

Rolf Dreyer



PRAXISWISSEN

# UKW-FUNK- BETRIEBSZEUGNIS (SRC)

Sprechfunkzeugnis für die Binnenschifffahrt (UBI)



DELIUS KLASING

Von Rolf Dreyer sind auch die folgenden Titel im Delius Klasing Verlag erschienen:

Sportbootführerschein See

Sportküstenschifferschein + Sportbootführerschein See

Übungen und Aufgaben Navigation Sportbootführerschein See + Sportküstenschifferschein

Übungsbogen Sportküstenschifferschein

15 amtliche Frage- und Antwortbogen sowie 10 amtliche Navigationsaufgaben mit  
Musterlösungen für die schriftliche Prüfung

10 Karten- und Gezeitenaufgaben mit Lösungen für die mündliche Prüfung

Begleitheft für die Ausbildung und Prüfung Sportküstenschifferschein

Skippertraining – Planen, Führen und Entscheiden

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://www.dnb.dnb.de> abrufbar.

9., aktualisierte Auflage

ISBN 978-3-667-10761-9

© Delius Klasing&Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Felix Wagner

Umschlaggestaltung: Gabriele Engel

Layout und Zeichnungen: Rolf Dreyer, Bielefeld

Fotonachweis: Umschlag vorn: Rolf Dreyer (oben), Elling (u. l.), ICOM (u. M.),

X-Yachts (u. r.); Umschlag hinten: Rolf Dreyer (oben), ICOM (unten);

Seiten 6, 26, 30, 33, 34, 37, 39, 40, 59: Imtech Marine;

Seite 26: ELNA; Seite 27: Dantronik; Seiten 25, 29, 158, 159:

ICOM; Seiten 28, 29: SIMRAD; Seite 43: UK Hydrographic Office;

Seite 57: Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven; Seite 100: Kiesel

Gesamtherstellung: PRINT CONSULT GmbH, München

Printed in Slovakia 2016

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer oder mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de), [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

Achtung! Verlag und Autor übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit der in diesem Buch angegebenen Kanäle, Rufnummern (MMSI) und KüFuSt. Das Buch ersetzt keine amtlichen Veröffentlichungen.

<b>Schritt 1</b>	<i>Das sollte die ganze Crew wissen</i> .....	<b>7</b>
<b>Schritt 2</b>	<i>GMDSS</i> .....	<b>17</b>
<b>Schritt 3</b>	<i>Not-, Dringlichkeits-, Sicherheitsverkehr</i> .....	<b>42</b>
<b>Schritt 4</b>	<i>Ergänzungen zum UKW-Seefunk</i> .....	<b>53</b>
<b>Schritt 5</b>	<i>Seefunk mit DSC-Controller</i> .....	<b>62</b>
<b>Schritt 6</b>	<i>Binnenschiffahrtfunk</i> .....	<b>76</b>
<b>Schritt 7</b>	<i>Fragenkataloge, Übungsfragebogen</i> .....	<b>83</b>
<b>Schritt 8</b>	<i>Englische Seefunktexte und Begriffe</i> .....	<b>149</b>
<b>Schritt 9</b>	<i>Übungen zur praktischen Prüfung</i> .....	<b>157</b>
<b>Schritt 10</b>	<i>Funkzeugnisse, Prüfungsinhalte</i> .....	<b>200</b>
<b>Anhang</b>	<i>Übermitteln von Meldungen, Internationale Buchstabiertafel/ Zifferncode, Vorhersagegebiete in Seewetterberichten, Anruf- und Arbeitskanäle deutscher KüFuSt, Frequenzen und Verwendung der UKW-Kanäle, Seegebietskarten Nordeuropa, Südeuropa, Merkblatt SAR-Einheiten, Karte Binnenschiffahrtfunk, Schiffahrtsvokabular Englisch – Deutsch</i> .....	<b>202</b>
<b>Register</b>	.....	<b>220</b>

## Schritt 3: Not-, Dringlichkeits-, Sicherheitsverkehr

Das Kunstwort **Mayday** ist – wie bereits auf Seite 12 beschrieben – das Sprechfunk-Notzeichen. Es zeigt an, dass ein Schiff oder eine Person von einer ernsten und unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt.

