

---

## **Vorwort:**

**Lieber Törn Teilnehmer!**

Begleitend zu Deinem Urlaubstörn erhältst Du dieses Skriptum. Darin findest Du Anleitungen für die verschiedenen "Manöver auf engem Raum". Wenn Du diese Manöver wirklich beherrschen willst, so führt kein Weg an den praktische Übungen vorbei. Du solltest aber ein Manöver, bevor Du versuchst es zu fahren bereits im Kopf durchgespielt haben. Dabei werden Dir die folgenden Anleitungen sicherlich helfen.

Die **Segelmanöver** sind ebenfalls ein ganz wichtiger Bestandteil dessen, was Du zur sicheren Führung eines Segelschiffes brauchst. Das wir diese natürlich ebenfalls intensiv üben werden, versteht sich von selbst.

Die **Hafenmanöver** werden umso schwerer je größer das Boot ist. Die Segelmanöver jedoch kannst Du am besten auf kleinen Booten erlernen. Du wirst bemerken, daß nicht derjenige auf einer Yacht am leichtesten tut der die meisten Seemeilen hat, sondern derjenige der am öftesten mit kleinen Jollen fährt. Ich empfehle daher jedem Freizeitskipper regelmäßig auf einem See mit kleinen Jollen zu segeln. Jedes Jahr 2 bis 3 Wochen auf Segeltörn ist alleine einfach zu wenig Erfahrung um im Urlaub eine Segeljacht auch unter widrigen Umständen sicher zu führen.

Ich wünsche Dir einen erfolgreichen Urlaubstörn und für deine seglerische Zukunft "Mast und Schotbruch".

## **Inhalt:**

### **1 Manöver unter Maschine**

Allgemeines, Der Radeffekt..... 1

### **2 Drehen und Stoppen**

..... 1

### **3 Ablegen**

..... 2

### **4 Eindampfen in die Vorspring**

..... 4

### **5 Anlegen**

..... 5

### **6 Festmachen, Leinenarbeit**

..... 7

### **7 Reffen**

..... 8

### **8 Segeltrimm**

schnell = sicher ..... 9

### **9 Schwerwetter**

..... 10

### **10 Charterschiffe**

..... 10

### **11 Schiffsführung**

und Seekrankheit ..... 11

### **12 Sicherheit**

und Bedienungshinweise ..... 12

# 1 Manöver unter Maschine

## 1.1 Allgemeines

### ♦ Motorbedienung

- Nur bei Standgas einkuppeln. Niemals die Gänge durchreißen.
- Regelmäßig Ölstand kontrollieren. Wenn der Motor kurz vorher gelaufen ist, mußt Du einige Zeit warten bis sich das Öl in der Wanne gesammelt hat. Du würdest sonst zu wenig Öl messen und eventuell unnötigerweise nachfüllen. Zuviel Öl ist zwar nicht so schlecht wie zuwenig Öl, aber es schadet dem Motor ebenfalls. (Verschiedene Dichtungen beginnen zu lecken.)
- Solange der Motor nicht warm ist nicht mit Vollgas fahren.
- Nicht im Standgas warmlaufen lassen! (schlechte Schmierung → hoher Verschleiß)
- Während des Fahrens auf das Betriebsgeräusch des Motors und auf Kühlwasseraustritt achten.

### ♦ Geschwindigkeit

Prinzipiell werden Hafenmanöver mit **möglichst geringer Fahrt** durchgeführt. Dadurch verlängerst du deine Reaktionszeit und wenn etwas schief geht, gibt es kaum Beschädigungen.

Das Boot läßt sich aber nur ab einer gewissen **Mindestgeschwindigkeit** steuern. In Vorausfahrt können wir grundsätzlich besser steuern als in Achterausfahrt, da das Ruder besser angeströmt wird.

Die erforderliche Mindestgeschwindigkeit hängt natürlich von der Konstruktion des Schiffes ab, aber auch von Wind und Windrichtung. Bei Seitenwind mußt Du das Manöver sicher schneller fahren als sonst.

### ♦ Achterausfahrt

Beim Achterausfahren das Ruder unbedingt immer festhalten. Wenn das Ruder ungebremst von der einen auf die andere Seite schlägt kann das Schäden am Ruder, Quadranten und den Seilzügen hervorrufen. Daher auch nie mit hoher Geschwindigkeit achterausfahren.

### ♦ Seitenwind

läßt bei Hafenmanövern immer den Bug nach Lee abtreiben.

### ♦ Sicherheit

- Jeder an Bord, aber vor allem die Personen, die am Anlegemanöver (oder Ankermanöver) beteiligt sind müssen Schuhe Tragen.
- Niemals dürfen Körperteile (Fuß, Hand, ...) zwischen Kaimauer und Schiff geraten.

## 1.2 Den Radeffekt

kannst Du vor allem in Achterausfahrt feststellen. Wenn Du mit dem Heck zur Mole (Muring oder Buganker) liegst, kannst Du die Richtung des Radeffektes feststellen, indem Du den Rückwärtsgang einlegst, ein wenig Gas gibst und beobachtest auf welche Seite das Heck gezogen wird.

Geht das Heck nach Backbord → rechtsgängige Schraube

Geht das Heck nach Steuerbord → linksgängige Schraube.

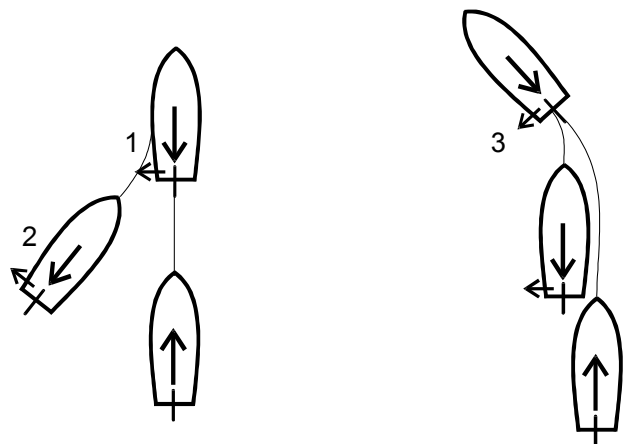
Natürlich wirkt der Radeffekt auch in Vorausfahrt, aber die Wirkung ist dort fast zu vernachlässigen.

**!!Alle in diesem Heft beschriebenen Manöver beziehen sich auf eine RECHTSGÄNGIGE Schraube!!**

## 2 Stoppen und Drehen

### 2.1 Stoppen

Wenn du unter Maschine geradeaus fährst, und dann abstoppst, wirst Du feststellen, daß Dein Boot nicht nur langsamer wird, sondern auch das Heck dreht. Gegen diese Drehung (entsteht durch den Radeffekt) kannst Du mit dem Ruder nichts tun, da es im Übergang von Voraus- auf Achterausfahrt nur kaum bis gar nicht angeströmt wird und somit unwirksam ist. (1)



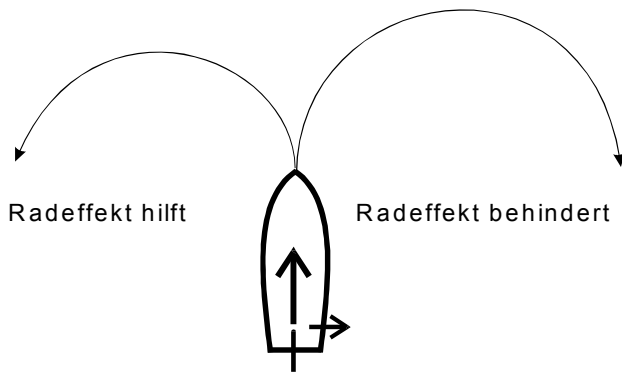
Erst wenn das Boot in Achterausfahrt übergegangen ist und eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht hat, läßt es sich wieder steuern. (2)

Wenn Du also "geradeaus" rückwärts fahren möchtest, mußt Du die Drehung, die der Radeffekt hervorrufen wird vorher einplanen. Also steuern wir noch in Vorausfahrt unser Boot um genau den Winkel nach Backbord, den uns der Radeffekt nachher wieder drehen wird. (3)

## 2.2 Drehen

### ♦ **Kleinsten Drehkreis**

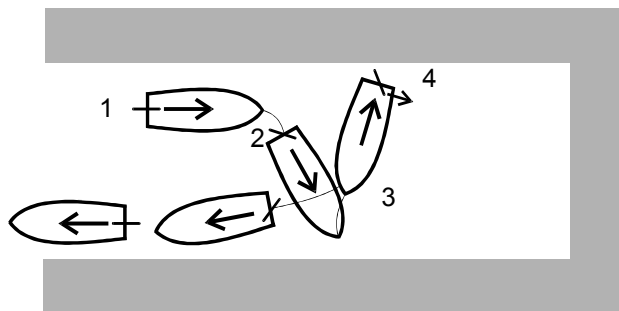
(in Vorausfahrt). Bei rechtsgängiger Schraube nach Backbord, da der Radeffekt die Drehung unterstützt.



