssystem MIB (Melde- und Informationssystem Binnen schiffahrt (hat für Sportboote keine Bedeutung)

Verkehrskreis **Schiff-Hafenbehörde:**

- Dient den Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden
- Nachrichten nur zum Hafenbetrieb
- Kanal 11 ist der 1. Arbeitskanal; Duisburg z.B. Kanal 14

Verkehrskreis **Funkverkehr an Bord:**

- Dient der Verständigung ein und desselben Schub- oder Schleppverbandes oder gekuppelter Fahrzeuge untereinander sowie an Bord ein und desselben Schiffes
- Nur Kanäle 15 und 17 in Deutschland erlaubt
- Höchstens 1 Watt Sendeleistung
- Für Kleinfahrzeuge gesperrt
- Tragbare Sprechfunkgeräte dürfen nicht an Land betrieben werden.

Binnenfunk ! UBI Ablaufplan / Hilfestellung

gültig ab 01.10.2018

Rheinlotse

MAYDAY sofortige Hilfe erforderlich / Kanal 10 oder Arbeitskanal der Revierzentrale*.
ACHTUNG: Revierzentrale hört nicht automatisch Kanal 10 ab!

MAYDAY eröffnen Funkgerät muß auf ATIS eingestellt sein!
 Kanal 10 oder Revierzentrale* !...
MAYDAY MAYDAY MAYDAY
 this is: Motoryacht "Taurus", "Taurus", "Taurus"; Rufzeichen (1x)
 -kleine Pause-
MAYDAY Motoryacht "Taurus", Rufzeichen (1x).
 Fahrtrichtung + Standort: Position
U
nfallart
H
ilfeleistung
 Sachverhalt: ↑
-bitte kommen-
 (im weiteren Funk-Verkehr immer mit 1x MAYDAY beginnen)

PAN PAN (Dringlichkeit) Kanal 10
PAN PAN PAN PAN PAN PAN
 all stations (3 x)
 this is: MY "Taurus", "Taurus", "Taurus"; Rufzeichen (1x)
 Fahrtrichtung und Standort
 Art des Vorfalls, Text der Meldung...
 Art der erwarteten Hilfestellung
-bitte kommen-

Schiffsdaten
 Schiffsname: Taurus Beispielhaft für MY "TAURUS"
 Rufzeichen: DF 6947

Hinweise:
 Im Verkehrskreis NIF sind in Deutschland die jeweiligen Revierzentralen zuständig. Die entsprechenden Arbeitskanäle finden Sie im Handbuch Binnenschiffahrtsfunk. In Holland und Belgien gibt es s.g. Blockkanäle.

MAYDAY beenden Nur durch Revierzentrale oder Havaristen

MAYDAY (1x)
 all stations (3x)
 this is: Motoryacht "Taurus", Rufzeichen (1x)
 Uhrzeit (Zeit jetzt!!!):
 Motoryacht "Taurus"
SILENCE FINI

Dringlichkeitsmeldung aufheben/beenden:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
 all stations (3x)
 this is: MY "Taurus", "Taurus", "Taurus"; Rufzeichen (1x)
 Fahrtrichtung und Standort
 Meine Dringlichkeitsmeldung von ...Uhr (Aussendezeit) ist aufgehoben. -Ende-

Achten Sie im Binnenfunk stets darauf, dass das Gerät auf Binnen (ATIS) eingestellt ist und nicht im Seefunkbetrieb (DSC) läuft und die Sendeleistung auf 1 Watt reduziert ist!

* **Abwicklung von Notverkehr** Diese Ausrüstung ermöglicht entweder den Funkverkehr mit anderen Fahrzeugen im Verkehrskreis Schiff – Schiff oder mit einer ortsfesten Funkstelle im Verkehrskreis Nautische Information abzuwickeln. Probleme können in Notfällen dann auftreten, wenn der Fahrzeugführer sich entscheiden muss, welchem Verkehrskreis er den Vorzug für die Alarmierung und die Abwicklung des Notverkehrs geben soll.

Funkstille anordnen Nur durch Revierzentrale oder Havaristen

all stations oder Name vom einzelnen Störer (1x)
SILENCE MAYDAY

Bestätigung MAYDAY (nur wenn ich auch helfen kann!!!)

MAYDAY (1x)
 Schiffstyp und Schiffsname (1x) **des Havaristen**
 this is: Motoryacht "Taurus", Rufzeichen (1x)
 Received MAYDAY -bitte kommen- oder -Ende-
 (im weiteren Funk-Verkehr immer mit 1x MAYDAY beginnen)

SÉCURITÉ (Sicherheit) Kanal 10
SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ
 z.B. Duisburg Revierzentrale (3 x)
 this is: MY "Taurus", "Taurus", "Taurus", Rufzeichen (1x)
 Text und Art der Sicherheitsmeldung; Text...
-Bitte kommen, bzw. Ende- (je nach Situation)

z.B. Wetterberichte; treibende Fahrwasserzone oder andere, die Schifffahrt betreffende Warnungen.

Eine allgemein gültige Regelung für diese Notfälle ist nicht möglich. Die Art des Notfalls ist daher ausschließliches Entscheidungskriterium dafür, welcher Verkehrskreis im Notfall benutzt wird.

MAYDAY weiterleiten In der Regel nur durch Behörden !!!

MAYDAY RELAY (3 x)
 z.B. Duisburg Revierzentrale (3 x)
 this is: Motoryacht "Taurus", Rufzeichen (1x)
 -Exaktes Zitat der empfangenen Notmeldung **oder**
 -Folgendes um ... Uhr beobachtet. Beschreibung:
-bitte kommen -oder -Ende-

Routine Ruf (Standard-Anruf) Arbeitskanal !!!
Schiffstyp und Name der zu rufenden Funkstelle bzw. Ort Name der "Dienststelle" oder Schleuse...
 this is: MY "Taurus", "Taurus", "Taurus"; Rufzeichen (1x)
 Fahrtrichtung und Standort
 Gespräch, Text, Wunsch...
-bitte kommen-

Das Handbuch Binnenschiffahrtsfunk empfiehlt den Notverkehr über eine ortsfeste Funkstelle im Verkehrskreis Nautische Information abzuwickeln.