



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3	Ablegen aus einer Stegbox	50
		Mensch über Bord mit Maschine	54
Vorbereitung	8	Manöver unter Segeln	56
Führer für Sportschiffer und Übersegler	8	Ausweichregeln unter Segeln	58
Übernahme einer Chartyacht	8	Segelsetzen und Segelbergen	60
Einweisung der Crew	8	Reffen	60
Sicherheit für die Crew	8	Segeln auf allen Kursen	64
Kommandos	12	Die Wende	66
Pantry	12	Die Halse	68
An Deck	12	Beidrehen	70
		Mensch über Bord unter Segeln	74
Navigation	12	Manöver mit Beidrehen	74
Wetterbericht	12	Manöver Quickstop	76
Elektronische Navigation	14	Manöver Teardrop	78
Seekarte	14	Manöver Q-Wende und Halse	82
Seekrankheit	18		
Manöver unter Motor	20	Andere Manöver	86
Antriebsanlagen	22	Schleusen	86
Drehrichtung der Schraube	22	Ankern	88
Feste Welle und Außenborder	23	Schleppen	94
Anströmung des Ruders	24		
Radeffekt der Schraube	24	Lexikon der Begriffe	98
Derivation	24		
Ausweichregeln unter Motor	26	Reviere zum Träumen	100
Drehen auf engstem Raum	28	Korsika, Elba, Sardinien	100
Anlegen längsseit mit Vorspring	30	Mallorca	102
Anlegen vorwärts in eine Stegbox	32	Kroatien	104
Anlegen rückwärts in eine Stegbox	34	Dänemark	106
mit rechtsgängiger Schraube	34	Holland	108
mit linksgängiger Schraube	38		
Anlegen rückwärts an einer Mooring	40		
Festmachen	44		
Ablegen längsseits mit Vorspring	46		
Ablegen mit Achterspring	48		

Vorbereitung

Eine gute Vorbereitung des Törns ist für eine kleine Crew unabdingbar. Das fängt schon lange vor dem Urlaub an, wenn man den Sommertörn plant. Ein Führer für Sportschiffer und ein Übersegler (Seekarte mit kleinerem Maßstab), erlauben einem, das Revier einzuschätzen und einen Törn zu planen, der die Crew nicht überfordert.

Übernahme einer Chartyacht

Zuerst muss gecheckt werden, ob die Yacht gehörig ausgerüstet und auch vollständig in Ordnung ist. Bei einer Chartyacht ist das einfach, weil der Charterer eine Checkliste zur Verfügung stellt. Diese muss vollständig abgehakt werden. Besonders wichtig ist dabei, dass auch die Funktion der vorhandenen Geräte und die Navigationsbeleuchtung geprüft werden müssen.

Der Schiffsführer muss alle Geräte an Bord einwandfrei bedienen können. Dies ist eine seiner wichtigsten Verpflichtungen vor Beginn des Törns. Ein Beispiel dazu: Das Radargerät muss bei reduzierter Sicht eingeschaltet werden und der Schiffsführer muss die Bedienung und Auswertung vollständig beherrschen.

SY "SKYWALKER"		
INVENTAR - CHECKLISTE		
CHARTER ab/dal: bis/al:		
DEUTSCH	Nr.	ITALIANO
AN DECK		
Beiboot Almar steel 250	1	gomme Almar steel 250
Rettungsinsel Eurovinil 10 Personen	1	zattera Eurovinil per 10 pax (container)
Blocke für Blisterschot	2	bozzelli per scotta bilster
Bootsstaken	1	mezzo marinaio
Radarreflektor	1	riflettore radar
Fender	8	parabordi
Gangway	1	passarella
Festmacherleinen 18 m / 16 mm	3	cime ormeggio da 18m /16 mm
COCKPIT		
POZZETTO		
Autopilot Raymarine ST 6001+	1	pilota automatico Raymarine ST 6001+
Tridata Gerät Raymarine ST 60	1	strumento Tridata Raymarine ST 60
Windmessanlage Raymarine ST 60	1	strumento Wind Raymarine ST 60
Bugstrahlerbedienug	1	comando per elica di prua
Cockpitlicht und 12 V Steckdose	1	luce pozzetto e presa 12 V
Köcher mit Winschkurbel	2	tasca con manivella per winch
Handbilgenpumpe fest eingebaut	1	pompa sentina manuale. fissa
AM HECK		
A POPPA		
Aussenborder Yamaha 2.5 HP 4 Takt	1	fuoribordo Yamaha 2.5 CV 4 tempi
Heckleider Plastimo ultralon	1	parabordo per poppa mod. Plastimo ultralon
Rettungsringe mit Schwimmleine 30 m + Halterung für Leuchtböle	2	salvagente con cima galleggiante 30m e supporto per boetta
Kabel für Landanschluss 220V mit Steckern	1	cavo elettrico 220V x allacciamento banch
Gasflasche 3 kg betriebsbereit	1	bombola gas 3 kg allacciata
Reservegasflasche voll, 3 kg	1	bombola gas piena. 3 kg
BACKSKISTE COCKPIT BACKBORD		
GAVONE POZZETTO SINISTRA		
Feuerlöscher 2 kg	1	estintore. 2 kg
Schrubber mit Stiel	1	spazzolone
Paar Arbeitshandschuhe	1	paio di guanti da lavoro
Trichter mit Filter	1	imbuto antirullo
Handbilgenpumpe (blau/weiß)	1	pompa di sentina manuale (blu/bianco)

Einweisung der Crew

Die Belehrung und Einweisung der Crew erweist sich immer als ein schwieriges Thema. Das Zeigen und Erläutern kostet sehr viel Zeit und man muss sich auch darüber klar sein, dass die Crew irgendwann ermüdet und keine Lust mehr hat. Also stellt man die wichtigen Dinge voran und verzichtet ggfs. auf die letzte Schraube. Unverzichtbar ist das Funkgerät, das auf jeden Fall einer aus der Crew bedienen können muss.