### ♦ **Drehen am Teller**

Wenden des Schiffes, wenn nur sehr wenig Platz (ca. 1,5 Bootslängen) zur Verfügung steht. Hauptanwendung dieses Manövers ist die Rettung eines vermurksten Anlegemanövers.

- 1) Langsam ins backbordseitige Drittel fahren
- 2) Vorausfahrt und Ruder hart Steuerbord.
- 3) Rechtzeitig bevor Du auf der anderen Seite anstehst achteraus einkuppeln und ein wenig "gasgeben". Der Radeffekt zieht Dir dabei das Heck nach Backbord, das Ruder bleibt auf hart Steuerbord!
- 4) Bevor Du hinten anstehst wieder Vorausfahrt. Das Ruder wird angeströmt und das Boot dreht wieder auf die gewünschte Seite. Danach wieder zu Punkt 2 usw.

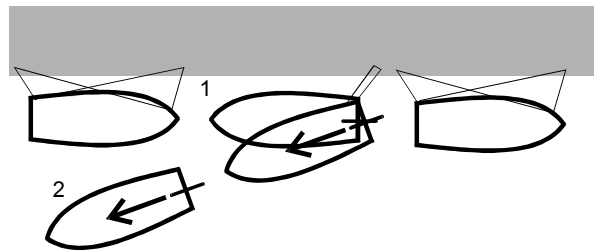


## 3 Ablegen

### ♦ **Ohne oder mit ablandigem Wind**

Einfachste Version des Ablegens, wenn Du längs an der Mole liegst.

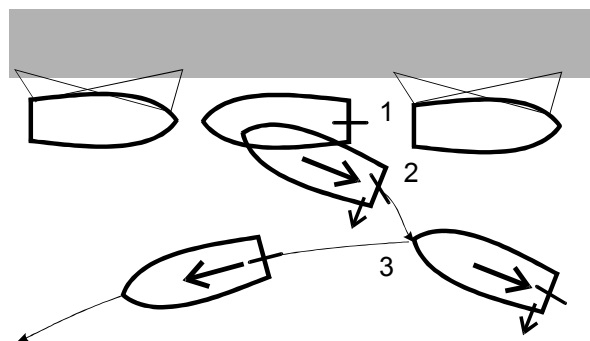
- 1) Leinen bis auf die Achterleine los und Bug absetzen. Bei ablandigem Wind treibt der Bug von ganz alleine weg von der Mole.
- 2) Vorwärts wegfahren. Aber Achtung beim Ruderlegen, daß Du das Heck nicht in die Mole fährst.



### ♦ **Ablegen über die "Schokoladenseite"**

Das Boot liegt mit seiner Steuerbordseite längs an der Mole. In Achterausfahrt zieht uns der Radeffekt das Heck von der Mole weg.

- 1) Leinen los, Heck absetzen.
- 2) Achteraus aus der Lücke herausfahren.
- 3) Wenn genügend Abstand zur Mole erreicht worden ist, in Vorausfahrt von der Mole wegfahren.

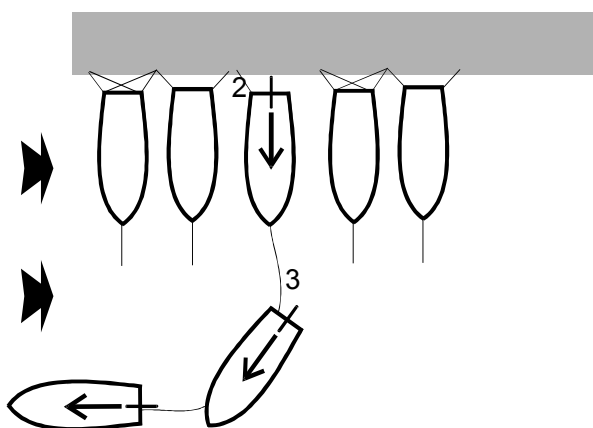


#### ♦ **Ablegen von einem Muringliegeplatz**

Dabei ist zu beachten: Nach dem Loswerfen muß die Muring untergegangen sein bevor wir drüberfahren. Wenn nicht könnte Sie in die Schraube kommen.

Wir dürfen nicht über die Murings der gegenüberliegenden oder Nachbarboote fahren. Bei Deinen Überlegungen, wann Du drehen mußt, hilft dir die Vorstellung, daß das Schiff seinen Drehpunkt beim Kiel hat.

- 1) Motor an (Leerlauf) Muring und Leinen los.
- 2) Bei Seitenwind würde Dein Bug sofort nach Lee wandern. Um dies zu verhindern, kannst Du die luvwärtige Achterleine stehen lassen und das Boot mit Voraussfahrt (Ruder gerade) am Abtreiben hindern.
- 3) Wenn die Muring untergegangen ist (ev. letzte Achterleine los), vorwärts aus dem Liegeplatz fahren. Achtung, daß du nicht über fremde Murings fährst.



## 4 Eindampfen in die Vorspring

Ist eine sehr wirksame Methode das Boot auch gegen die Kräfte des Radeffektes und des Windes zu drehen. Dazu verwendest Du den Widerstand der Vorspring.

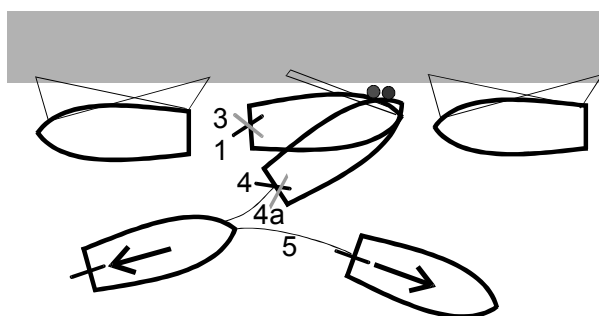
#### ♦ **Ablegen über die Vorspring**

Wird verwendet, wenn Du längseits an der Mole liegst bei stark auflandigem Wind oder wenn der Radeffekt gegen dich arbeitet.

- 1) Vorspring auf Slip legen, Motor an, Ruder "hart weg von der Mole" und vorwärts einkuppeln. (So wird das Boot bei der Mole gehalten!)
- 2) Jetzt kannst Du alle Leinen (bis auf die Vorspring) lösen und alle Crewmitglieder

an Bord kommen lassen. Am Bug hast Du eine Person mit Prellfender platziert.

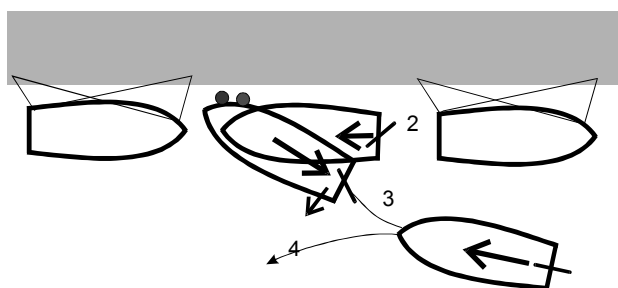
- 3) Danach wird nur das Steuerrad auf "hart zur Mole" gedreht. Der Bug wird dadurch zwar zur Mole gehen (Prellfender), aber das Heck geht auch gegen den Wind von der Mole weg.
- 4) Wenn das Heck weit genug von der Mole entfernt ist (ca. 30°), Achterausfahrt, **Vorspring los** und das Ruder hart auf die andere Seite (4a). Solange achterausfahren, bis du dich weit genug von der Mole entfernt hast.
- 5) In Voraussfahrt wegfahren.



#### ♦ **Ablegen über die "Vorspring" ohne Leine**

Elegantes Manöver auch bei leichtem auflandigem Wind möglich. Funktioniert am besten, wenn der Radeffekt hilft. (Wir liegen mit der Steuerbordseite an der Mole)

- 1) Alle Leinen los. Prellfender am Bug.
- 2) Ruder "hart zur Mole" und ein kurzer Vorwärtsschub. Dabei geht das Heck wieder von der Mole weg.
- 3) Bevor das Boot mit dem Bug die Mole berührt, Achterausfahrt und das Ruder hart auf die andere Seite. Jetzt zieht der Radeffekt das Heck weg von der Mole (nach Backbord). Solange achterausfahren, bis du dich weit genug von der Mole entfernt hast.
- 4) In Voraussfahrt wegfahren.

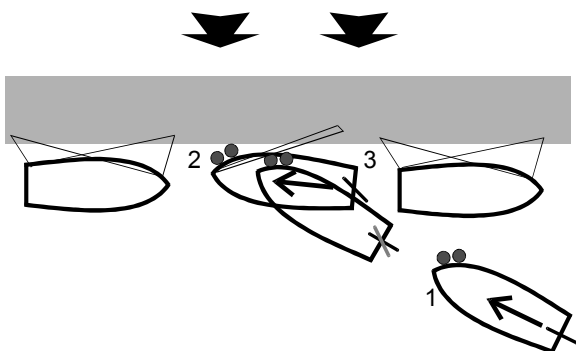


### ♦ **Anlegen über die Vorspring**

Beim Längseitsgehen an eine Mole bei stark ablandigem Wind bzw. gegen den Radeffekt (mit der Steuerbordseite an die Mole).

