

Vorwort

Dieses Skript ist auf vielfachen Wunsch meiner Segelschüler entstanden, die ich im Rahmen von Skipper-Trainings, Ausbildung zum SKS und Segelschein Yacht ausbilden durfte. Angesprochen sind Segler die bereits mit den Grundlagen des Segelns vertraut sind und sich weiterbilden wollen. Vor allem werden hier die Segler angesprochen, die im Rahmen von Törns als Skipper Verantwortung übernehmen wollen.

Dieses Skript spiegelt meine Erfahrungen wider, die ich in zahlreichen Törns, Überführungen und Segelreisen, auf dem eigenen Boot wie auch auf Charter- und Schulungsbooten, machen durfte.

Dieses Skript ist kein Lehrbuch wie es vielfach gekauft werden kann, sondern es ist eine Sammlung der wichtigsten Themen (teilweise in Stichworten), die ein verantwortungsvoller Skipper immer berücksichtigen muss. Getreu nach dem Motto:

**„Der Skipper ist für Crew und Boot verantwortlich,
und genau in dieser Reihenfolge.“**

Mit diesem Skript gibt der Autor dem Skipper, egal ob Chartersegler oder Eigner auf dem eigenen Boot, ein Werk an die Hand, das zum schnellen Nachschlagen und zum Auffrischen der wichtigen Themen dient, die für einen erfolgreichen Törn erforderlich sind.

Um den Text in diesem Dokument flüssig lesbar zu halten, wird bei der Anrede bewusst die männliche Form gewählt. An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass damit alle Geschlechter angesprochen sind.

Inhaltsverzeichnis

1	DER SKIPPER	7
2	SKIPPER-TRAINING	7
3	EINWEISUNG IN DAS BOOT:	8
4	SEGELN GRUNDLAGEN AUFRISCHEN UND VERTIEFEN:	9
5	GRUNDLEGENDE WEGERECHTSREGELN BEIM SEGELN	10
6	FAHREN UNTER MOTOR:	11
7	AUS- EINLAUFEN:	11
8	LUV- LEEGIERIGKEIT:	12
8.1	LUVGIERIGKEIT	12
8.2	LEEGIERIGKEIT	12
9	SEGELTRIMM:	12
9.1	TRIMMTABELLE:.....	12
10	REFFEN:	13
11	STEUERN NACH KOMPASS	13
12	NAVIGATION	14
13	RETTUNGSWESTEN	14
14	ANKERN:	15
15	ÜBERNAHME EINES BOOTS (NICHT NUR FÜR CHARTER):	15
15.1	AUSRÜSTUNG:.....	15
15.2	MOTOR, GRUNDLAGEN:	16
15.3	RUDERANLAGE:.....	16
16	SEEMANSCHAFT:	16
17	SEEKRANKHEIT, ODER UNWOHLSEIN	17
18	PERSON ÜBER BORD MANÖVER (MOB)	18
18.1	ALLGEMEINES	18
18.2	AUSGUCK, RETTUNGSMITTEL UND CREW ALARMIERUNG	18
18.3	NOTRUF (MAYDAY) ABSETZEN.	18
18.4	KLASSIFIKATION DER MOB MANÖVER	18
18.5	MOB MANÖVER UNTER SEGEL	19
18.5.1	<i>Manöver mit Beidrehen, Münchner Manöver (ggf. mit Maschinenunterstützung)</i>	19
18.5.2	<i>Manöver mit Q-Wende</i>	19
18.5.3	<i>Manöver mit der Halse (Rettungshalse)</i>	20
18.5.4	<i>Manöver mit der Gefahrenhalse</i>	20
18.5.5	<i>Das Quick-Stop-Manöver</i>	20
18.6	MANÖVER UNTER SEGEL MIT UNTERSTÜTZUNG DER ANTRIEBSMASCHINE	21
18.6.1	<i>Das Quick-Stop-Manöver mit Maschine</i>	21
18.6.2	<i>Manöver mit der Gefahrenhalse und eingerollter Fock und Maschine</i>	21
18.7	PERSONENBERGUNG	22
18.7.1	<i>Personenbergung aus dem Wasser</i>	22
18.7.2	<i>Personenbergung von Bord einer Yacht</i>	22
18.8	SCHIFFSBERGUNG	22
18.8.1	<i>Lloyd's Open Form (LOF) vereinbaren</i>	22
19	HAFENMANÖVER	23
19.1	EINRUMPFBOOT.....	23
19.1.1	<i>Drehen auf dem Teller</i>	24
19.1.2	<i>Rückwärts Anlegen</i>	24
19.1.2.1	<i>Rückwärts Anlegen in eine Lücke zwischen zwei Booten</i>	24
19.1.2.2	<i>Rückwärts Anlegen in die Box mit Dalben</i>	25
19.1.3	<i>Längsseits Anlegen</i>	26
19.1.3.1	<i>Längsseits Anlegen mittels Radeffekt</i>	26
19.1.3.2	<i>Längsseits Anlegen gegen den Radeffekt</i>	26
19.1.3.3	<i>Anlegen mittels Eindampfen in die Mittelspring</i>	27

