



Häufig gestellte Fragen und Antworten zur Wettfahrtdokumentation

Regel 14 (Notice of Race): Funkverkehr/Elektronische Hilfsmittel, einschließlich Prüfformular und Position 43 der Ausrüstungskontrollliste.

Fragen zur Funkkommunikation/zu den elektronischen Hilfsmitteln sowie zu deren Registrierung und Bedienung.

Antworten: Diese Aspekte werden im Folgenden erläutert, und am Ende ist ein Prüfformular beigelegt.

VHF-Funk

Ein UKW-Funkgerät ist für die Teilnehmer des CAM Race obligatorisch. Notfall-, Dringlichkeits- und Sicherheitskommunikation auf dem Wasser erfolgt über UKW-Funk.

Empfohlen wird ein sogenanntes Kombi-Funkgerät mit DSC-Option für die Kommunikation auf Binnenwasserstraßen (Inland-binv-Modus: ATIS, Sendeleistung 1 Watt. Auf Kanal 16 und auf UKW-Kanälen zur Kommunikation mit Verkehrsstationen: 25 Watt) und auf See (Int sea mode: MMSI-Nummer, Sendeleistung auf allen Kanälen 25 Watt). Da die Kommunikation immer möglich sein sollte, muss eine Notantenne an Bord sein, dies gilt auch für AIS. Für UKW-Funk und AIS kann der gleiche UKW-Antennentyp verwendet werden (gleiches UKW-Frequenzband).

Hinweis: Seit dem 1. Januar 2024 wurde die Kanalbelegung des UKW-Sprechfunks geändert. Damals wurde das neue VDES-System (VHF Data Exchange System) eingeführt. Dadurch wurden einige UKW-Kanäle geändert und stehen nicht mehr für die Kommunikation mit Brücken, Schleusen usw. zur Verfügung. Die ursprünglichen Kanäle werden nun für digitale Daten genutzt. Wenn Ihr Funkgerät noch nicht für VDES geeignet ist, kann es umprogrammiert werden. Das Funkgerät gilt als für VDES programmiert, wenn die Kanäle 24, 25 und 26 nicht mehr gescannt werden können. In diesem Fall verfügt das Gerät über eine VDES-Kanalbelegung. Die zuständige Behörde verpflichtet Sie nicht dazu, diese neue Kanalbelegung zu programmieren.

AIS (Automatisches Identifizierungssystem)

Ein AIS-Transponder ist für die Teilnehmer des CAM Race obligatorisch. Ein AIS ist ein globales System zur automatischen Identifizierung und Anzeige von Position, Kurs und Geschwindigkeit des Schiffsverkehrs. Man ist für andere Schiffe sichtbar und kann dem weiteren Schiffsverkehr folgen. Auch die Behörden an Land und gegebenenfalls die SAR-Einheiten können Ihr Schiff über AIS sehen und verfolgen. Das AIS kann eine eigene Antenne verwenden, aber auch mit der UKW-Antenne kombiniert werden. Der AIS-Transponder muss während des gesamten Rennens eingeschaltet sein.

Vermessung der VHF- und AIS-Installationen

Die ordnungsgemäße Funktion der UKW- und AIS-Anlage hängt von den verwendeten Geräten, Anschlüssen, Antennenkabeln und Antennen ab. Das SWR von diese Installationen müssen kleiner als 1:2,0 sein. Dadurch ändert sich der Text „with no more than 40% power loss.“ der Regeln 3.29.2(b) und 3.29.13(b) der OSR.

Die gesamte Anlage sollte zugelassen sein. Eine aktuelle Zulassungsbescheinigung, die nach dem 1. Januar des Starts zum jeweiligen CAM-Race ausgestellt wurde, muss vorgelegt werden können. Dabei kann es sich beispielsweise um eine wahrheitsgemäß ausgefüllte Checkliste „Testformular für maritime Sende-/Empfangsgeräte“ handeln, siehe unten Um dies zu überprüfen.

EPIRB (Emergency Position Indicating Beacon)

Eine EPIRB ist für die Teilnehmer des CAM Race obligatorisch. Sie müssen eine EPIRB der Kategorie 406 MHz mindestens der Kategorie II besitzen.

Eine EPIRB ist eine Notfunkbake, die manuell oder automatisch aktiviert wird. Dieses Gerät sendet im Notfall automatisch die programmierte MMSI-Nummer aus.