Wie erfahren ist die Crew? Reicht es aus, die wichtigsten Manöver durchzusprechen oder müssen sie intensiv geübt werden? Die »Mensch-über-Bord-Manöver«, die auch von kleiner Crew gefahren werden können, werden später beschrieben.

Sicherheit für die Crew

Ihr oberstes Ziel muss sein, niemals ein Crewmitglied zu verlieren. Ein Sicherheitsgurt (wie abgebildet) ist das sicherste Mittel um solche Katastrophen zu verhindern. An Deck wird auf beiden Seiten jeweils eine Sicherheitsleine von achtern nach vorne gespannt. In diese Leine kann man sich dann einpicken und ist fest mit dem Schiff verbunden. Die Rettungsweste soll im Ernstfall verhindern, dass wir untergehen. Wenn wir allerdings vorher schon einen Sicherheitsgurt tragen, ist das nicht mehr so wichtig.

Kinder tragen an Deck immer eine Rettungsweste, auch im Hafen. Um Kinder (und ihre Spielsachen) abzusichern, kann man ein Relingsnetz um das ganze Schiff spannen. Dann kann auch niemand da drunter durchrutschen und über Bord gehen.

Gutes Ölzeug ist unverzichtbar!



Dieser Sicherheitsgurt verhindert das Überbordgehen. Er ist wichtiger als eine Rettungsweste alleine.

Hier kann man deutlich erkennen, warum leuchtendes Ölzeug mit Reflektorstreifen ein Sicherheitsgewinn nachts an Deck ist!



Kommandos

Wir wissen, sie müssen sein. Es ist wichtig, dass die Crew eine klare Anweisung bekommt, sie richtig versteht und auch richtig ausführt. Auswendig gelernte Kommandos müssen aber nicht sein. Wichtig ist eine klare Ausdrucksweise, die Seglersprache kommt dann schon noch.

Pantry

Die Crew muss bei Kräften bleiben und auch das kann man vorbereiten. Sandwiches, Obst, Müsliriegel sind einfach und schnell serviert. Kochen ist oft nicht möglich und sollte erst nach Ankunft im Hafen geplant werden.

- ▶ Snacks für unterwegs vorbereitet
- ▶ Getränke in die Thermoskanne

Ist das Wetter nicht so toll, zieht man das Ölzeug natürlich gleich an. Segelhandschuhe, Mütze, Sonnencreme gehören dazu. Niemals ohne Bootsschuhe an Deck rumturnen. Es gibt zu viele harte Stellen, an denen man sich die Zehen verletzen kann.