Wie schon erwähnt, muss jeder, der das Wort „Mayday“ hört, sofort jedes andere Funkgespräch abbrechen und prüfen, ob er helfen kann.

Gerät ein Schiff in Not, so kann es über UKW auf zwei Arten um Hilfe rufen:

1. GMDSS  
Drücken der Distress-Taste; dies löst einen digitalen Notalarm aus
2. NON-GMDSS  
Senden einer gesprochenen Notmeldung, i. Allg. auf Kanal 16 (s. Seite 45).

Nur der Schiffsführer darf eine gefährliche Lage zum Notfall erklären (s. Seite 8). Notalarme oder Notmeldungen dürfen nur auf Anweisung des Schiffsführers gesendet werden. Natürlich darf auch ein Notalarm gesendet werden, wenn der Skipper über Bord fällt und die Crew nicht in der Lage ist, ihn unverzüglich zu bergen (s. Seite 8).

### Rettungsleitstellen MRCC

In den Küstengewässern vieler Länder wird Kanal 16 ständig überwacht – durch KüFuSt, die Coastguard oder durch eine Maritime Rettungsleitstelle (MRCC<sup>1</sup>, Maritime Rescue Co-ordination Centre). Diese Gebiete heißen **A1-Seegebiete** (s. Seiten 22, 206, 207).

Das deutsche MRCC ist die zentrale Leitstelle der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger **DGzRS** in Bremen. Die Leitstelle überwacht die Kanäle 16 und 70 über fernbediente KüFuSt vor der gesamten deutschen Küste.<sup>2</sup> Es wird mit **Bremen Rescue** gerufen. In den dänischen Gewässern ruft man stattdessen **Lyngby Radio** an. In Großbritannien werden Kanal 16 und Kanal 70 von der Küstenwache (z. B.: **Dover Coastguard**) überwacht, in Frankreich durch die Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (z. B. **CROSS Gris-Nez**).

<sup>1</sup> Die Abkürzung RCC steht für Rescue Co-ordination Centre. RCCs koordinieren Einsätze außerhalb der Seeschifffahrt.

<sup>2</sup> Die Seenotleitung kann auch telefonisch alarmiert werden: +49 421 536870. Doch Schiffe in der Nähe werden so nicht erreicht. Und per Handy kann der Havarist nicht den Funkverkehr zur Suche und Rettung unterstützen.

Zur funktechnischen Vorbereitung einer Reise gehört, sich vor Fahrtantritt zu informieren, welche landseitige Funkversorgung vorhanden ist und wo – falls nur UKW-Funk an Bord ist – die A1-Gebiete enden.

## Notalarm auslösen

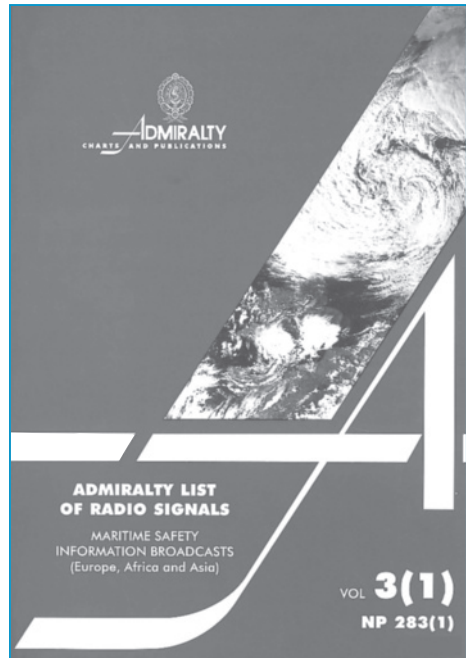
Ein Notalarm wird ausgelöst, indem die Distress-Taste fünf Sekunden lang gedrückt gehalten wird. Das ist auf Seite 8 beschrieben. Ein solcher DSC-Notalarm enthält keine Angaben zur Notfallart (undesigned).