Dieses Manöver wird selten gefahren, da es sehr präzise durchgeführt werden muß. Die Gefahr besteht darin, daß der Bug bei geringfügig zu schneller Fahrt mit Wucht gegen die Mole gedrückt wird!

- 1) In spitzem Winkel **möglichst langsam** (ausgekuppelt) an die Mole heranfahren. Fender sind ausgebracht und ein Crewmitglied steht mit einem Prellfender am Bug. Du solltest die Mole so anvisieren, daß der Bug ca. auf die Mitte des Liegeplatzes zielt.
- 2) Ein Crewmitglied steigt mit der Vorspring aus und wickelt sie auf Kommando einige Male um einen passenden Poller. Gleichzeitig legst du Ruder "weg von der Mole". (Dadurch geht das Heck zur Mole).
- 3) Kurz bevor die Vorspring steif kommt, solltest du bereits wieder vorwärts eingekuppelt haben. Das Heck geht zur Mole und wird dort solange gehalten, solange der Motor vorwärts läuft. Also erst auskuppeln, wenn zumindest Vor- und Achterleine ausgebracht sind.



## 5 Anlegen

### 5.1 Die 3 Phasen des Anlegens

#### ♦ **Vorbereitung**

Die Vorbereitungsphase legt den Grundstein für ein gelungenes Anlegemanöver. Wenn beim Anlegen etwas schiefgeht, ist fast immer eine ungenügende Vorbereitung (der Crew) daran schuld. Folgende Punkte sind zu beachten:

- Wie sieht es im Hafen aus (Hafenhandbuch)  
→ Welches Anlegemanöver wird geplant.
- Einteilung der Crew, Fender, Leinen.
- Bootshaken, Anker vorbereiten?
- Plan B: Überlege Dir bereits vorher was Du tust wenn es nicht so geht wie geplant.

#### ♦ **Das Anlegemanöver**

Sollte nach guter Vorbereitung kein Problem mehr sein. Wichtig ist, daß sich der Skipper von nichts und niemanden hetzen lassen soll. Wenn noch nicht alles klar ist, fahr einfach eine weitere Runde im (oder vor dem) Hafenbecken.

#### ♦ **Festmachen**

Ein Anlegemanöver gilt erst als gelungen, wenn das Boot gut vertäut wurde. Informationen darüber findest Du weiter hinten.

### 5.2 Längseits anlegen

Grundsätzlich werden wir mit unserem Boot gegen den Strom oder gegen den Wind anlegen. Daraus resultieren folgende Vorteile:

- 1) Die Relativgeschwindigkeit zur Mole (FüG) ist geringer als die FdW. Das Boot läßt sich daher mit der höheren FdW besser steuern.

- 2) Bereits eine einzige Leine (die Vorleine) genügt und das Boot treibt nicht mehr ab.

Bei wenig Wind werden es die Platzverhältnisse oder die Vorausplanung des Ablegemanövers sein, die bestimmen mit welcher Seite wir unser Boot zur Mole legen.

Bedenkt bitte, daß ein längseits liegendes Boot ca. 3 mal soviel Platz an der Mole belegt wie ein Boot, das vor Buganker mit dem Heck zur Mole liegt. Selbst wenn im Hafen noch genug Platz zum Längseitsliegen vorhanden wäre, gebietet es die Höflichkeit nicht mehr Platz als notwendig zu beanspruchen. So werden auch die nach uns einlaufenden Boote noch einen Liegeplatz finden. Abgesehen davon liegt man vor Buganker mit dem Bug zu den Wellen und es wird daher in der Nacht nicht so laut plätschern und die Fender können nicht auf der Mole quietschen.

Wann werden wir also längseits anlegen?

- Wenn wir nur für kurze Zeit anlegen z.Bsp.

beim Tanken

- Wenn das Hafenbecken zu tief zum Ankern ist oder der Anker nicht hält.

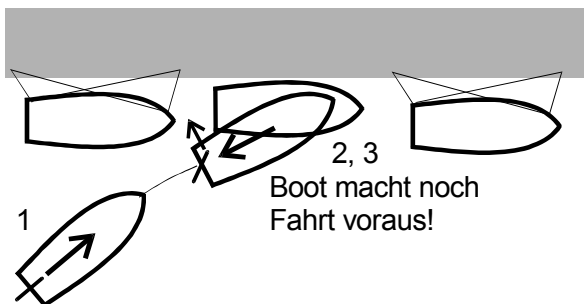
#### ♦ **Anlegen über die Vorspring**

Bei stark ablandigem Wind oder gegen einen ausgeprägten Radeffekt. Siehe weiter vorne.

#### ♦ **Anlegen längseits auf der Schokoladenseite**

Leichtes Anlegen bedeutet aber schwierigeres Ablegen!

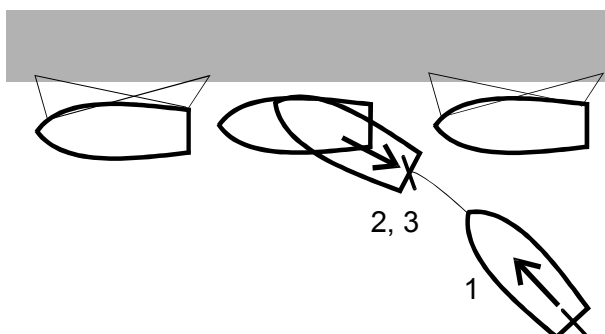
- 1) Langsam in einem Winkel von ca. 30° an die Mole heranfahren.
- 2) Wenn der Bug noch ca. 2m von der Mole entfernt ist, langsam von der Mole wegsteuern.
- 3) Vorleine über und Maschine achteraus "bis die Mole steht!" Dabei wird durch den Radeffekt das Heck zur Mole gezogen.



#### ♦ **Anlegen längseits auf der ungünstigen Seite bei geringem Radeffekt**

Die Mehrzahl moderner Boote hat so wenig Radeffekt, daß dieses Manöver funktioniert. Bei starkem Radeffekt nicht zu empfehlen. Besser wäre dann Anlegen mit Vorspring. Ein Crewmitglied mit Prellfender am Bug wäre gut.

- 1) Etwas zügiger in einem Winkel von ca. 30° an die Mole heranfahren.
- 2) Ca. 2m vorher Ruder hart weg von der Mole. (Dadurch bekommt das Boot einen Drehimpuls, der unser Heck auch gegen den Radeffekt zur Mole bringt)
- 3) Kurz nach dem Andrehen den Motor achteraus & bremsen bis die Mole steht.



## 5.3 Anlegen mit dem Bug oder dem Heck zur Mole

#### ♦ **Anlegen mit Buganker (röm. kath.)**

Röm. kath. bedeutet, mit dem Heck zur Mole anzulegen. Der Begriff kommt daher, daß dieses Manöver vor allem in traditionell röm. kath. Ländern üblich war und ist. (Kroatien, Italien, Spanien). Übrigens: In Marinas, in denen Murings ausliegen ist Ankern verboten.

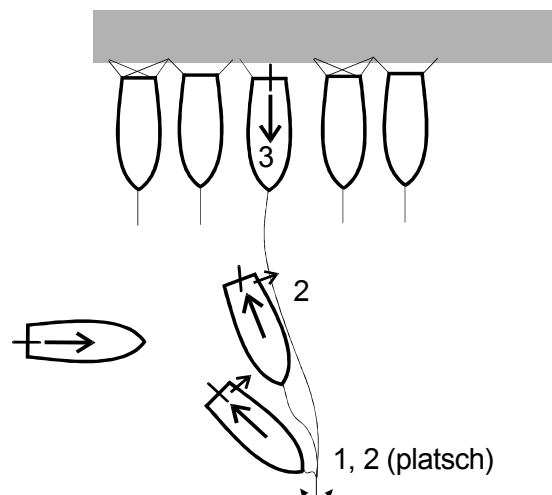
Vorbereitungen:

- Wassertiefe bestimmen (Hafenhandbuch), daraus die erforderliche Kettenlänge berechnen. Im Zweifel lieber zuviel Kette als zuwenig verwenden!!
- Anker klarmachen. (Die elektrische Ankerwisch nur bei laufendem Motor verwenden)
- Feder auf beiden Seiten und 2 Achterleinen

Manöverablauf:

- 1) Am besten mit dem Boot schon einige Bootslängen vor dem Ankerplatz achteraus fahren. Wenn das nicht möglich ist, mit dem Bug zum Ankerplatz fahren und dort erst in Achterausfahrt bringen. Dabei muß du den Radeffekt einplanen, der dein Heck versetzen wird.
- 2) Anker fallen und rückwärts auf den Liegeplatz zufahren. Dabei muß die Ankerkette genauso schnell wie das Boot achteraus fährt, gefiert werden. Am besten funktioniert das mit der Hand und nicht mit der Winsch. Das Boot würde beim plötzlichen Steifkommen der Kette stoppen und eine nicht kontrollierbare Drehung machen.
- 3) Kurz vor dem Mole abstoppen, Achterleinen über und Ankerkette anholen. Den Motor erst abstellen wenn der Anker hält.