An Deck

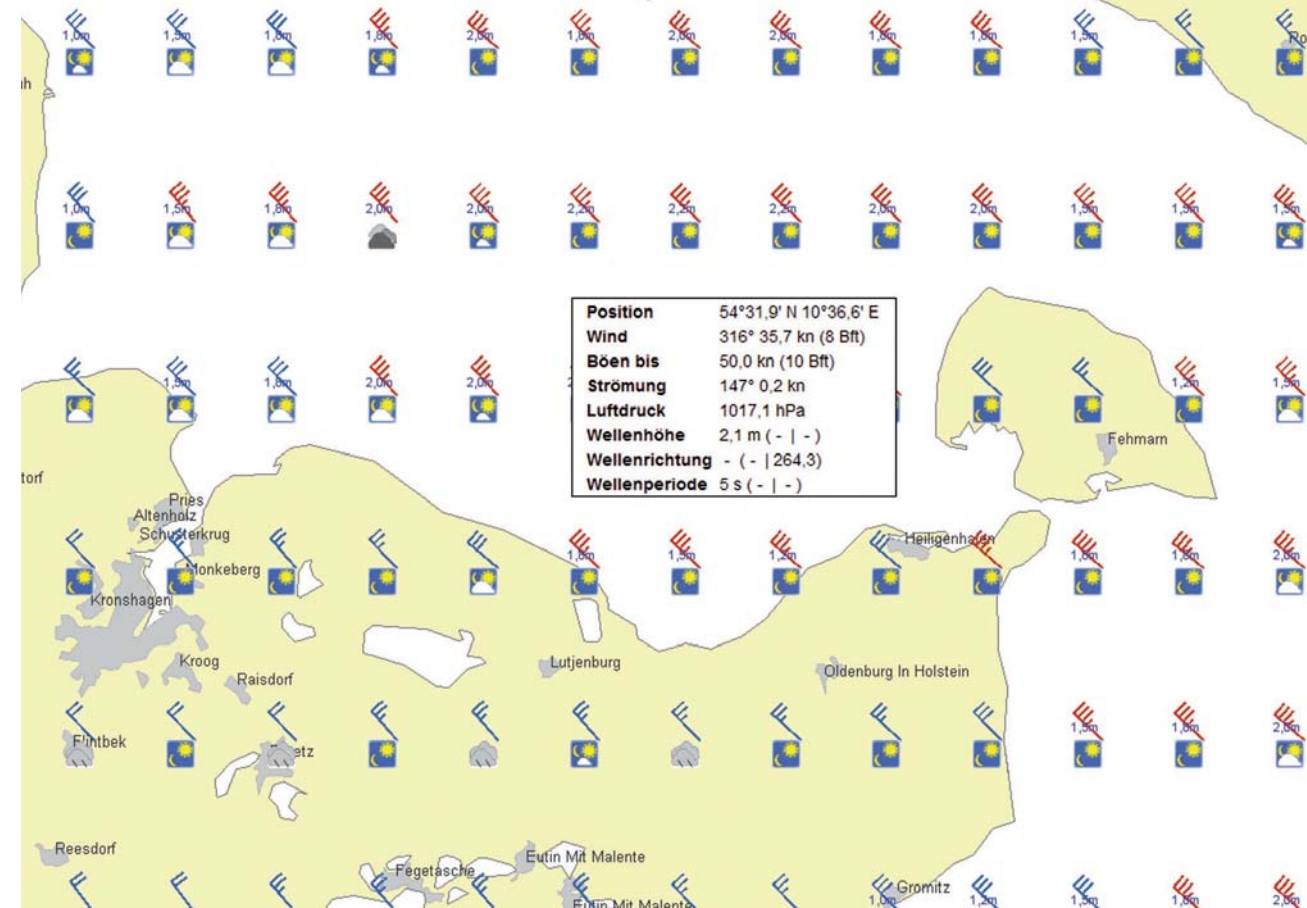
- ▶ Segelhandschuhe anziehen
- ▶ Segel vorbereiten
- ▶ Winskurbeln bereit legen
- ▶ Instrumente einschalten

Dann die Navigation

Wetterbericht

Man segelt nie los, ohne einen Wetterbericht eingeholt zu haben. Ideal ist ein Seewetterbericht, der für den Törn spezifische Informationen liefert. Hat man WLAN im Hafen, ist das Internet eine gute Quelle und Seiten wie »Windfinder« oder »GRIB Daten« verschiedener Anbieter sind leicht zu lesen. Hat man keinen entsprechenden Anschluss, ist die beste Quelle immer noch der Hafenmeister.

- ▶ Windrichtung
(gegenan, aufländig, ablandig, vor dem Wind?)
- ▶ Windstärke
(ab 5 Beaufort wird es anstrengend)
- ▶ Aussichten
(wird es besser oder schlechter)
- ▶ Niederschläge
(Ölzeug gleich oder später)
Schwimmwesten anziehen





Drehen auf engstem Raum

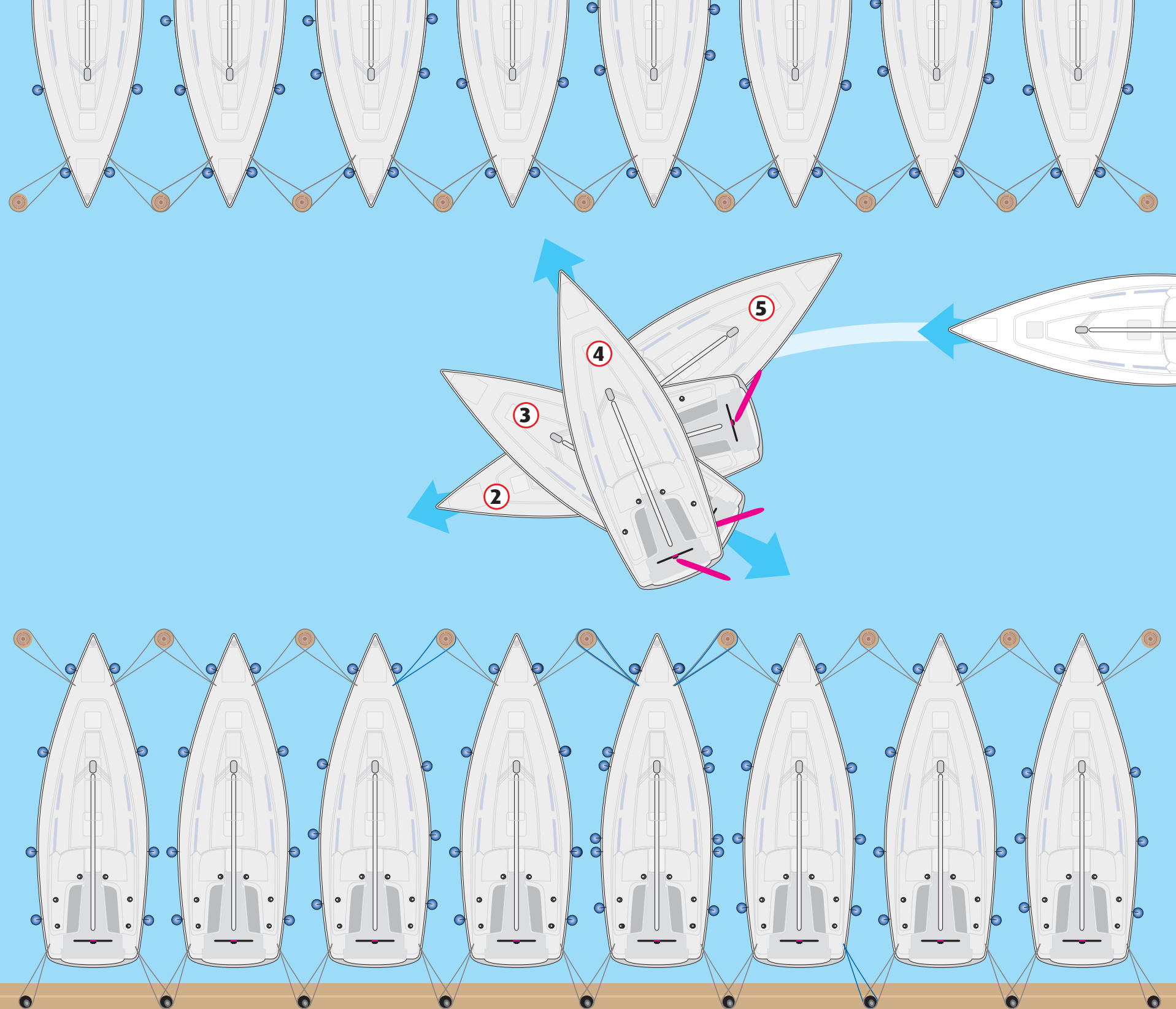
Das führt auch gleich zu dem wichtigsten Manöver unter Maschine, dem Drehen auf engstem Raum. Wir sollen unser Schiff um 180° drehen und dabei weder vorwärts noch rückwärts fahren, weil da gar kein Platz ist.