Die Notfallart kann im Notalarm angegeben werden. Dazu ist aus einem Menü eine der folgenden zehn Optionen auszuwählen:

- Undesignated (keine Angabe)
- Fire Explosion (Feuer, Explosion)
- Collision (Kollision)
- Grounding (Strandung)
- Capsizing (Kentern)
- Sinking (Sinken)
- Adrift (Manövrierunfähig vertrieben)
- Abandoning Ship (Schiff wird verlassen)
- Piracy Attack (Piratenüberfall)
- Man overboard (Mann über Bord)

Das sieht einfacher aus, als es in Wirklichkeit ist, und es kostet Zeit. Am besten drückt man im Notfall einfach nur die Distress-Taste.

Sobald ein Notalarm gesendet ist, startet der DSC-Controller eine interne Stoppuhr, die automatisch etwa alle vier bis fünf Minuten den DSC-Notalarm wiederholt.



„Admiralty List of Radio Signals“. Band 3 beschreibt die Möglichkeiten zum Empfang von Wetterberichten, Band 5 (GMDSS) die Rettungsleitstellen (MRCC).

Die automatische Wiederholung wird abgeschaltet, wenn eine andere FuSt den Empfang des Notalarms per DSC bestätigt. Daher dürfen (in Küstennähe) nur KüFuSt einen Notalarm per DSC bestätigen. Fernab von Küsten müsste eine SeeFuSt, die einen Notalarm per DSC bestätigt, zunächst die See-notleitung übernehmen und den Notalarm per DSC oder Satellit an eine KüFuSt weiterleiten. Auch der Havarist kann die Wiederholung abschalten, indem er das Gerät kurz ausschaltet oder Taste „CLR“ drückt.

Wenn eine KüFuSt einen Notalarm empfängt, bestätigt sie dies sofort per DSC. Der Empfangsbestätigung wird der komplette Notalarm angehängt. Denn sie geht nicht nur an den Havaristen, sondern an alle FuSt. Wer den Notalarm noch nicht empfangen hatte, weiß nun auch Bescheid, und alle wissen, dass das MRCC eingreift.

## Notverkehr eröffnen

Falls er dazu noch in der Lage ist, soll der Havarist nun weitere Einzelheiten nennen. Man sagt, der Havarist soll den Notverkehr eröffnen. Er soll zuerst sprechen und angeben, welche Hilfe benötigt wird und was die Suche und Rettung erleichtert. Insbesondere soll er mitteilen, wie viele Personen in Not sind. Daher müssen alle FuSt nach Empfang eines DSC-Notalarms sofort Kanal 16 abhören (Schreibzeug bereitlegen). So erfahren sie auch den Namen und das Rufzeichen des Havaristen, mit dem sie ihn anrufen und Hilfe anbieten können.

## Notalarm bestätigen

Schiffe sollen den Empfang des Notalarms nur bestätigen, wenn sie nahe beim Havaristen liegen und helfen können. Sie müssen warten, bis die KüFuSt den Empfang bestätigt und der Havarist den Notverkehr eröffnet hat. Wenn danach eine Pause eintritt, bestätigen Schiffe den Empfang – allerdings nicht per DSC, sondern per Sprechfunk. Form und Inhalt der Empfangsbestätigung sind genau vorgeschrieben:

*Mayday*  
*Bert/DA3344*  
*Hier ist*  
*Ernie/DB8833*  
*Erhalten Mayday*

*Mayday*  
*Bert call sign DA3344*  
*This is*  
*Ernie call sign DB8833*  
*Received Mayday*

Das Rufzeichen des Havaristen ist dem DSC-Notalarm nicht zu entnehmen. Es wird erst mit der Eröffnung des Notverkehrs durch den Havaristen bekannt. Geschieht das nicht, wird er mit seiner MMSI angesprochen:

*Mayday*  
*211512680*  
*Hier ist*  
*Ernie/DB8833*  
*Erhalten Mayday*

### Hinweise

- ➔ In der Prüfung muss die Meldung unbedingt *Erhalten Mayday* oder *Received Mayday* lauten. Das ist so vorgeschrieben. *Mayday erhalten* oder *Habe Mayday erhalten* wäre falsch und die Prüfung nicht bestanden.
- ➔ Nur bei der Notalarmbestätigung wird der Name der bestätigenden FuSt und des Havaristen ein Mal gesprochen, im übrigen Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr (s. Seiten 51, 52) immer drei Mal.