19.1.4	Ablegen	27
19.1.4.1	Ablegen mittels Eindampfen in die Vorspring.....	27
19.1.4.2	Ablegen mittels Eindampfen in die Achterspring	28
19.1.4.3	Ablegen mittels der äußeren Achterleine	28
19.2	KATAMARAN	28
19.2.1	Rückwärts Anlegen in eine Lücke zwischen zwei Booten	28
19.2.2	Längsseits anlegen.....	29
19.2.3	Drehen auf dem Teller:.....	29
20	WETTERKUNDE.....	30
20.1	WETTERVORHERSAGEN	30
20.2	WETTERREGELN	30
20.3	DURCHZUG EINES TIEFS	31
20.3.1	Trog.....	32
20.4	WINDRICHTUNG AUS DEN ISOBAREN.....	33
20.5	HOCHDRUCKKEIL	33
20.6	WINDSYSTEME.....	33
20.7	WELLEN	33
20.8	GEWITTER.....	34
20.8.1	Wie erkennt man ein aufziehendes Gewitter?.....	34
20.8.2	Zieht die Wolke vorbei?.....	35
20.8.3	Was tun bei Gewitter?	35
20.9	GEZEITEN.....	36
20.10	STURMSEGELN	36
21	FUNK.....	37
21.1	UKW FUNK (VHF).....	37
21.2	AIS	37
22	SEENOTSENDER	38
22.1	ALLGEMEINES	38
22.2	WELCHE SEENOTSIGNALMITTEL SOLLTEN AN BORD SEIN?.....	38
22.3	PERSONENBEZOGENE SEENOTSENDER	38
22.3.1	Bordeigenes System	38
22.3.2	AIS-S.A.R.T.....	38
22.3.3	PLB-Seenotsender	39
22.4	YACHTBEZOGENE SEENOTSENDER	39
22.4.1	EPIRB-Systeme	39
22.4.2	Radar-S.A.R.T.-Systeme.....	39
22.4.3	Satelliten Kommunikationssysteme (z.B. Global Star Spot).....	39
22.5	WARTUNG VON SEENOTSENDERN.....	40
22.6	WAS IST EIN SART NOTSIGNALSENDER?	40
22.7	WAS IST EINE EPIRB?	40
22.8	WAS IST DER UNTERSCHIED ZWISCHEN EPIRB UND PLB?	40
22.9	SART.....	41
22.10	WAS IST DER UNTERSCHIED ZWISCHEN EPIRB UND SART?	41
23	GESETZLICHE VORGABEN UND NATURSCHUTZ.....	42
24	NÜTZLICHE FORMBLÄTTER:.....	43
24.1	SICHERHEITSEINWEISUNG	43
24.1.1	Beispiel für eine Sicherheitseinweisung bei Tagfahrt:.....	43
24.1.2	Beispiel für eine Sicherheitseinweisung bei Nachtfahrt:	44
24.2	NOTROLLEN.....	45
24.3	FUNK PROZEDUREN	46
24.4	FUNKARZTBERATUNG	47
24.5	PERSONAL TRANSPORT REPORT	48
24.6	LOF, LLOYD'S OPEN FORM	49
24.6.1	LOF Vorderseite.....	49
NOTIZEN:		52

1 Der Skipper

Der Skipper ist die zentrale Person an Bord. Er ist:

- der seglerische Fachmann
- der Wetterexperte,
- ein Erklär-Bär,
- der Motivator,
- ein Psychologe,
- der Reiseleiter
- für alles verantwortlich (kann/darf/muss aber auch delegieren),

und das alles in einer Person.