Die Position der EPIRB mit GPS wird ebenfalls auf 406 MHz gesendet und von SAT-Bodenstationen ermittelt. Über Satelliten wird die Alarmmeldung an eine Bodenstation übertragen. Die Bodenstation leitet die Informationen an eine nationale Behörde weiter, woraufhin eine Such- und Rettungsaktion eingeleitet wird. Es versteht sich von selbst, dass bei unsachgemäßem Einsatz Hilfsorganisationen zu Unrecht in Anspruch genommen werden. Vergewissern Sie sich, dass die programmierte MMSI-Nummer mit der MMSI-Nummer übereinstimmt, wie sie in der FEI-Registrierung angegeben ist. Vergewissern Sie sich auch, dass Ihre korrekte (Mobil-)Telefonnummer an Bord und zu Hause mit der in Ihrer Registrierung übereinstimmt. Das Verfallsdatum des Akkus darf während des Rennens nicht überschritten worden sein.

Batterie

Für das einwandfreie Funktionieren des (Kombi-)UKW-Sprechfunks und des AIS ist es wichtig, dass der Zustand der Batterie für das Bordnetz gut ist.

Anmeldung

Sowohl die fest installierte UKW-Funkanlage als auch die tragbare(n) UKW-Funkanlage(n), der AIS-Transponder, die AIS-MOB und die EPIRB müssen bei der Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI), bzw. der Bundesnetzagentur (BNetzA) eingetragen werden.

Bei der Registrierung eines UKW-Funkgeräts für Binnenwasserstraßen stellt das RDI, bzw. die BNetzA einen ATIS-Code zur Verfügung. Bei der Anmeldung eines UKW-Funkgeräts für die Seeschifffahrt handelt es sich hierbei um eine MMSI-Nummer. Für ein kombiniertes UKW-Radio müssen sowohl der ATIS-Code als auch die MMSI-Nummer programmiert werden. Bei der Registrierung des AIS-Transponders und der EPIRB werden auch bootbezogene MMSI-Nummern angegeben.

Dies können Sie selbst mithilfe der Benutzer- und Installationsanleitung tun oder vom Lieferanten der UKW-Sprechfunkanlage durchführen lassen. Die Programmierung der MMSI-Nummer in der EPIRB darf nur durch den Lieferanten vorgenommen werden. Dies gilt auch aufgrund der Anforderungen an die Wasserdichtigkeit für das Auswechseln der Lithiumbatterie.

Betriebszertifikate.

Um die Kombination UKW-Funk und EPIRB nutzen zu können, muss mindestens eine Person an Bord über das Marcom-B-Zertifikat (für deutsche Teilnehmer: SCR-Funkschein) verfügen.

In der Woche vor dem Start kann ein RDI-Inspektor anwesend sein, um die Registrierung der Ausrüstung und die erforderlichen Betriebsbescheinigungen zu überprüfen.

Die maritime Sende-/Empfangsausrüstung und das Vorhandensein der richtigen Registrierungen sind genehmigt, wenn das Formular „Testformular Maritime Sende-/Empfangsausrüstung CAM Race“, wie nachstehend wiedergegeben, nach der Prüfung von einer befugten Person wahrheitsgemäß ausgefüllt und unterschrieben sowie bei der Anmeldung eingereicht wurde.

Bei der Kontrolle der Punkte auf der Ausrüstungskontrollliste in Lauwersoog in der Woche vor dem Start der CAM Race muss neben dem unterzeichneten Testformular auch die Registrierungsbescheinigung der zuständigen Behörde vorgelegt werden können, damit überprüft werden kann, ob der ATIS-Code und die MMSI-Nummer vergeben wurden. In Lauwersoog kann die Prüfung der Funkanlage auch durch einen Prüfer der CAM Race-Organisation durchgeführt werden. Bitte stellen Sie sicher, dass die Anlage hierfür vorbereitet und zugänglich ist. Dafür müssen Sie die Ausrüstung vorbereiten/zugänglich machen.

Bitte beachten Sie; Beim Testen in Lauwersoog bleibt im Falle eines Ausfalls möglicherweise nur wenig Zeit für die Wiederherstellung.