In den seltenen Fällen von Verständigungsschwierigkeiten kann gesendet werden:

- statt *An alle Funkstellen*  
*CQ (CHARLIE QUEBEC)*

– statt *Hier ist*  
DE (DELTA ECHO)

– statt *Erhalten Mayday*  
RRR (ROMEO ROMEO ROMEO) MAYDAY

Fernab von Küsten müssen grundsätzlich alle Schiffe, die einen Notalarm empfangen, den Empfang bestätigen. Nur wenn eine KüFuSt den Empfang bestätigt und ein Schiff weit entfernt liegt, darf die Bestätigung entfallen.

Grundsätzlich muss jedes zur Hilfeleistung fähige Schiff auf See, dem gemeldet wird, dass sich Menschen in Seenot befinden, diesen mit größtmöglicher Geschwindigkeit zu Hilfe eilen und ihnen oder dem zuständigen Rettungsdienst hiervon Kenntnis geben. Leistet es keine Hilfe, dann muss der Kapitän im Logbuch darlegen, warum nicht. Das verlangt die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt. Yachten sollten ebenso verfahren.

## Typischer Ablauf

Der Funkverkehr in einem Seenotfall läuft typischerweise in sieben Schritten ab:

1. Havarist löst Notalarm aus
2. MRCC bestätigt den Empfang per DSC
3. Havarist eröffnet den Notverkehr
4. MRCC erteilt erste Ratschläge
5. Schiffe bestätigen per Sprechfunk
6. Verkehr vor Ort (s. Seite 47)
7. Notverkehr wird beendet (s. Seite 49)

<sup>1</sup> Wenn zuvor bereits ein DSC-Notalarm abgegeben wurde, soll danach auch die MMSI gesprochen werden.

## Notmeldung abgeben

Im Gegensatz zu einem digitalen Notalarm versteht man unter einer Notmeldung eine gesprochene Alarmierung – vorzugsweise auf Kanal 16. Der Aufbau einer Notmeldung ist international einheitlich festgelegt, ihr ist ein Notanruf voranzustellen. Der **Notanruf** besteht aus

- dem dreimal zu sprechenden Notzeichen
- den Worten *Hier ist* oder *This is*
- dem drei Mal gesprochenen Schiffsnamen und ein Mal buchstabierten Rufzeichen<sup>1</sup>

Die **Notmeldung** soll sechs Bestandteile umfassen, die nach Möglichkeit in der angegebenen Reihenfolge zu sprechen sind:

- Notzeichen (Mayday)
- Schiffsname und Rufzeichen<sup>1</sup>
- Standortangabe (falls möglich einmal wiederholen, dabei Zahlen in Ziffern sprechen)
- die Art des Notfalls, die Anzahl der Personen an Bord und die erbetene Hilfe
- jede Art von Informationen, die die Hilfeleistung erleichtern können
- das Wort *Over*

Eine Notmeldung wird gesendet, wenn

- der DSC-Notalarm nicht bestätigt wurde
- kein DSC-Controller vorhanden ist oder
- Boote ohne DSC-Controller alarmiert werden sollen

Das MRCC bestätigt den Empfang im Sprechfunk und Punkt 3 entfällt; sonst ist der Ablauf ist gleich. Erhält der Havarist auf seinen Hilferuf keine Antwort, so darf er ihn beliebig oft wiederholen und dabei die Notmeldung auch auf einem anderen Kanal senden.