- ▶ Mit einem Schiff mit rechtsgängiger Schraube erfolgt das Manöver immer über Steuerbord
- ▶ Maschine stopp und Schiff zum Stillstand bringen **2**
- ▶ Bei dem folgenden Manöver soll das Schiff weder voraus noch achteraus fahren
- ▶ Ruder hart Steuerbord – es bleibt bei dem ganzen Manöver hart Steuerbord
- ▶ Maschine einmal kurz und kräftig voraus – das Heck dreht nach Backbord **3**
- ▶ Maschine stopp – Leerlauf abwarten! Maschine einmal kurz und kräftig rückwärts – der Radeffekt zieht das Heck weiter nach Backbord **4**
- ▶ usw. bis das Schiff um 180° gedreht wurde

Mit diesem Manöver kann das Schiff in jeder Situation in die gewünschte Position gebracht werden. Dies ist ganz besonders wichtig beim Anlegen.

Wann wenden wir dieses Manöver an?

1. Wir sind in eine Boxengasse gefahren und finden keinen Platz. Wir müssen umkehren
2. Wir wollen anlegen und unser Schiff längsseits an den Liegeplatz manövrieren
3. Wir müssen uns durch einen engen Hafen schlängeln, um den Liegeplatz oder die Tankstelle zu erreichen
4. Wir wollen rückwärts anlegen oder wieder vorwärts von diesem Liegeplatz ablegen und müssen dabei unser Schiff drehen.