Wenn nicht zuviel Seitenwind ist, kann der Anker auch schon deutlich vor dem Liegeplatz eingefahren werden.



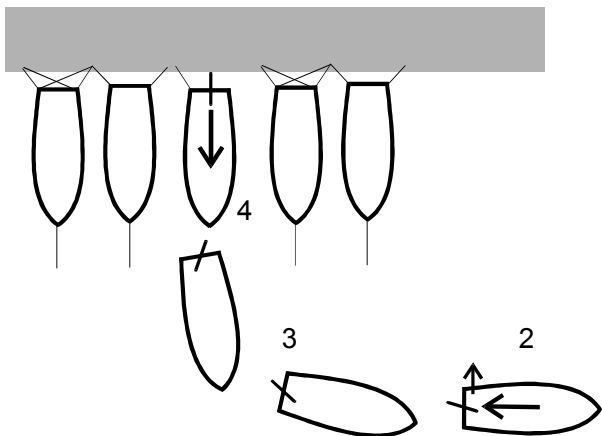
### ◆ **Anlegen mit Muring**

Die Muringleinen ersetzen in Marinas den Buganker und sparen Dir somit Arbeit. Sie verlaufen vom Steg zu einem Muringstein vor dem Steg. Wird eine Muring gerade nicht gebraucht hängt sie vom Steg lose bis auf den Grund. Probleme gibt es dann, wenn man zu nahe an die an einer Muring liegenden Boote heranfährt. Nur allzu leicht verfangen sich Ruder, Kiel oder Schraube in diesen Leinen. Vorbereitungen:

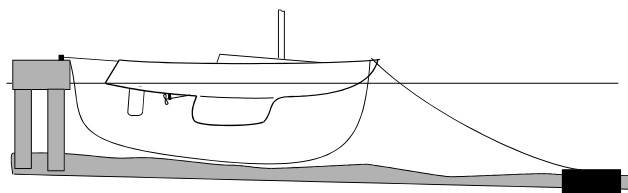
- Fender auf beiden Seiten
- 2 Achterleinen
- Ein Crewmitglied, das die Muring übernimmt und damit zum Bug geht. (Arbeitshandschuhe erforderlich, da die Muring mit scharfkantigen Muscheln bewachsen sein kann.)
- Bootshaken zum Fischen der Muring

#### **Manöverablauf:**

- 1) Das Boot schon weit vor dem Liegeplatz in Achterausfahrt bringen. Dadurch werden wir der Nähe des Liegeplatzes bereits Fahrt haben und das Ruder spricht gut an. Außerdem können wir, falls was schiefeht, jederzeit in Voraufahrt die "Gasse" rasch wieder verlassen.
- 2) Wir fahren nun in der Mitte der Gasse zu unserem Liegeplatz.
- 3) Kurz bevor wir das Heck zum Liegeplatz hindrehen, den Leerlauf einlegen und nur mehr mit dem restlichen Schwung bis zur Mole fahren. Ab jetzt wirkt kein Radeffekt mehr!
- 4) Kurz vor der Mole abstoppen, Achterleinen über und die Muring aufnehmen. Der Steuermann darf den Motor erst abstellen, wenn die Muring am Bug dicht ist. Wenn unbedingt nötig, kannst Du das Boot mit Voraufahrt von der Mole weghalten. Aber Vorsicht, daß du ja keine Leine in die Schraube bekommst.



### ◆ **Der Verlauf der Muring:**



### ◆ **Anlegen mit Muring mit dem Bug zur Mole**

Bei sehr starkem Seitenwind ist es leichter Voraus in den Liegeplatz zu fahren. Allerdings gestaltet sich das Ablegemanöver schwieriger als andersherum.

- 1) Vorwärts in den Liegeplatz fahren
- 2) Vorleinen über, Boot abstoppen und Muring am Heck belegen.

## **6 Festmachen, Leinenarbeit**

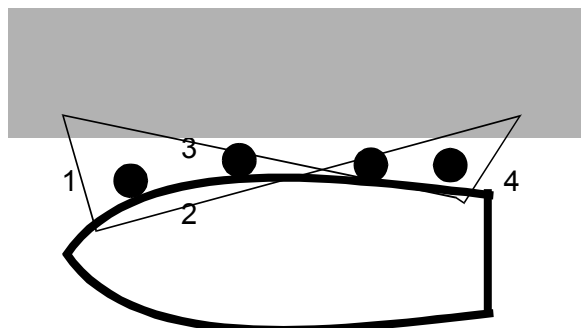
Ein Anlegemanöver ist erst beendet, wenn das Boot auch sicher vertäut am Steg liegt.

Grundlage dafür ist einmal, daß Deine Crewmitglieder die allerwichtigsten Knoten beherrschen: Klampenschlag, Palstek, Schotstek (zum Verlängern).

Einer unerfahrenen Crew solltet ihr außerdem den "Simmeringer Zeitstek" (© Barawitzka) erklären: Eine Leine einige male um einen Poller gewickelt hält wunderbar, solange man die lose Part auf Zug hält. (Den Knoten begreift wirklich jeder und sofort)

Auch das richtige Leinenwerfen will geübt sein.

### ◆ **Festmachen Längseits**



- 1 Vorleine, 2 Vorspring, 3 Achterspring, 4 Achterleine

## 7 Reffen

Bedeutet die Segelfläche rechtzeitig zu verkleinern und somit das Boot an die herrschenden Windverhältnisse anzupassen.

**Der richtige Zeitpunkt zu reffen ist, wenn man bei zunehmendem Wind das erste mal daran denkt.** Mit zuviel Segelfläche zu fahren bedeutet nicht nur eine größere Gefahr von Materialbruch und Verletzungen, sondern das Boot wird:

- 1) Schlecht steuerbar (Luvgierigkeit), das kann soweit führen, daß das Boot aus dem Ruder läuft. Sollte das einmal passieren, so ist es allerhöchste Zeit zu reffen.
- 2) Langsam. Zuviel Segelfläche → extreme Krängung → Starke Luvgierigkeit → Gegenruder, um auszugleichen, bremst stark! Außerdem sind Hydro- und Aerodynamik an Rumpf & Segel bei zu starker Krängung bei weitem nicht mehr optimal.

### ♦ **Genuarollreff**

Hat sich weitestgehend durchgesetzt. Durch den Zug an der Reffleine kann das Segel stufenlos gerefft werden.

Ablauf des Reffens:

- Genuaschot loswerfen. Beim Wegrollen bei wenig Wind eventuell etwas gegenhalten
- Reffleine soweit gewünscht anholen.

Vorteile:

- Stufenloses Reffen möglich
- Reffen aus dem Cockpit, daher kaum Gefahr des Überbordgehens und mit geringer Mannschaftsstärke (alleine) möglich.

Nachteile :

- Das Rohr ums Vorstag stört die Aerodynamik (vor allem in teilweise weggerolltem Zustand)
- Das Segel wird beim Wegrollen vielfach zu bauchig. Gute Segelmacher nähen daher Schaumstoffauflagen ins Vorliek.

Achte darauf, daß die Reffleine ausreichend dimensioniert und in sehr gutem Zustand ist. Stelle Dir bitte folgendes vor: 7 Windstärken, die Genua ist stark gerefft und plötzlich bricht die Reffleine. → Die Genua entrollt sich vollständig und das bei diesem Wind. Dann ist es notwendig aufs Vorschiff zu turnen und die wild um sich schlagende Genua zu bergen. Livebelt nicht vergessen und viel Spaß.

### ♦ **Bindereff bei Hochsegeln**

Nach wie vor die beste Methode.

Ablauf:

- Am Wind Kurs, andirken, Niederholer auf.
- Fall fieren bis zur entsprechenden Reffreihe.
- Neuen Hals Befestigen und Fall dichten
- neues Schothorn kräftig nach achten und

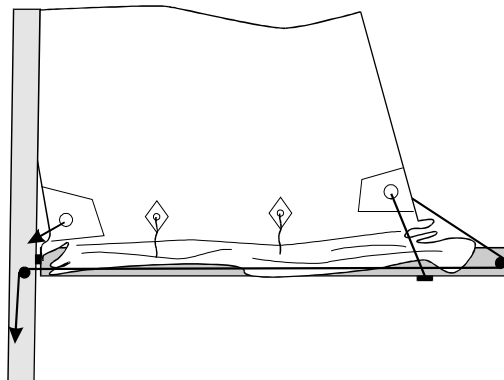
nach unten zum Baum spannen.

- Schot anholen, Dirk auf und weiter gehts.

Die Reffbündel im Segel, die das überschüssige Tuch halten sollen, können jetzt mit einem Kreuzknoten verbunden werden.

Achtung! Die Reffbündel keinesfalls so stark spannen daß Falten im Segel entstehen.

Solange der Baum killt nicht versuchen die Reffbündel zu schließen.



Vorteile

- Keine komplizierte Technik, daher weitgehend störunanfällig.
- Das Segel wird beim Reffen flacher
- Gute Aerodynamik in gerefftem und vollständig gesetztem Zustand.