# Schritt 7: Fragenkataloge, Übungsfragebogen

## Fragenkatalog Mobiler Seefunkdienst für das UKW-Funkbetriebszeugnis (SRC)

Der Fragenkatalog enthält die amtlichen Prüfungsfragen und -antworten. Es ist immer genau eine Antwort richtig. In der Prüfung muss die richtige Antwort angekreuzt werden. Die Reihenfolge der Antworten wurde nicht veröffentlicht. Die hier abgedruckte Reihenfolge der Antworten wurde vom Autor festgelegt.

Hinweis: Lesen Sie am besten zunächst nur die Frage und überlegen Sie, wie die Antwort lautet. Wenn Sie die Antwort nicht kennen, lesen Sie auf der angegebenen Seite nach. Erst wenn Sie die Antwort kennen, lesen Sie auch die möglichen Antworten. Üben Sie die Fragen nicht nur in der abgedruckten Reihenfolge ein, sondern auch wild durcheinander!

### I Mobiler Seefunkdienst und Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

1. „Mobiler Seefunkdienst“ ist mobiler Funkdienst ... Seite 12
  - a. zwischen tragbaren Funkstellen an Bord eines Seefahrzeuges
  - b. zwischen Funkstellen, für die keine Frequenz-zuteilungsurkunde notwendig ist
  - c. zwischen Küstenfunkstellen und Seefunkstellen bzw. zwischen Seefunkstellen untereinander
  - d. ausschließlich zwischen Seefunkstellen
2. Welche Funktion hat das „GMDSS“ (Global Maritime Distress and Safety System)? Seite 9
  - a. Koordinierung der Alarmierung von Seefunkstellen im Seenotfall
  - b. Störungsfreier Funkverkehr im Seenotfall
  - c. Positionsbestimmung des Havaristen durch geostationäre Satelliten
  - d. Hilfe in Seenotfällen und Sicherung der Schifffahrt durch schnelle und genaue Alarmierung im Seenotfall
3. Zu welchem Zweck wurde das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingeführt? Seite 19
  - a. Schnelle und genaue Alarmierung in Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfällen
  - b. Schnelle und genaue Alarmierung in Not- und Dringlichkeitsfällen
  - c. Schnelle Alarmierung nur in Notfällen
  - d. Schnelle und genaue Alarmierung in Not- und Sicherheitsfällen
4. Welche Aufgaben hat die Internationale Fernmeldeunion (International Telecommunication Union, ITU)? Seite 53
  - a. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) rechnet die Gebühren von weltweiten Seefunkgesprächen ab
  - b. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) legt für alle Nationen der UN, die weltweit Seeschifffahrt betreiben, die Mindeststandards hinsichtlich der