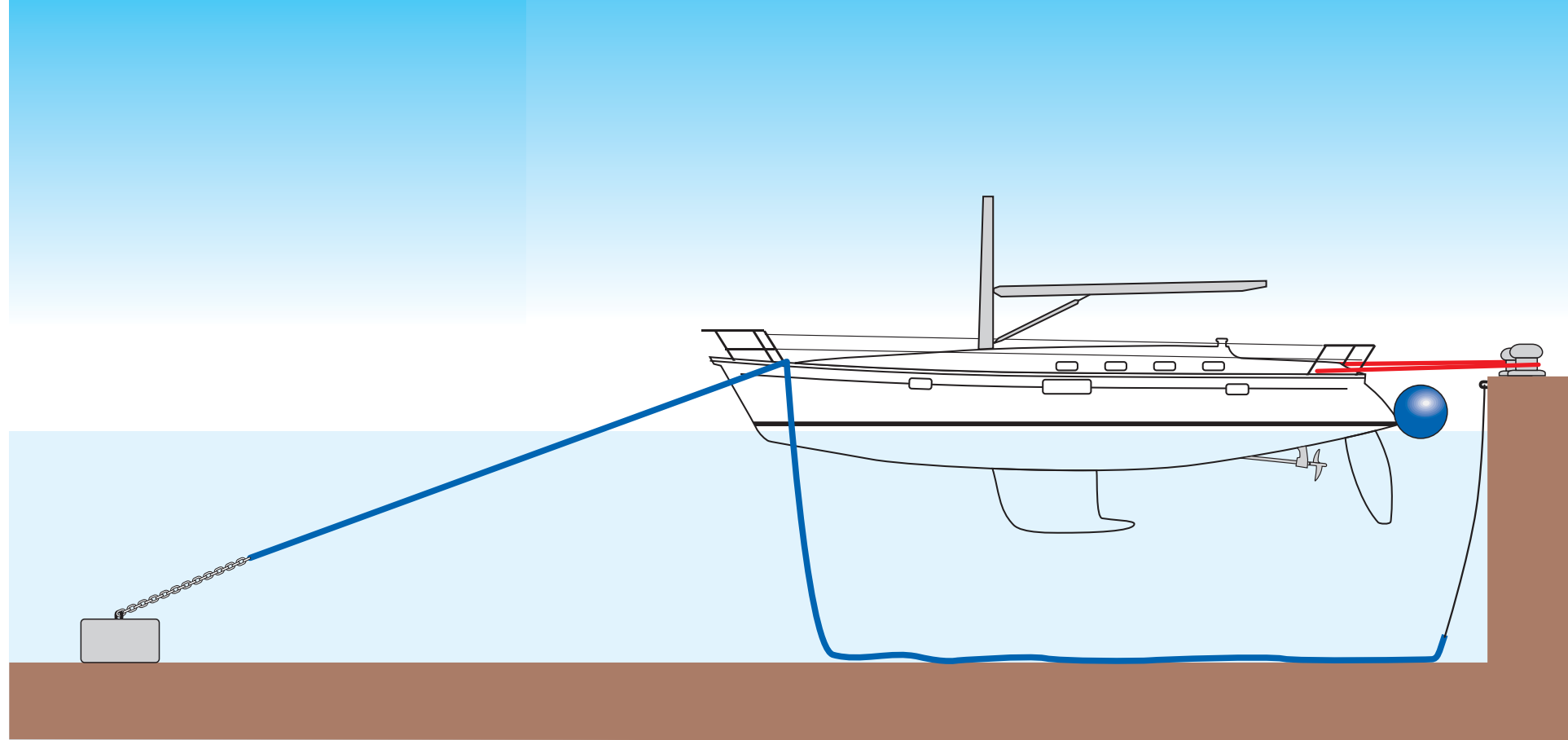
Anlegen rückwärts mit Mooringleine

Im gesamten Mittelmeer wird rückwärts angelegt. Das Festmachen geschieht dabei immer wie folgt:

es werden zwei Festmacher am Heck vorbereitet und so belegt, dass sie direkt geworfen werden können wie das geht? Die Tampen außen um die Reling nehmen und dann von innen auf der Klampe mit einem Kopfschlag belegen.

- ▶ Man fährt rückwärts den Liegeplatz an. Die Luvleine achtern geht zuerst an Land und wird sofort belegt, dann die Leeleine der Abstand der Leinen ist nicht so wichtig, das wird später reguliert. ① ②
- ▶ Jetzt geht man sofort mit der Maschine wieder vorwärts und stabilisiert das Schiff.
- ▶ Jetzt erst nimmt man die Mooringleine auf und geht damit auf das Vorschiff. Achtung Schraube! ③
- ▶ Die Mooringleine wird dicht genommen. Dabei kann der Rudergänger helfen, indem er die Achterleinen nochmals ein klein bisschen fieren lässt.
- ▶ Ist die Mooringleine belegt, geht er mit der Maschine rückwärts und holt damit die Mooringleine dicht.
- ▶ Gleichzeitig werden die Achterleinen geholt, bis der Abstand stimmt. Das Schiff ist fest.