Prüfungsformular Maritime Sende-/Empfangsausrüstung CAM Race



Name des Skippers			
Name des Bootes			
Ausrüstungs-Liste:	Beschreibung:	Messung:	Zustimmen ja/nein:
23	Batterie 1	Gemessene Spannung: Volt Spannung > 11,5 Volt	Ja / Nein
23	Batterie 2	Gemessene Spannung: Volt Spannung > 11,5 Volt	Ja / Nein
34	UKW-Funkgerät Type DSC	Call Sign: 1 Watt: Korrekter ATIS-Code? Sendeleistung in diesem Modus W 25 Watt: Korrekter MMSI-Code? Sendeleistung in diesem Modus: W SWR: SWR <= 1: 2.0 Notantenne vorhanden?	Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein
35	Tragbares UKW- Funkgerät	Call Sign: Korrekter ATIS-Code? Betrieb in Ordnung?	Ja / Nein Ja / Nein
41	EPIRB 406 MHz type II	Korrekter MMSI-Code eingegeben? Exp. Datum der Batterie noch nicht Abgelaufen? EPIRB-Test erfolgreich?	Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein
42	AIS-Transponder	Korrekter MMSI-Code eingegeben? SWR: SWR <= 1:2.0 AIS-Test erfolgreich?	Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein
43	Überblick Anmeldungen und Betriebszertifikate.	UKW- Funkgerät Tragbares UKW- Funkgerät EPIRB AIS	Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein Ja / Nein
Datum: - - 2026		Kommentare: Genehmigt? Ja / Nein	
Regler:			
Unterschrift:			

Regel 16.6 (WB) und Punkt 48 (Ausrüstungskontrollliste): Kiel-/Ruderinspektion (einschließlich Prüfprotokoll).

Frage: Was beinhaltet die Kiel-/Ruderinspektion, und wie muss ich das nachweisen?

Antwort: Die Kiel-/Ruderinspektion darf zu Beginn des Wettkampfs nicht länger als zwei Jahre zurückliegen. Es wird außerdem empfohlen, bei einer Grundberührung die Kiel-/Rumpfkonstruktion zu überprüfen.

Die visuelle Inspektion der Kiel-/Rumpfkonstruktion verringert das Risiko des Verlusts des Kiels infolge von Schäden durch Grundberührung, Kollision mit einem harten Gegenstand, mangelhafte Wartung, sichtbare Materialermüdung usw. Eine unabhängige Inspektorin bzw. ein unabhängiger Inspektor führt die Kielinspektionsarbeiten durch. Diese Person verfügt über Fachkenntnisse in Bezug auf Kielkonstruktionen, z. B. ein Werftmitarbeiter mit ausreichender Erfahrung oder ein Bootseigner mit fundiertem Wissen, jedoch nicht der Eigentümer des zu inspizierenden Bootes. Diese Inspektion darf nicht in der Woche vor dem Rennen in Lauwersoog durchgeführt werden. Es liegt in der Verantwortung des Eigentümers/Skippers, eventuelle Mängel zu beheben.

Was muss inspiziert werden? Die Kielbolzen werden auf Korrosion und auf korrekten Vorspannungszustand überprüft; die Muttern müssen fest angezogen sein. Es wird kontrolliert, ob Bewegung in der Kiel-/Rumpfkonstruktion vorhanden ist. Dies kann überprüft werden, wenn das Boot im Kran hängt und der Kiel frei über dem Boden schwebt. Dabei werden seitliche Bewegungen am Kiel vorgenommen. Die Inspektorin bzw. der Inspektor kontrolliert sowohl im Bootsinneren als auch außen, ob Spiel in der Konstruktion vorhanden ist. Außerdem wird auf eventuelle Materialermüdung geachtet. Zeitgleich mit der Kielinspektion wird auch die Ruderanlage auf z. B. Korrosion oder Verschleiß überprüft.

Nach Abschluss der Inspektion ist das folgende Formular sowohl von der Inspektorin bzw. dem Inspektor als auch vom Eigentümer/Skipper auszufüllen und zu unterzeichnen und muss bei der Anmeldung im Regattabüro in Lauwersoog abgegeben werden.

Erklärung über die Durchführung der Kiel-/Ruderinspektion.