Funkausrüstung von Seeschiffen fest

- c. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) führt als internationale Verkehrsbehörde weltweit die Überwachung des Funkverkehrs durch
  - d. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) legt die grundlegenden Regelungen für die internationale Telekommunikation fest
5. Was regelt die Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk, engl. Radio Regulations, RR)? Seite 53
- a. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt die Ausrüstung von Seeschiffen bezüglich der Funkeinrichtung
  - b. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt u. a. die Zuweisung von Frequenzbereichen an die Funkdienste und die Betriebsverfahren im Seefunkdienst
  - c. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt die Benutzung von Radaranlagen auf Seeschiffen auf See und in Häfen
  - d. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) regelt den freien Funkverkehr zwischen den Seefahrt betreibenden Nationen
6. Welche Publikationen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) enthalten speziell für die Sportschifffahrt Informationen zum Seefunk? Seite 60
- a. Jachtfunkdienst „Nord- und Ostsee“
  - b. Nachrichten für Seefahrer
  - c. Nautisches Jahrbuch
  - d. Mitteilungen für Seefunkstellen und Schiffsfunkstellen
7. Was ist eine „Küstenfunkstelle“? Seite 12
- a. Funkstelle des Rundfunkdienstes zur Übermittlung von Wetternachrichten für die Schifffahrt
  - b. Ortsfeste Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes
  - c. Funkstelle an Bord eines Schiffes im Küstenbereich, über die wichtige Informationen für die Seeschifffahrt verbreitet werden
  - d. Funkstelle an Bord eines Schiffes für den Empfang von Funkgesprächen aus dem Mobilfunknetz
8. Was bedeutet „öffentlicher Funkverkehr“? Seite 16
- a. Funkverkehr, der nicht dem Fernmeldegeheimnis und dem Abhörverbot unterliegt
  - b. Funkverkehr, der von jeder Seefunkstelle abgehört werden muss
  - c. Funkverkehr, der im Gegensatz zum nicht-öffentlichen Funkverkehr unverschlüsselt abgewickelt wird
  - d. Funkverkehr, der der Allgemeinheit zum Austausch von Nachrichten dient
9. Für die Teilnahme am öffentlichen Funkverkehr ist – im Gegensatz zur Teilnahme am nicht-öffentlichen Funkverkehr – zusätzlich erforderlich ... Seite 16
- a. Besitz einer Frequenzzuteilungsurkunde
  - b. Zulassung des Funkgeräts
  - c. Vertrag mit einer Abrechnungsgesellschaft
  - d. Besitz eines Seefunkzeugnisses
10. Wodurch erfährt eine Seefunkstelle von einer Küstenfunkstelle, dass dort Nachrichten für sie vorliegen? Seite 16
- a. Individuelle Benachrichtigung mittels SMS oder E-Mail
  - b. Öffentliche Benachrichtigung mittels Navtex
  - c. Individuelle Benachrichtigung oder Abhören von Sammelanrufen
  - d. Individuelle Benachrichtigung durch die Abrechnungsgesellschaft

## Schritt 8: Englische Seefunktexte und Begriffe

### Katalog Seefunktexte für das UKW-Funkbetriebszeugnis (SRC)

Der Katalog enthält die amtlichen Seefunktexte in deutscher und englischer Sprache. In der theoretischen Prüfung wird dem Bewerber einer der englischen Texte diktiert. Dabei werden Namen und geografische Begriffe mithilfe der Buchstabiertafel (siehe Seite 202) buchstabiert. Der Bewerber muss den Text aufschreiben und anschließend schriftlich ins Deutsche übersetzen. In einer zweiten Übersetzungsaufgabe wird dem Bewerber einer der deutschen Texte vorgelegt. Dieser Text muss schriftlich ins Englische übersetzt werden. Für jede Aufgabe stehen 15 Minuten Zeit zur Verfügung. Bei fehlerhafter oder unvollständiger Übersetzung erfolgt eine mündliche Nachprüfung.

**1** 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.+  
**1** In der Nähe der Leuchttonne Humber 5 wurde ein gekentertes Rettungsflöß beobachtet. Überlebende wurden nicht gesichtet. Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, scharf Ausschau zu halten.+

**2** Seydisfjord/DFBY in position 61-10 N 003-45 E, after explosion fire in engine room, 2 persons are seriously injured, we have to abandon the vessel, require immediate help.+  
**2** Seydisfjord/DFBY auf Position 61-10 N 003-45 E, nach einer Explosion Feuer im Motorraum, 2 Personen schwer verletzt, wir müssen das Schiff verlassen, benötigen sofortige Hilfe.+

**3** M/V Freyburg/DCAW reports person over board, last seen in position 53-53 N 008-56 E at 0730 UTC. All ships in vicinity are requested to keep sharp lookout and report to Maritime Rescue Co-ordination Centre Bremen.+  
**3** M/S Freyburg/DCAW berichtet Mensch über Bord, um 0730 UTC zuletzt gesichtet auf Position 53-53 N 008-56 E. Alle Schiffe in der Nähe werden gebeten, scharf Ausschau zu halten und die Seenotleitung Bremen zu informieren.+

**4** Vikingbank/DESI in position 54-07 N 008-46 E, rudder broken, drifting in rough sea towards the banks, require immediate assistance.+  
**4** Vikingbank/DESI auf Position 54-07 N 008-46 E Ruder gebrochen, treiben in rauer See auf die Sände zu, benötigen sofortige Hilfe.+