Natürlich, es werden die Entscheidungen mit der Crew zusammen gefällt. Aber wenn es z.B. um sicherheitskritische Aspekte geht, hat der Skipper das letzte Wort. Denn er wird, wenn etwas schief läuft, schlussendlich zur Verantwortung gezogen.

Der Skipper hat den „Rundum – Blick“ für alles an Bord. Dabei richtet er seinen Blick auf:

- das Boot
- die Crew
- das Wetter, die Wolken, die See und den Wind
- den Kurs, die Entfernungen und die Peilung
- er sieht Dinge voraus, die schiefgehen könnten und greift dabei auf seine gesammelten Erfahrungen zurück.

Dem einen oder anderem wird es jetzt Angst und Bange ob der hier aufgezählten Verantwortlichkeiten. Aber keine Angst, es ist noch kein Skipper vom Himmel gefallen. Nach den bestandenen Scheinen sollten die ersten Törns mit Bedacht bestritten werden. Mit jedem Törn wächst die Erfahrung.

Sehr wichtig ist: Ein Skipper lernt nie aus! Selbst ein Salzbuckel mit geseelten Seemeilen im fünfstelligen Bereich lernt immer noch dazu.

Jetzt ist es vielleicht an der Zeit über ein Skippertraining nachzudenken. Dazu gibt es vielfältige Möglichkeiten bzw. Angebote. Skippertrainings sind dazu gedacht, die sinnvolle und praktikable Anwendung des in den diversen Scheinen Erlernten zu vertiefen und so manch Vergessenes wieder aufzufrischen. Bei Skippertrainings kommen Themen hinzu, die für eine sichere Führung eines Sportboots unabdingbar sind.

2 Skipper-Training

Die Grundlagen des Segelns sind erlernt. Man hat den einen oder anderen Schein, SBFSee, Bodenseepatent, Segelschein Yacht, SKS oder gar FB2-4 bestanden. Vielleicht hat man auch schon den einen oder anderen Törn mitgesegelt. Aber Manchem beschleicht das Gefühl, dass das noch nicht reicht. Damit liegt man nicht so falsch.

Die Skippertrainings werden durch erfahrene Segler geleitet. Diese Ausbilder/Trainer müssen keine „Salzbuckel“ sein, aber sie bringen viel Erfahrung mit.

„Aus der Praxis für die Praxis“

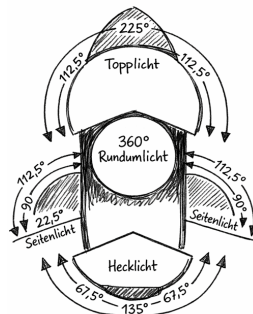
Für ein umfangreiches Skippertraining muss man schon eine ganze Woche veranschlagen. Ein seriös durchgeführtes Skippertraining sollte die nachfolgend aufgeführten Themen umfassend behandeln und vor Allem mit praktischen Übungen am und mit dem Boot durchgeführt werden:

- Grundlagen:
Der Schwerpunkt liegt beim Segeln. Unter Motor werden die ersten einfachen Anlegemanöver gefahren und dabei das Festmachen eines Bootes geübt. Das praktische Handling bei den Segelmanöver wird gezeigt. Auf die Technik des Bootes wird eingegangen. Die Seemannschaft wird angesprochen, und die Knoten werden aufgefrischt.
- Fortführung:
Hier werden hauptsächlich unter Motor die verschieden An- und Ablegemanöver gefahren. Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Ankern. Dabei geht es um die Vorbereitung, Durchführung und die Hintergründe dazu. Praktikable Person-über-Bord Manöver werden geübt. Dazu kommt noch die Vorbereitung auf Törns, insbesondere für Chartertörns.
- Vertiefung:
Hafen-Manöver unter Maschine mit Leinenunterstützung. Anwendung von Springs. Was macht man bei Ausfall von Maschine, Gaszug, Steuerketten. Personenbergung nach „Person-über-Bord“ Manöver.