Bootname:		Segelnummer:	
Diese visuelle Inspektion wurde durchgeführt, um visuell erkennbare Anzeichen zu identifizieren und zu dokumentieren, die möglicherweise die strukturelle Integrität des Kiels und des Ruders des Schiffes beeinträchtigen könnten. Sie stellt keine Garantie dafür dar, dass das Schiff seetüchtig ist oder dass der Eigentümer die festgestellten Mängel behoben hat.			
Der/die Inspektor(in) erklärt, die Überprüfung der Kiel-/Ruder-/Rumpfkonstruktion nach bestem Wissen und Gewissen durchgeführt zu haben. Er/sie hat Unvollkommenheiten festgestellt / keine Unvollkommenheiten festgestellt.			
Inspector:	Unterschrift:	Datum:	
Der Eigentümer/Skipper des Bootes mit dem Namen: und der Segelnummer: erklärt, dass er am: 2026 (Datum) die Kiel-/Ruderinspektion hat durchführen lassen und über eventuelle Mängel informiert wurde.			
Name:	Unterschrift:	Datum:	

Punkte 16 (Ausrüstungskontrollliste): Beschreibung der Inspektion von Rettungswesten

Frage: Welche Anforderungen werden an die Rettungswesten gestellt, und was und wie müssen die Rettungswesten getestet werden?

Antwort: Rettungswesten In der Ausrüstungskontrollliste ist unter Punkt 16 vorgeschrieben, dass pro Besatzungsmitglied eine Rettungsweste mit einem Mindestauftrieb gemäß ISO 150 N an Bord vorhanden sein muss. Diese Rettungsweste muss mit einer Pfeife und einer Bergeöse ausgestattet sein. Außerdem muss ein Licht vorhanden sein, das für mindestens 8 Stunden ein Blinklicht ausstrahlt und manuell einschaltbar ist. Siehe hierzu die Vorschriften von SOLAS LSA 2.2.3. Weiterhin muss die Rettungsweste mit einem Schrittgurt oder zwei Oberschenkelgurten versehen sein. Auf der Rettungsweste muss der Name des Trägers oder des Bootes unauslöschlich angebracht sein. Es gibt keine offizielle (verpflichtende) Prüfung für Rettungswesten. Sowohl die OSR als auch die SOLAS schreiben vor, dass Rettungswesten regelmäßig, vorzugsweise jährlich, überprüft werden sollten. Es tritt normale Abnutzung durch (intensive) Nutzung sowie durch Einwirkung von Sonne, Wasser und Salz auf. Die Rettungsweste wird mittels einer Tablette oder Patrone aktiviert, die bei Wasserkontakt das Aufblasen der Weste auslöst. Diese Tablette oder Patrone ist nur begrenzt haltbar und muss regelmäßig, z. B. einmal jährlich, ausgetauscht werden. Bei der Kontrolle der Weste muss auch die CO₂-Patrone überprüft werden. Bei Rostbildung oder Beschädigung muss die Patrone ersetzt werden. Außerdem ist auf jeder intakten Patrone das Gewicht angegeben. Wird bei einer Wägung ein Gewichtsverlust festgestellt, liegt ein Leck vor und die Patrone muss ebenfalls ersetzt werden. Diese CO₂-Patronen sind einzeln erhältlich und können ebenso wie die Tablette oder Patrone vom Benutzer selbst ausgetauscht werden. Die Kontrolle kann auch von einem Fachbetrieb durchgeführt werden. In die Niederlande, z.B. bei Georg Kniest, Kok Watersport usw. Bei der KNRM kann man Rettungswesten teilweise ebenfalls prüfen lassen.

Position 25 der Ausrüstungskontrollliste und Regel 16.9 der Wettkampfbestimmungen: Erste Hilfe

Frage: Welches Erste-Hilfe-Diplom wird verlangt und welcher Verbandskasten muss an Bord sein?

Antwort: Nach den OSR (Regel 16.05.2) muss mindestens ein Besatzungsmitglied vertraut sein mit:

- Erste-Hilfe-Verfahren;
- Unterkühlung;
- Ertrinken;
- Wiederbelebung;
- relevanten Kommunikationssystemen.

Darüber hinaus muss ein weiteres Besatzungsmitglied über ein gültiges Erste-Hilfe-Zertifikat verfügen, das innerhalb der letzten fünf Jahre erworben wurde. Dieses Erste-Hilfe-Zertifikat muss in der Liste der von den nationalen Behörden anerkannten Diplome auf der World Sailing-Website aufgeführt sein, wie z. B. ein Erste-Hilfe-Diplom oder ein RYA-Zertifikat.