5

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

6

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

7

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

8

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

5

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

6

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

7

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

8

Sturmwarnung für Skagerrak und Kattegat, W 8 bis 9, abnehmend auf 7, raue See, Schauer, mäßige bis schlechte Sicht.+

9

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

10

Following received at 0732 UTC on VHF channel 16:<sup>1</sup> "Mayday Fjaellfjord/LGBX in position 54-14 N 007-52 E, explosions in engine room, 6 persons are injured, require helicopter and medical assistance."+

11

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

12

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

9

M/S Gutenfels/DEEV auf Position 16-28 S 174-51 E, Wassereintrich, Schiff befindet sich in kritischem Zustand, Schiffe in dem Gebiet werden gebeten, diese Position anzusteuern, um Hilfe zu leisten.+

10

Um 0732 UTC Folgendes auf UKW-Kanal 16 empfangen: „Mayday Fjaellfjord/LGBX auf Position 54-14 N 007-52 E, Explosionen im Maschinenraum, 6 Personen verletzt, benötigten Hubschrauber und medizinische Hilfe.“+

11

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

12

M/S Hanseatic/DABR auf Position 51-10 N 003-45 E, Schiff ist wegen defekter Ruderanlage manövrierunfähig, benötigte Schlepperhilfe.+

<sup>1</sup> Doppelpunkt = colon

Anführungsstriche = quotation marks

### Display

Aus der hier gezeigten Grundeinstellung gelangt man durch Drücken der CALL-Taste in das Hauptmenü.

### Distress-Taste

Wird die Distress-Taste 5 Sekunden lang gedrückt gehalten, so wird ein DSC-Notalarm gesendet. In der Prüfung muss jedoch zunächst der Controller editiert – d. h. Notfallart, Position und Zeit eingegeben – werden.

### Clear-Taste

Drücken dieser Taste macht die letzte Eingabe rückgängig.

### BS-Taste

BS steht für Back Space. Damit kann eine Ziffer gelöscht werden – etwa um einen anderen Kanal zu wählen als vorgeschlagen.

### A/a-Taste

Dient u. a. zum Löschen empfangener Rufe.

### Ziffer-, Buchstabentastatur

Zum Eingeben von Position, Zeit und Adressbuch.



### Menütasten

Mit ▲ und ▼ kann man durch das Menü blättern, mit ▶ und ◀ den Cursor positionieren.

### Enter-Taste

Mit ENT wird die Eingabe bestätigt.

### Calltaste

Diese Taste öffnet das Menü. Sie muss in der Prüfung immer zuerst gedrückt werden. Zum Senden müssen CALL und ENT gleichzeitig gedrückt werden.

### Ein-/Aus-Schalter

Der DSC-Controller wird am Funkgerät ein- und ausgeschaltet (Taste Power).

**Sonstige Fertigkeit 8** (siehe Seite 157)

Your boat

- Ernie/DA1045 211001650

You want a small talk with your friend

- Bert / DA1046 211001660  
on channel 69.

-VHF DSC Controller-  
  
CH 70 WATCHING  
  
GPS: UTC 13:11  
Lat 56° 54' N  
Lon 3° 21' E

Call

<Select a subject>  
  
Individual call  
Group call  
All ships call  
Position request  
▶ Received calls  
Distress setting

▲

4x

<Select a subject>  
  
▶ Individual call  
Group call  
All ships call  
Position request  
Received calls  
Distress setting

ENT

<Select address ID>  
  
▶ Manual Entry  
Bert  
  
<CLR->Exit / ENT->OK>

▼

<Select address ID>  
  
Manual Entry  
▶ Bert  
  
<CLR->Exit / ENT->OK>

ENT

<Select a category>  
  
▶ Routine  
Safety  
Urgency  
Distress  
  
<CLR->Exit / ENT->OK>

ENT

<Input a traffic CH>  
  
CH: 16  
  
<CLR->Exit / ENT->OK>

BS ←

2x