4 Segeln Grundlagen auffrischen und vertiefen:

Vieles in den zuvor gemachten Scheinen wurde vergessen oder auch nicht vollständig verstanden.

- Kommandosprache
- Segelstellungen, hoch/am/halb/raum/vor, Lieken prüfen
- Segeltrimm, ohne killen, leichte Luvgerigkeit (5 Grad)
- Winschkurbel nach Gebrauch immer abnehmen → schnelles Abwerfen der Schot
- Abfallen, Anluven → Groß zuerst → Luv- Leegierigkeit herstellen, dann Ruder legen
- Raum- und Vorwindkurs → Bullenstander
- Wende mit backstehender Fock/Genua, die alte Leeschot wird zum Auffieren vorbereitet, aus der neuen Leeschot wird die Lose herausgezogen und so schnell wie möglich dichtgeholt → dadurch wird im Idealfall die Winschkurbel nur zum Feintrimm benötigt.
- Halse klassisch und Regatta/Power → Großschot ganz fieren (Raumwind)
- Roll-Groß: Das Rollgroß bedarf einer aufmerksamen Bedienung.
- Ausrollen/Ausreffeln: Großbaum muss auf Bbd., oder aus Stbd.-Bug beidrehen zum Beilieger, Einrollwisch am Mast auf „Free“, **Niederholer fieren**, mit Ausroller/Unterliekstrecker das Großsegel aus dem Mast ausrollen, danach Einrollwisch am Mast wieder auf „Ratched“.
- Einrollen/ Reffen: Großbaum muss auf Bbd., oder aus Stbd.-Bug beidrehen zum Beilieger, Einrollwisch am Mast auf „Ratched“, **Niederholer etwas durchsetzen** → Großbaum im rechten Winkel zum Mast, Ausroller/Unterliekstrecker leicht gehalten, → faltenfrei einrollen
Quelle: Bavariayachts, Selden
- Rollreff-Genua: Ausrollen/Ausreffeln: Immer die Einrollleine auf Zug halten, niemals die Einrollleine ausrauschen lassen, ansonsten drohen Schäden an der Rollmechanik!
Einrollen/Reffen: raumer Wind damit in Abdeckung von Groß, leichter Zug auf Schot → gereffte Genua → Holepunkt nach vorne
- MOB, Q-Wende und Rettungshalse mit Nahezuaufschiesser, Alternativen → siehe Skript. „MOB“
- Wegerecht unter Segel (Sprachgebrauch: nicht Vorfahrt haben, sondern man ist kurshaltepflichtig)
- Lichterführung unter Segel:
 - Auf dem Bodensee:
 - Seitenlichter und ein Hecklicht, oder
 - Zweifarbenlicht (rot/grün) im Bug und ein Hecklicht, oder
 - Dreifarben-Topplicht, oder
 - weißes Rundumlicht, oder
 - Seitenlichter, Hecklicht und zwei senkrecht übereinander angebrachte Rundumlichter an der am besten sichtbaren Stelle, das obere rot, das untere grün.
 - Nach KVR (Segelboot unter 20m Länge):
 - Seitenlichter und ein Hecklicht, oder
 - eine Dreifarbenlaterne in der Mastspitze, oder
 - Rot über Grün, zwei Rundumlichter statt der Dreifarbenlaterne.