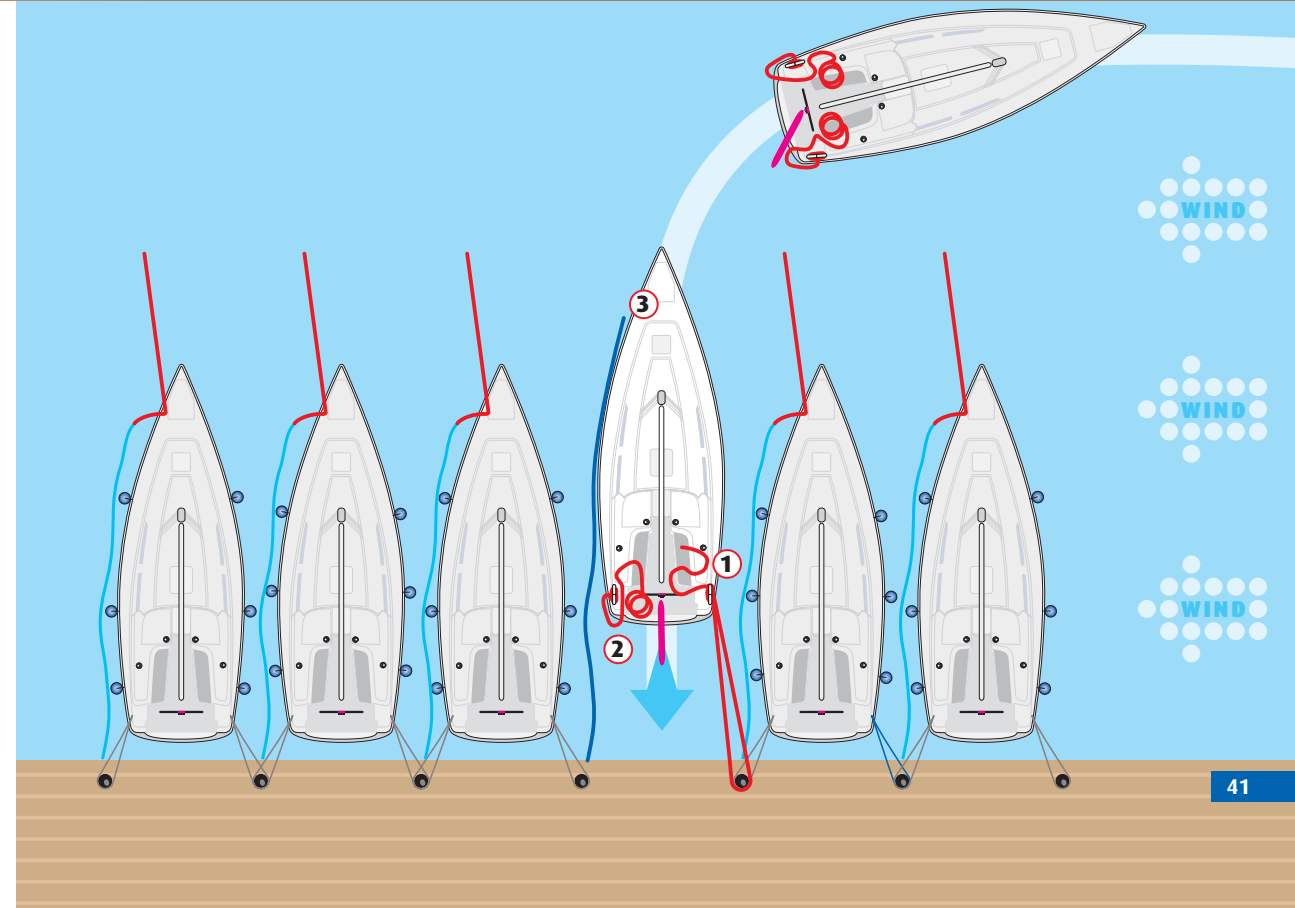
Der zentrale Fehler, der immer gemacht wird, auch von den Marineros, die helfen sollen, ist, dass zuerst die Mooring aufgenommen wird, statt die Achterleinen auszubringen. Die Mooring ist in diesem Moment völlig unwichtig. Wichtig sind die beiden Achterleinen und dabei die Luvleine zuerst, weil damit das Schiff auch bei Seitenwind stabilisiert werden kann.



Durch Seitenwind (und Winddruck auf den Bug) kann es passieren, dass das Heck plötzlich nicht mehr mittig vor der Anlegestelle liegt. Korrigieren kann man das, indem man das Ruder schnell zur anderen Seite legt, einen kleinen Schub voraus gibt, das Heck dreht und wieder richtig liegt, Ruder wieder zurück und weiter rückwärts. Wenn man Pech hat, muss man das zwei- oder dreimal machen.

Früher war es üblich, in den Mittelmeerhäfen zu ankern und rückwärts an die Pier zu gehen. Durch die Ausstattung mit Moorings und Stegen ist das nicht mehr so gebräuchlich.

Wenn doch, steht im Kapitel Anker, wie man richtig ankert und vor allem, wie man am nächsten Morgen richtig Anker auf geht, ohne eine Ankerwuling zu verursachen.