Nachteile

- Mehr Arbeit als ein Rollreff, daher wird das Reffen oft auf die lange Bank geschoben, bis es fast schon zu spät ist
- Man muß es können

### ♦ **Rollreff bei Hochsegeln**

Für unerfahrene Crews das beste System

Ablauf

- Schot auf (beim Mastrollreff auch den Unterliekstrecker auf)
- Wegrollen je nach Betriebsanleitung (Leine, Kurbel)

Vorteile

- Stufenloses Reffen aus dem Cockpit möglich, daher extrem Familientörntauglich
- Auch Crewmitglieder ohne "Seebeine" können reffen, da Sie nicht an Deck herumturnen müssen.

Nachteile

- In vollständig gesetztem Zustand bei wenig Wind kein optimales Segel möglich
- Technisch aufwendig →
- Alles was kaputt gehen kann, geht auch irgendwann kaputt. Wenn dir das bei einem Mastrollreff in teilweise weggerollter Stellung passiert, kannst Du das Segel nicht mehr wegrollen. Leider kannst Du es auch nicht mehr bergen, sodaß Du entweder das Rollreff (bei Sturm?) reparieren oder das Segel vom Mast schneiden mußt.

---

## 8 Segeltrimm

Manche Segler glauben immer noch, daß Segeltrimm nur für Regattasegler wichtig ist. Das ist völlig falsch, denn nur wer sein Boot schnell segeln kann, segelt es sicher!!

- Eine Wetterverschlechterung kündigt sich an, die Fahrstrecke zum nächsten sicheren Hafen beträgt 50 M. Auf der "Speedi" wird getrimmt, das Boot läuft mit 5 kn. Auf der "Faulspecht" wird nicht getrimmt, die Fahrt beträgt daher nur 4 kn und die Fahrzeit verlängert sich um 2 Stunden 30 Min. Wen wird das Unwetter eher treffen?
- Je besser ein Boot getrimmt ist, desto leichter läßt es sich steuern. Die Manöver klappen daher besser.

Im folgenden findest Du einige Hinweise wie du ein Boot schnell machen kannst:

Zuerst werden die Segel gesetzt, auf Kurs gegangen und nach Gefühl eingestellt.

### ♦ **Segelwölbung**

Bei wenig Wind werden die Segel bauchig gefahren. Das erreichst Du indem die Fallen der Segel und der Unterliekstrecker der Segel nicht stark durchgesetzt werden.

Bei viel Wind erzielst Du ein flaches Segelprofil, indem Fallen und Unterliekstrecker (bzw. Reffleine) stark durchgeholt werden.

### ♦ **Genuaschotholepunkt**

Eine der wirksamsten Trimmhilfen.

Einstellung für wenig bis mittleren Wind:

Du bist auf Kurs gegangen, die Genuaschot wird soweit gefiert, bis ein Gegenbauch entsteht.

- Der Gegenbauch entsteht zuerst in der Mitte des Vorlieks oder auf der ganzen Vorlieklänge gleichzeitig. → Einstellung OK
- Der Gegenbauch entsteht zuerst im oberen Bereich des Vorlieks → Holepunkt weiter nach vorne geben.
- Der Gegenbauch entsteht zuerst im unteren Bereich des Vorlieks → Holepunkt weiter nach achtern geben.

Bei mehr Wind gehst Du mit dem Holepunkt von der so gefundenen Stellung etwas nach achtern. Wenn Du die Genua reffst, mußt du auch den Holepunkt nachjustieren (nach vorne).

### ♦ **Genuaschot**

Wie im Grundkurs: Zuerst fieren bis der Gegenbauch entsteht und danach anholen bis er gerade verschwindet. Auf keinen Fall dichterholen.

### ♦ **Großschot**

Traveller in die Mitte, danach wie Genuaschot.

### ♦ **Traveller**

Für den Anfang reicht es, wenn Du den Traveller in der Mitte läßt und nur bei mehr Wind etwas nach Lee gibst.

Wenn Du die Stellung des Travellers änderst gehört die Großschot erneut getrimmt.

### ♦ **Großbaumniederholer**

Ist vor allem bei Kursen von Halbwind bis Vorwind wichtig. Du kannst damit in Kombination mit der Großschot die Achterliekskurve des Großsegels einstellen. Wenn die Genua richtig eingestellt ist, versuche die Wölbung des Großsegels harmonisch an die Achterliekskurve der Genua anzupassen. Wenn Du die Spannung am Niederholer änderst, gehört die Großschot erneut getrimmt.

### ♦ **Die Dirk**

dient nicht zum Trimmen und soll daher beim Segeln lose durchhängen.

### ♦ **Leechlines**

Befinden sich im Achterliek der Segel. Sie verhindern ein Schlagen (Knattern) des Segels im achteren Bereich. Dadurch wird das Segel länger leben. Die Leechlines sollen so lose wie möglich gefahren werden und werden nur verwendet, wenn das Segel wirklich knattert.

### ♦ **Am Wind Trimm**

Grundsätzlich kann man sagen, daß das Boot umso langsamer wird, je mehr Du auf "Höhe fahren" trimmst und umgekehrt. Die Aufgabe des Trimmers besteht darin, das optimale Verhältnis von Geschwindigkeit und Höhe zu finden.

Zu wenig Höhe:

- Segel flacher trimmen und etwas dichter holen.
- Achterstagspanner dichter nehmen (macht die Genua flacher).
- Holepunkt der Genua eventuell etwas nach innen versetzen (wenn möglich).

Zu wenig Speed:

- Segel bauchiger trimmen und die Schoten ein wenig fieren.
- Großbaumniederholer fieren.

### ♦ **Halber Wind (und tiefer)**

Nur auf Geschwindigkeit trimmen.

- Schot ständig trimmen. Immer wieder versuchen weiter zu fieren.
- Achterstag etwas nachlassen, dadurch wird die Genua bauchiger.
- Holepunkt der Fockschot sorgfältig trimmen und nach Möglichkeit weiter nach außen verlegen.

---

## 9 Schwerwetter

Ein guter und erfahrener Skipper wird versuchen einen schweren Sturm in einem sicheren Hafen abzuwettern. Nur Anfänger lassen sich durch den Rückgabetermin der Charterschiffahrt motivieren bei Sturm doch auszulaufen. Der Profi hat im Törnplan mindestens einen Reservetag eingeplant und selbst wenn der schon verbraucht ist, wird er nicht auslaufen, wenn er es nicht für sicher hält. Bedenkt bitte, daß der Skipper für Boot und Crew alleine verantwortlich ist. Auch wenn ihr bei unsicherer Wetterlage auslauft, weil die Crew unbedingt wollte, verantwortlich ist der Schiffsführer ganz alleine.

Fast überall in Küstennähe ist es möglich gute Wettervorhersagen zu bekommen. Es läßt sich also vor allem im FB2 recht gut vermeiden in einen schweren Sturm zu kommen.

Wenn es sich einmal nicht vermeiden läßt im Sturm auf See zu sein, wirst du dein Schiff und die Crew darauf vorbereiten:

### ♦ Crew

- Wirklich segeln gelernt zu haben ist eure allerbeste Versicherung.  
Der Großteil aller Yachtunfälle ist auf Menschliches Versagen zurückzuführen. (Das Schiff trägt meistens wesentlich mehr Wind als die Mannschaft.)
- Rechtzeitig Ölzeug und warme Bekleidung sowie Livebelts anlegen lassen.
- Keinen Alkohol trinken.
- Vorkochen (Heiße Suppe in Thermosflasche)
- Wenn im Seegang gekocht werden muß, besteht akute Verbrennungsgefahr:  
Der Koch muß Ölzeug tragen, der Kocher soll sich auf der Leeseite befinden.

### ♦ An Deck

- Strecktaue Ausbringen
- Reffen vorbereiten
- Luken dicht
- Beiboot verstauen oder gut an Deck vertäuen.
- Anker und schwere Gegenstände in den Backskisten sichern.
- Backskisten gut verschließen
- Rigg kontrollieren und sicher einstellen.

### ♦ Unter Deck

- Navigation aktualisieren
- Wetterbericht einholen und Sturmtaktik festlegen
- Alles was nicht unbedingt gebraucht wird, sicher in den Schapps verstauen
- Alle Seeventile außer jenen des Motors schließen. Die Crew auf die "Gefahren" der Toilettenbenutzung ohne vorheriges Öffnen

der Seeventile hinweisen.

- Lenzpumpe überprüfen
- Motor startklar halten. (Achtung! Motorbenutzung bei zu starker Krängung kann den Motor zerstören.)

### ♦ Im Sturm

- Wachen einteilen
- Wenn jemand seekrank wird, ist er am besten unter Deck aufgehoben.
- Unterkühlung vermeiden, daher nur kurze Wachen einteilen.
- Niedergang bei hohem Seegang verschließen.
- Navigieren nicht vergessen!
- GPS gerät ständig mitlaufen lassen, falls ein Mann über Bord geht. (MOB Taste)
- Der Skipper muß Ruhe bewahren, auch wenn es ihm schwer fällt. Das tut der Disziplin des Schiffsführers und der Crew gut. Panik an Bord würde zu Fehlern führen.