Die OSR schreibt in Regel 4.08 vor, dass ein Erste-Hilfe-Koffer einschließlich eines Erste-Hilfe-Büchleins (oder einer Anleitungskarte) an Bord vorhanden sein muss. Der Inhalt muss den zu erwartenden Bedingungen, der Dauer der Überfahrt und der Anzahl der Besatzungsmitglieder angepasst sein. Empfohlen wird ein Erste-Hilfe-Koffer für Hochseesegler. Das Ablaufdatum darf nicht überschritten sein.

Punkte 27, 28, 29 und 30 (Ausrüstungskontrollliste): Physische Seekarten

Frage: Welche Karten sind erforderlich, um an der CAM-Regatta teilzunehmen?

Antwort: Die Seekarten müssen neu oder aktualisiert sein. Als Ersatz für die Anlaufkarten von Esbjerg, Helgoland und Limfjord sowie für Häfen an der norwegischen Südküste genügen auch aktualisierte Hafenhandbücher wie der aktuelle Cruising Almanac oder die Reeds, sofern die Anlauftrouten an die letzte Tonne des Überseglers anschließen. Ein vollständiges Kartenset für dieses Rennen kann zum Beispiel bestehen aus: Hydrografische Karte Waddenzee Oost 1812, Karte 1423 der British Admiralty (Terschelling bis Esbjerg), Karte 1422 der British Admiralty (Esbjerg bis Hanstholm inkl. Offshore-Öl- und

Gasfelder), für das Skagerrak bis zur norwegischen Südküste Karte 1402 der BA. Zusammen mit den Karten NO 1.2, NO 2 und DK 6 decken diese Karten das gesamte Gebiet ab.

In Punkt 39 der Ausrüstungs-Checkliste werden 4 Handfackeln verlangt (Art. 4.23 (OSR)).

Frage: Ist ein elektronisches Notsignal auch anstelle der in der Ausrüstungs-Checkliste vorgeschriebenen Handfackeln zulässig?

Antwort: Rote Handfackeln, wie sie die OSR vorschreibt, sind dafür ausgelegt, Ihre Position kenntlich zu machen, wenn das Rettungsboot bereits unterwegs ist. Sie brennen mindestens 60 Sekunden und sind bis zu einer Entfernung von 5 Seemeilen sichtbar. Dieses Notsignal ist sowohl für den Einsatz am Tag als auch in der Nacht geeignet. Die Ocean Signal RescueMe EDF1 Leuchtrakete ist ein solches elektronisches Notsignal und ein relativ neues und innovatives Produkt. Es handelt sich um ein wiederverwendbares, tragbares Signalisierungsgerät, das modernste, ultrahelle LED-Beleuchtung nutzt. Da kein Feuer zum Einsatz kommt, ist die RescueMe EDF1 Leuchtrakete auch sicher in einem Rettungsfloß zu verwenden. Darüber hinaus ist das Gerät kompakt, nach IP67 wasserdicht, einfach zu bedienen und mit austauschbaren, langlebigen Batterien ausgestattet (Signal kann 6 Stunden lang genutzt werden). Die maximale Reichweite von 7 Seemeilen bei 360-Grad-Abdeckung sorgt zudem für eine hervorragende Sichtbarkeit für Rettungsteams.

Regel 1.7 der Ausschreibung: Regeln

Frage: Warum gibt es jetzt zwei verschiedene Offshore Special Regulations (OSR)?

Antwort: Die Anmeldung für die 22. CAM Race ist nun auch für Multihulls geöffnet. Daher gibt es sowohl für Monohulls als auch für Multihulls eine eigene OSR. Infolgedessen existieren auch zwei Ausrüstungskontrolllisten: eine für Monohulls und eine für Multihulls.

Achtung: Ursprünglich war die World Sailing Offshore Special Regulations Extract Category 2 Version 1.14 vorgeschrieben. Jetzt gilt Version 1.15. Der Unterschied zwischen beiden Versionen besteht darin, dass in der neuesten Version die Regel 4.27.1.g hinzugefügt wurde.

Da die Versionen auf der Website von World Sailing kaum oder gar nicht auffindbar sind, wurde beschlossen, sowohl die Monohull-Version als auch die Multihull-Version auf der CAM-Race-Website unter „Wettkampfunterlagen“ zu veröffentlichen.