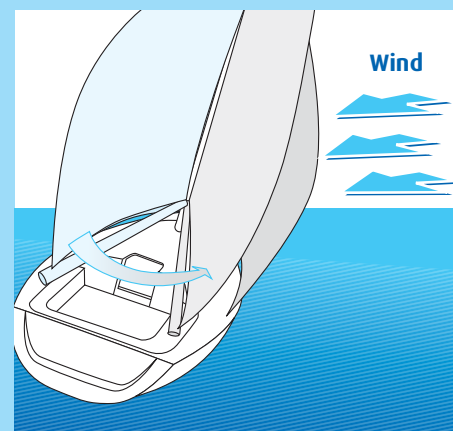


Die Wende

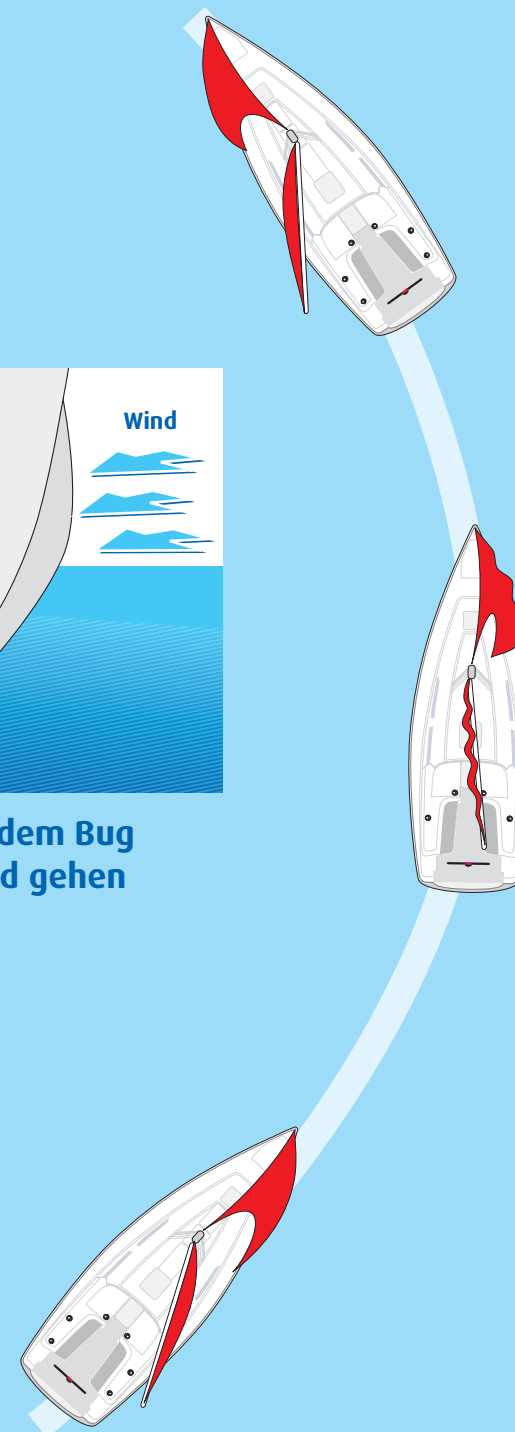
Eine Wende ist eine Kursänderung, bei der der Bug durch den Wind geht.

Eine Wende wird immer vom Am-Wind-Kurs aus gefahren. Dabei muss das Schiff genügend Fahrt haben, sonst gelingt die Wende nicht.

Wenn der Rudergänger beschließt Ruder zu legen, ruft er »Rhe«. Der Vorschoter wirft in diesem Moment die Fockschot los und wechselt auf die andere Seite. Das Schiff wird durch Loswerfen der Fock luvigierig und wendet fast von alleine. Die Fock wird auf der neuen Seite dichtgeholt und die Wende ist gelungen. Die in manchen Büchern beschriebenen Tricks wie Backsetzen der Fock etc. brauchen Sie nicht. Die Fock wird auch nicht schon beim Kommando »Rhe« mit Gewalt auf die andere Seite gezerrt.