## 10 Charterschiffe

Die meisten Seesegler werden ihrem Hobby auf Charterschiffen nachkommen. Hier nun einige Tips was bei der Übergabe unbedingt kontrolliert werden muß.

- Gibt es eine korrekte Übergabe mit Erklärung der Elektronik, des Motors, des Riggs und der Besonderheiten des Bootes so spricht das für die Qualität des Charterunternehmens.
- Kontrolle des Riggs: Wantspanner gesichert, Sicherungssplinte nicht verrostet?
- Kontrolle der Segel
- Kontrolle der Positionslaternen
- Motor starten und einkuppeln.
- Rettungsmittel und Notsignale
- Funkgerät in Ordnung
- Ist der Dieseltank voll, Wasser gebunkert und eine Reservergasflasche an Bord.
- Kompass. Deviationstabelle wie im Theoriekurs wirst Du keine finden. Trotzdem kann es eine Deviation auf Deinem Schiff geben → Deviationskontrolle für verschiedene Kurse.
- Was befindet sich (außer Rost) in der Werkzeugkiste?
- Berichtigungsdatum der naut. Literatur und der Seekarten. Wenn du öfters im selben Gebiet unterwegs bist rentieren sich eigene Seekarten garantiert!
- Feuerlöscher (Wartungsintervall!)

---

## 11 Schiffsführung

Einen guten Skipper machen nicht nur seemännische und navigatorische Fähigkeiten aus, die kann man relativ einfach erlernen. Das Buch "Psychologie an Bord" (Micael Stadler) gibt folgende wünschenswerte

Persönlichkeitseigenschaften für einen guten Skipper an:

- Initiative, Ausdauer, Know-how, Selbstvertrauen, Verantwortungsbereitschaft, Intelligenz, soziale Teilnahme, strahlt Ruhe und Sicherheit aus, hat ein gutes Urteilsvermögen und ist körperlich fit.

Es ist fast unmöglich die sozialen Fähigkeiten eines Skippers, aber auch eines Crewmitgliedes an Land zu beurteilen. Der große Unterschied ist die Enge des Bootes, und die Unmöglichkeit jemandem auszuweichen, den man nicht mag. Durch welche Verhaltensweisen zeichnet sich ein guter Skipper aus:

- Er hält die Normen der Gruppe selbst am strengsten ein (z.B. Rauchverbot unter Deck)
- Er trifft nach Möglichkeit keine eisamen Entscheidungen, sondern spricht diese mit der Crew ab und bietet Alternativen an. Wenn in heiklen Situationen klare Anweisungen gegeben werden, duldet er keine Diskussion über die sofortige Ausführung, erklärt aber nacher warum er so gehandelt hat.
- Anweisungen sollen wohl überlegt, klar, eindeutig und an eine bestimmte Person gerichtet sein.
- Er erteilt nicht nur Befehle, sondern packt auch selbst an.
- Das bedeutet aber nicht, daß er alle anspruchsvollen Tätigkeiten selbst ausführt, sondern läßt z.B. auch die Crewmitglieder ein Hafenmanöver fahren. (Achtung! Als "junger" Skipper fahre die Hafenmanöver lieber selbst. Wenn ein anderes Crewmitglied fährt, kannst Du einen Fehler noch nicht rechtzeitig erkennen und korrigieren.)
- Er geht nach Möglichkeit auf die individuellen Bedürfnisse und Probleme der Crewmitglieder ein.

Nimm gruppendynamische Probleme auf einer Yacht niemals auf die leichte Schulter. Ein "quertreibendes" Crewmitglied kann für eine Yacht, vor allem auf Langfahrt, gefährlicher sein als ein schwerer Sturm.

### 11.1 Seekrankheit

Leider kann jeder einmal Seekrank werden. Auch einem erfahrenen Skipper kann es passieren daß Ihm bei Seegang wenn er kopfüber im Motorraum arbeitet schlecht wird. Je länger man sich aber auf See befindet desto weniger anfällig wird man auf Seekrankheit.

- Symptome: Schwäche, Bedürfnis nach Frischluft, Kältegefühl, Interessenlosigkeit, verminderte Muskelkoordination, Übelkeit und Erbrechen

Daher sollten Seekranke auf keinen Fall für schwierige Arbeiten an Deck eingeteilt werden. In schweren Fällen und bei Schlechtwetter das Crewmitglied in die Kojen schicken. Dort wird Ihm zwar sicher nicht besser, aber er fällt auch nicht über Bord.

Ursachen der Seekrankheit:

- Schiffsbewegung (no na net), vor allem eine unregelmäßige Dünung.
- Tätigkeiten unter Deck fördern die Seekrankheit.
- Angst (vor Schiffbruch)
- Angst vor der Seekrankheit an sich. Bereits die bloße Erwartung kann Sie auslösen. Es gibt Menschen, die bereits bei den Vorbereitungen zum Auslaufen seekrank werden.

Behandlung und Vorbeugung von Seekrankheit:

- Oft und lange Segeln gehen.
- Nicht unter Deck arbeiten.
- Selbstsuggestion: Sich sicher sein, daß man nicht seekrank wird (leichter gesagt als getan)
- Den Horizont betrachten oder besser noch das Schiff steuern.
- Die Gewissheit haben, daß die Seekrankheit auch auf Langfahrt nach ca. 24 Stunden von selbst vergeht.
- In Richtung der ankommenden Wellen schauen und die Schiffsbewegung voraussehen und ausgleichen. (Sobald Du auch bei Seegang unter Deck stehen kannst ohne aus dem Gleichgewicht zu kommen, bist Du kaum mehr seekrankheitsgefährdet)
- Diskussionen über Seekrankheit unterbinden
- Etwas Leichtes essen. Ein leerer Magen wird leichter seekrank.

Notbehandlung in besonders schweren Fällen:

- Suche eine nette Kneipe in einem schönen Hafen, setze Dich dort in den Schatten eines Baumes und bestelle ein Getränk Deiner Wahl. Behandlungsdauer bis zum Verschwinden der Symptome: Weniger als 30 Sekunden. Erfolgsquote: 100%

---

## 12 Sicherheit

- 1) **Eine Hand fürs Schiff, eine für Dich, d.h. festhalten**
- 2) Für jedes Crewmitglied muß eine ohnmachtsichere Rettungsweste und ein **Lifebelt** an Bord sein. Du solltest vor dem Ablegen wissen wie sie anzulegen sind. Bist Du Nichtschwimmer, so muß Du Sie an Bord immer tragen. Die Rettungsweste und Lifebelt sind auf Anordnung des Schiffsführers zu tragen. Nachts wird grundsätzlich nur mit Lifebelt gesegelt.
- 3) Bei Segelmanövern und unter Deck nicht Rauchen. Brandgefahr! Das gleiche gilt fürs Tanken.
- 4) Der Lifebelt muß bei Bedarf nicht nur getragen sondern auch benutzt werden. Dazu ist immer einer seiner Karabiner an einem geeigneten festen Punkt einzupicken.
  - Dazu geeignet: Strecktaue, Augbolzen, Fußreling, Augen in Füßen der Relingstützen
  - bedingt geeignet: Unterwanten, Achterstag
  - **Nicht geeignet:** Seereling, laufendes Gut, elektrische Kabel
- 5) Der Großbaum kann Deine Gesundheit gefährden. Wenn er unbeabsichtigt kommt, was nie passieren sollte: Kopf einziehen und andere warnen. Dies gilt besonders für vor dem Wind Kurse. Auf raumen und Kursen vor dem sollte mit **Bullenstander** gesegelt werden
- 6) Nie direkt in eine killende Schot greifen. Ein Block sollte mindestens dazwischen sein.
- 7) Nie in Leinenbuchten treten, da sich diese zuziehen können!
- 8) Ausreichend warme Kleidung verhindert Auskühlung und damit Unfälle aufgrund abnehmender Kondition.
- 9) Nicht über die Reling pinkeln!
- 10) Informiere Dich über Position und Bedienung von Feuerlöschern, Seeventilen, Maschine und der anderen Sicherheitseinrichtungen
- 11) Schließe stets vor dem Auslaufen die Luken Deiner Kabine. Dies gilt insbesondere für Rumpf- und Vorschiffsluken
- 12) Schließe stets die Gasventile, wenn du kein Gas mehr brauchst und die Seeventile, wenn du sie nicht mehr brauchst.

## 12.2 Bedienungshinweise

### ♦ Winschen

Eine Winsch hilft uns, die Kraft aufzubringen, ein Ende zu holen und zu halten. Deshalb darf man keinesfalls ein belastetes Ende von der Winsch nehmen, es sei denn man steht auf verbrannte Handflächen. Die Winsch hat eine Trommel auf die 4 Windungen passen. Man legt 2 Windungen zum schnellen Holen und Fieren bei wenig Last und 3 - 4 Windungen bei hoher Last auf. Das Ende wird entweder vor der Winsch auf einer Klemme (z.B. Fallwischen neben dem Niedergang) oder hinter der Winsch auf einer Klemmklampe belegt (Genuaschoten). Bei modernen Yachten finden sich auch oft **selbstholende Wischen**, bei der ein Klemmkranz oben auf der Winsch sowohl das Ende beim Holen zieht, als auch sicher belegt. Vorteile bietet eine solche Winsch vor allem falls man Sie alleine bedienen muß. Wenn genug Crewmitglieder bei einem Manöver vorhanden sind, ist es sicherer und schneller, die Winsch zu zweit und ohne Klemmkranz zu bedienen. Bei allen anderen Wischen muß beim Holen gleichzeitig an dem Ende gezogen und an der Winsch gekurbelt werden.

Beim Holen der Leinen **den Daumen immer weg von der Winsch** oder der Rolle halten.

### ♦ Fallklemmen

Öffne niemals eine Fallklemme oder gar die Klemme für das Genuareff ohne die Leine vorher auf einer Winsch gegen ausrauschen zu sichern. Kontrolliere außerdem, ob Du die Leine in der richtigen Richtung um die Winsch gelegt hast. Wenn nicht sind Dir mindestens verbrannte Handflächen sicher.

### ♦ Toiletten

Das Bord- WC ist in der Regel unter Wasserlinie eingebaut und wird mit Seewasser gespült. Bei kleinen Yachten gibt es auch oft Chemie -WC's die an Land entsorgt werden müssen. Das Pumpklo ist aber die verbreitetste Lösung. Zur Bedienung gibt es einige Regeln:

- Nicht im Hafen benutzen, es sei denn es geht absolut nicht anders
  - Ins Klo kommt nichts, was nicht vorher gegessen wurde. Das gilt auch für Klopapier und insbesondere für Binden und Tampons. Dafür hängt im Klo ein Plastikbeutel, der von Zeit zu Zeit an Land entsorgt wird
  - Wer das Klo verstopft, zerlegt und reinigt es auch
  - Über die Reling pinkeln ist lebensgefährlich
- Die Handhabung: Jedes Pump-WC hat 2

Seeventile im Zufluß- und im Abflußschlauch.

**Anmerkung: Ein Seeventil ist geschlossen, wenn der Hebel quer zum Schlauch steht und offen, wenn er längs steht.**

Zusätzlich ist neben der Kloschüssel die Pumpe, auf deren Oberseite sich der Hebel befindet. Irgendwo am Pumpengehäuse gibt es einen kleinen Wahlschalter, der zwischen Reinpumpen (Spülen, in, Flush) und Rauspumpen (Abpumpen, out) umschaltet.

Handhabung:

- 1) Beide Seeventile auf
- 2) Wahlschalter auf Spülen
- 3) Pumpe mit langen und nicht zu schnellen Hüben betätigen
- 4) Wahlschalter auf Abpumpen (sonst gibt's nassen Hintern)
- 5) Das kannst Du, glaube ich
- 6) mind. 30 - 40 sek abpumpen, damit die Hinterlassenschaft auch aus den Schläuchen gepumpt wird
- 7) Wahlschalter auf Abpumpen stehen lassen und beide Seeventile schließen, sonst gibt es ein nasses Schiff
- 8) Ggf. saubermachen und Abfallbeutel verschließen

#### ♦ **Gaskocher**

Die Gasflasche steht meist in einem separaten Kasten an Deck. An der Flasche ist ein Ventil, das nur zur Gasentnahme aufgedreht werden sollte. Zusätzlich gibt es vor Kocher und Heizung noch ein weiteres Ventil. Dieses muß ebenfalls zur Inbetriebnahme geöffnet und nach dem Abschalten geschlossen werden. Man geht in der Regel wie folgt vor:

- Knopf für gewünschte Flamme auf „an“ drehen und eindrücken;
- Flamme mit Gasanzünder, Feuerzeug o.ä. entzünden;
- Knopf gedrückt halten bis Zündsicherung eingerastet; loslassen, Flamme brennt weiter.

Beim Kochen auf See ist generell Vorsicht geboten. Um Töpfe auch im Seegang aufrecht zu halten sind die meisten Kocher halbkardanisch, d.h. drehbar gelagert. Diese Mechanik läßt sich im Hafen verriegeln (Riegel suchen). Die Töpfe lassen sich mit speziellen Haltern festklemmen. Trotzdem besteht die Gefahr, daß es aus Töpfen spritzt; deshalb auf See nie mit vollen Töpfen kochen. Perfekt sind Schnellkochtöpfe ohne Dichtung.

Immer mit langen Hosen und Schuhen, bei schwierigen Bedingungen mit Ölzeughose und Gummistiefeln kochen. Der Deckmannschaft sagen, daß gekocht wird, damit sie Manöver auch in der Kombüse ankündigt.

#### ♦ **Elektrogeräte**

Auf den Yachten steht in der Regel nur Gleichspannung von 12 V zur Verfügung. Manche Yachten haben die Möglichkeit, die 220 V Wechselstrom von Land außer für das Ladegerät auch zu einer Steckdose führen. Die 12 V kommen aus Batterien mit begrenzter Kapazität. Geladen werden diese Batterien nur, wenn der Motor läuft oder das Schiff im Hafen Landstrom erhält. Nur zu diesen Zeiten sollten große Verbraucher wie z.B. der **Kühlschrank** oder die Heizung (Gebläse) betrieben werden. Die meisten Boot haben 2 Akkus, einen zum Anlassen der Maschine und einen für die anderen Verbraucher. Sie werden meist über einen Schalter unter dem Navisitz oder dem Niedergang umgeschaltet. Grundsätzlich müssen alle Verbraucher, auch Kabinenlampen, erst am Schaltbrett in der Navi eingeschaltet werden, ehe die Schalter am Gerät wirksam werden.

#### ♦ **Wasser**

Der Frischwasservorrat an Bord ist beschränkt. Deshalb sollte Duschen und Haarewaschen nach Möglichkeit an Land erledigt werden. Machst Du einen so verwendest Du Seewasser mit entsprechender Seife (handelsübliches Billigshampoo ist ebenfalls in Seewasser verwendbar) und reibst mit **etwas** Frischwasser nach. Ansonsten bleibt die Hoffnung auf Regen. Seewasser wird auch auf normalen Törns zum Vorspülen und z. B. zum Deckwaschen verwendet.

Größere Schiffe haben ein Druckwassersystem, d.h. eine elektrische Pumpe, die das Wasser zu den Hähnen pumpt. Die Pumpe muß vorher in der Navi eingeschaltet werden. Bei kleineren Schiffen benutzt man Hand oder Fußpumpen an jedem einzelnen Wasserhahn.

Vorsicht. in der Pantry gibt es oft 2 Hähne: Einen für Frisch- und einen für Seewasser.

#### ♦ **Umgang mit Tauwerk**

folgende Knoten sollten **alle Crewmitglieder** beherrschen:

Simmeringer Zeitstek  
Belegen auf einer Klampe  
Aufschießen von Tauwerk  
Rundtörn mit 2 halben Schlägen  
Pahlstek

Für **competent Crew members**:

Schotstek einfach und doppelt  
Stopperstek  
Webeleinstek, auch auf Slip  
Achtknoten  
Slipstek  
Kreuzknoten

## 12.3 MOB (zusätzlich zu den Standardmanövern)

### ♦ Sofortmaßnahmen

- Ruf "Mann über Bord" (Alarmierung)
- Rettungsmittel nachwerfen
- Ausguck (namentlich) einteilen
- Sofort geeignetes MOB Manöver einleiten
- Schiffsort notieren
- Wird die Person nicht gefunden auf Kanal 16 Hilfe anfordern (Mayday)

### ♦ Quick-Stop-Manöver

Die **Weiterfahrt** der Yacht wird unterbunden und auf ein gezieltes Ablaufen verzichtet. Die Yacht wird sofort **durch Beidrehen gestoppt**.

Bei Amwind- bis Halbwindkurs wird ein **Kringel nach Luv** gefahren, d.h. es wird zügig angelut und mit unveränderter Segelstellung durch den Wind gewendet. Das Vorsegel schlägt dabei back. Anschließend wird ein ziemlich enger Halbkreis um das Opfer gesteuert. Etwa auf der Hälfte wird gehalst. Aus dem Halbkreis heraus erfolgt der Aufschießer/Nahezu-Aufschießer. Schoten loswerfen.

Bei diesem Manöver ist ständiger Sichtkontakt gegeben. Auch besteht immer die Möglichkeit, eine Schwimmhilfe nachzuwerfen.

Auch im **Einhandfall** kann dieses Manöver ausgeführt werden. Einhandmanöver werden vor dem Ruderrad gefahren.