Wenden – Mit dem Bug durch den Wind gehen

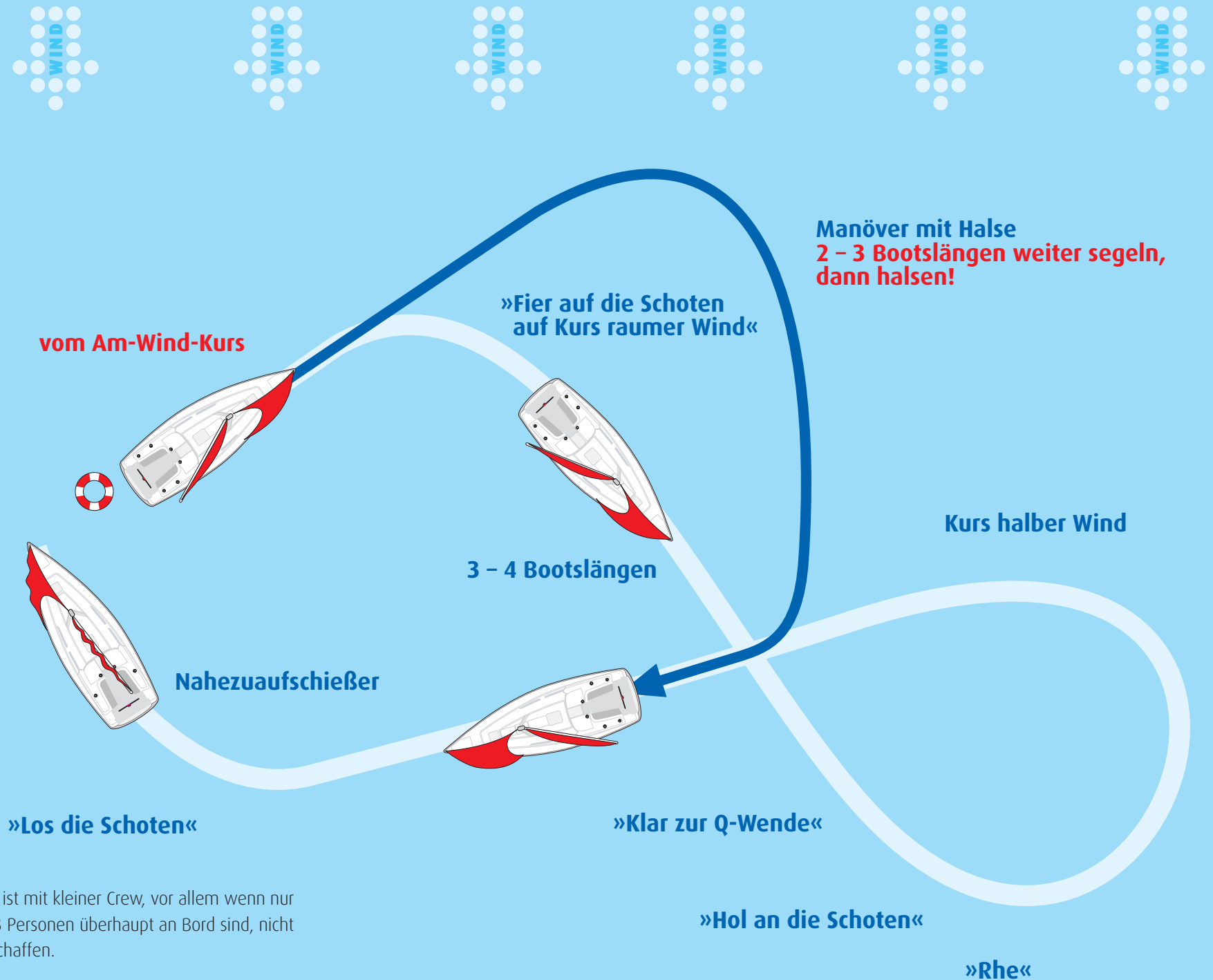


Das Manöver Q-Wende

Dieses Rettungsmanöver ist das bei der Ausbildung zum Segeln am weitesten verbreitete. Es hat den Vorteil, dass es von allen Kursen aus gefahren werden kann und nicht vorher überlegt werden muss, ob es denn überhaupt in dieser Situation geeignet ist. Es wird meist auch bei den Prüfungen zu den Sportbootführerscheinen gefahren.

Der Rudergänger fällt nach dem Erschallen des Rufes »Mensch über Bord« direkt auf einen Kurs raumer Wind ab. Er segelt auf diesem Kurs ca. 3 – 4 Bootslängen weiter und lässt dann »Klar zur Q-Wende« machen. Eine Q-Wende ist eine Wende, wobei allerdings der Weg vom raumen Kurs aus ziemlich lang ist, bis endlich die Wende vollzogen ist. Die Wende muss zügig gefahren werden, damit das Boot auch sicher durch die Wende geht. Die Fahrt des Schiffes darf dabei nicht abfallen, die Bedienung der Segel vom raumen Kurs zum neuen Kurs nach der Wende ist essentiell wichtig. Die Crew muss sehr konzentriert arbeiten und die Segelstellung laufend dem neuen Kurs anpassen, also beide Segel dichter holen. Danach fällt der Rudergänger wieder auf einen Halb-Wind Kurs ab, bis zu dem Nahezu-Aufschießer um die Person zu bergen. Die Segel werden losgeworfen. Die Person wird auf der Luvseite gefasst und an Deck genommen.

Es ist offensichtlich, dass dieses Manöver eine gut eingespielte Crew erfordert, mindestens einen an der Fockschot, bei viel Wind besser zwei, auf jeder Seite einen, einen an der Großschot. Mit dem Rudergänger brauchen wir also schon 4 Segler (der fünfte schwimmt »im Bach«), die kräftig zupacken müssen. Man entfernt sich auch ziemlich weit von unserem Über-Bord-Gefallenen, den man evtl. sogar aus dem Auge verlieren kann. Also ist noch ein weiterer als Aufguck notwendig.



Dies ist mit kleiner Crew, vor allem wenn nur 2 – 3 Personen überhaupt an Bord sind, nicht zu schaffen.

Das Manöver schult Segeln perfekt, deshalb ist es bei Schulen so beliebt. Mit kleiner Crew kann im Ernstfall zuviel schief gehen und die Zahl der Hände reicht nicht aus, um das Manöver sicher zu fahren.



Reviere zum Träumen

Korsika, Elba und Nordsardinien

Steil ins Meer abfallende Granitgebirge, eine raue und gleichzeitig romantische Landschaft, der Duft der Macchia im Sommer, die Straße von Bonifacio mit den Inseln und zahlreichen gut geschützten Buchten sind ein, manchmal etwas raues, Paradies für Segler. Elba hingegen ist eine beliebte Urlaubsinsel der Deutschen, die leicht zu umrunden ist und Abstecher an das Festland oder nach Giglio ermöglicht.

Mallorca und Menorca

Um beide Inseln zu erkunden sind 2 Wochen nötig. Dafür hat man alles gesehen, die Südküste mit der berühmten Cala Figuera, die Einfahrt in das beeindruckende Mahon auf Menorca, das quirlige Ciutadella, Sa Calobra, Andraitx und dann wieder zurück in Palma.

Kroatien

Die Inselwelt der Kornaten, Steine im kristallklaren Wasser, Istrien mit dem Segelzentrum Pula, die dalmatinische Küste mit Split und Dubrovnik, den großen Inseln Brac, Hvar, Korcula, und vielen anderen zerklüfteten, teilweise namenlosen Inseln.

Dänemark

Die dänische Südsee, die Inseln Fünen und Seeland, die angrenzende Kieler Bucht, die Mecklenburger Bucht sind ein beeindruckende Segelrevier, das mit seinen vielen Häfen auch kurze Törns erlaubt.

Holland

Das IJssel-Meer, wegen der vielen deutschen Segelboote auch Kölner Bucht genannt, die angrenzende Waddenzee mit vielen Sandbänken und mit Texel, Vlieland, Terschelling sind ein ideales Anfängerrevier, wenn man das aktuelle Wetter beachtet. Das Delta mit der Scheldemündung bietet fast schon ein klassisches Binnenrevier für kleinere Yachten.