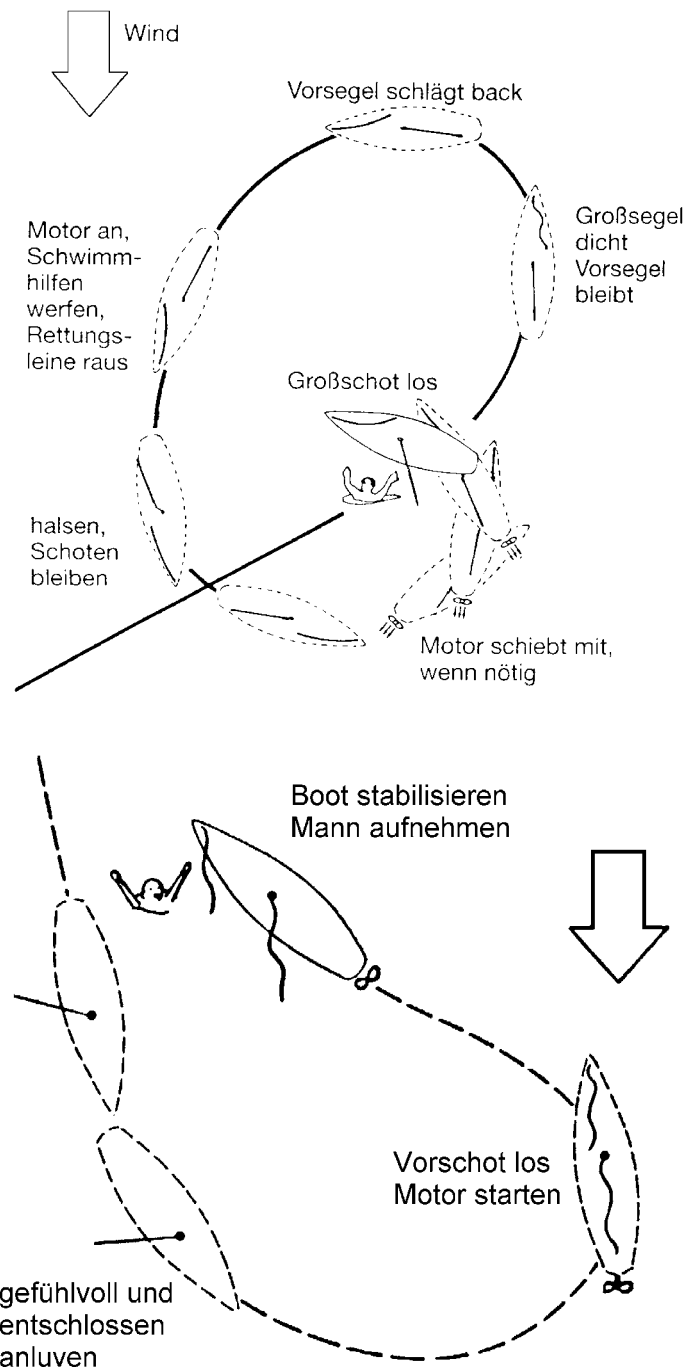
Ablauf:

- ♦ Sofort Anluven und Wende
- ♦ Großschot bleibt dicht, Vorsegel bleibt stehen
- ♦ Abfallen, Halse um den Mann fahren
- ♦ Motor an, Rettungsleine raus (mit Treibanker)
- ♦ Beiliegend aufstoppen oder aufschießen

### ♦ Tear-Drop-Manöver

Das Tear-Drop-Manöver (Tropfen) bildet die Ergänzung zum Quick-Stop-Manöver bei raumen und Vorwindkurs.

Geht jemand bei raumen oder Vorwindkurs über Bord, wird sofort gefühlvoll und entschlossen angelut, um durch den Wind zu gehen und dann die Aufnahmeposition direkt anzusteuern. Sobald die Segel killen wird die Vorschot losgeworfen und der Motor gestartet, damit, wenn nötig, nachgeschoben werden kann.



### ♦ Suchverfahren

Wenn ein über Bord Gegangener nicht mehr in Sicht ist, muß sofort ein **planmäßiges Suchverfahren** in Gang gesetzt werden.

#### Ablaufort fixieren:

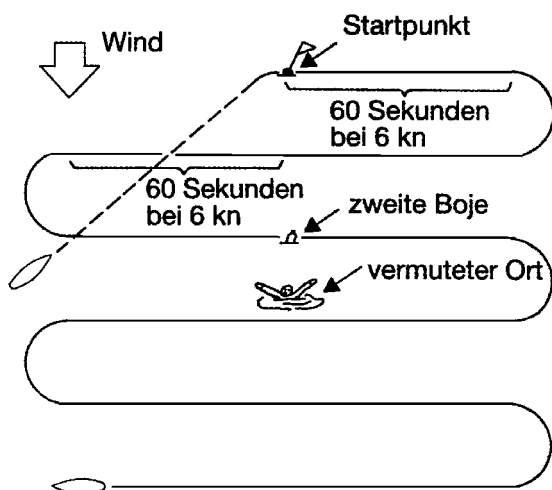
- Meilenanzeige und Stoppuhr auf Null setzen und starten
- Mann-über-Bord-Taste drücken (GPS)
- Wegepunkt setzen

Jede Teilstrecke wird auf der Rückseite der Seekarte mitgezeichnet.

Maßstab: 1 cm = 0,1 sm oder 1 min.

Der Navigator ruft seine Steueranweisungen nach oben, die vom Rudergänger exakt ausgeführt werden.

Alle anderen erhalten Suchsektoren zugewiesen (Backbord-, Steuerbord-, Voraus-, Achtern-Halbkreis). Die Beobachtung erfolgt von der höchstmöglichen Position.



Das Suchmuster für den **Punktfall** beginnt mit dem kleinen Suchquadrat. Der Startpunkt liegt eine Kabellänge in Luv des vermuteten Ortes. Dort bringt man die Markierungsboje aus und startet ein quer zum Wind liegendes Zeilenmuster. Jeweils nach einer Kabellänge (= 60 sec bei 6 kn) von der Mittelachse entfernt wird umgedreht.

Kompaßkurse: 90° zum wahren Wind

70° - 80° zum scheinbaren Wind

Bei Windstärken zwischen 5 und 8 kann die Drift der Boje als Zeilenabstand benutzt werden. Bei geringerem Wind muß man den Zeilenabstand schätzen. Je nach Zeilenabstand ist nach 5 bis 10 Zeilen ein Quadrat mit 3 Kabellängen Seitenlänge abgesucht.

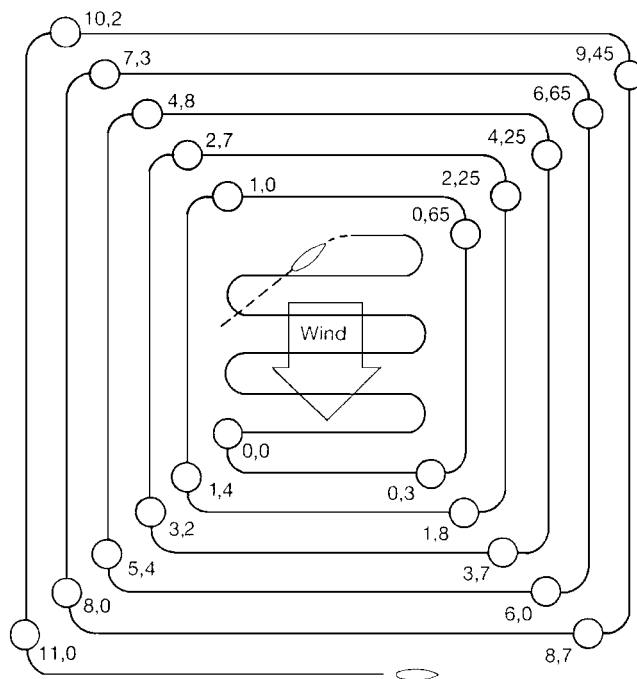
Jetzt erfolgt die Suche nach dem Prinzip **Karee-Spirale**. Zunächst wird in der engeren Nähe gesucht und dann in immer größer werdendem Abstand zum vermuteten Ort. Die Segel werden

geborgen, um die Kurse unabhängig vom Wind fahren zu können.

Die Ziffern an den Ecken sind die Triplog-Stände für einen Spurbabstand von 0,5 Kabellängen (92m)

#### Karee-Spirale

Triplogstände für einen Spurbabstand von 0,5 Kabellänge (92 m)



Triplog neuer Kurs:

|      |               |
|------|---------------|
| 0,0  | Steuerbordbug |
| 0,3  | gegenan       |
| 0,65 | Backbordbug   |
| 1,0  | vorm Wind     |
| 1,4  | Steuerbordbug |
| 1,8  | gegenan       |
| 2,25 | Backbordbug   |
| 2,7  | vorm Wind     |
| 3,2  | Steuerbordbug |
| 3,7  | gegenan       |
| 4,25 | Backbordbug   |
| 4,8  | vorm Wind     |
| 5,4  | Steuerbordbug |
| 6,0  | gegenan       |
| 6,65 | Backbordbug   |
| 7,3  | vorm Wind     |
| 8,8  | Steuerbordbug |
| 8,7  | gegenan       |
| 9,45 | Backbordbug   |
| 10,2 | vorm Wind     |
| 11,0 | Steuerbordbug |