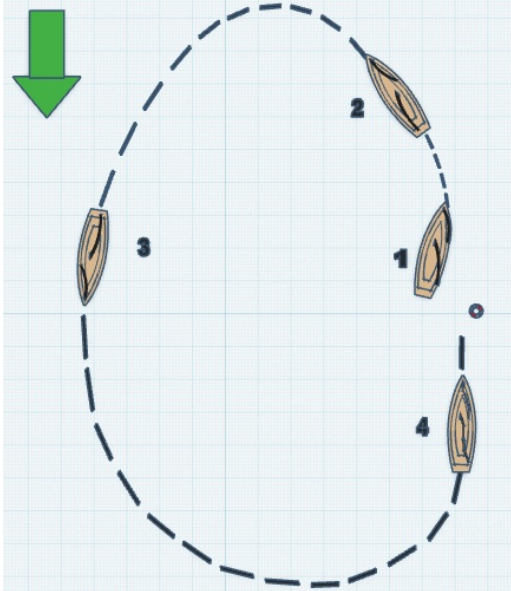
Dieses Bild ist KI generiert

- Tragepflicht für Rettungswesten:
 - Die Entscheidung und Verantwortung wann Rettungswesten anzulegen sind, liegt beim Skipper.
 - Dennoch kann/soll jeder seine Rettungsweste tragen, wenn er sich dabei sicherer fühlt. Auch wenn der Skipper noch keine Tragepflicht ausgesprochen hat.
 - Ist die Tragepflicht durch den Skipper ausgesprochen. So ist dies nicht diskutierbar und die Rettungswesten sind durch jedes Crewmitglied unverzüglich anzulegen.
 - Mögliche Kriterien zur Tragepflicht von Rettungswesten:
 - Nichtschwimmer
 - Starkwind
 - Größere Wellen
 - Ggf. im Schulungsbetrieb
 - Bei niedrigen Wassertemperaturen:
Bei Wassertemperaturen unter 10° sinkt die Körpertemperatur um 1° pro Minute!!

18.6 Manöver unter Segel mit Unterstützung der Antriebsmaschine

18.6.1 Das Quick-Stop-Manöver mit Maschine

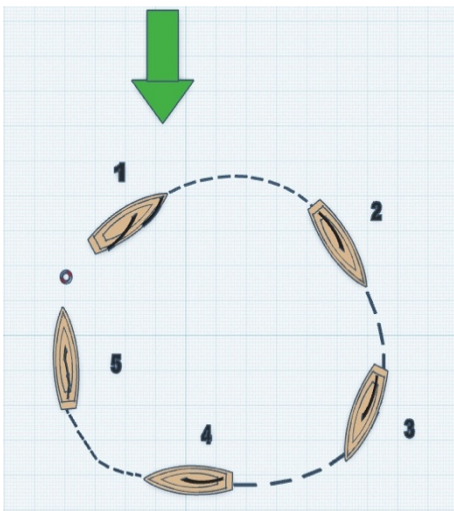
Das Quick-Stop-Manöver kombiniert mit der Maschine ist das effektivste MOB Manöver. Sein Hauptvorteil ist, wie der Name schon besagt, dass unmittelbar aus der Marschfahrt heraus abgestoppt wird und dass man sich nur geringfügig von der im Wasser zu rettenden Person entfernt. Im Gegensatz zur Gefahrenhalse läuft das Manöver nicht hastig ab, obwohl es auf engstem Raum stattfindet. Einer allein kann es fahren, es müssen kaum Schoten angefasst werden.



- 1) Im MOB-Fall umgehend anluven und ggf. alle Schoten dichtnehmen. Währenddessen ist der Motor zu starten.
- 2) Durch den Wind drehen, die Segelstellung jedoch unverändert lassen. Das Vorsegelsteht back. Ab jetzt wird unter Motor zügig weitergefahren.
- 3) Weiter abfallen bis man in die Gegenrichtung fährt. Wenn man sich auf der Höhe der zu rettenden Person befindet, dann noch ca. 2 Bootslängen weiter nach Lee fahren um dann mit dem Heck durch den Wind zu drehen.
Ggf. die Fock/Genua einrollen.
- 4) Mit einem Aufschießer zu der zu rettenden Person fahren. Sobald die Person sich am Bug befindet wird mit einem kräftigen Rückwärtsschub das Boot aufgestoppt. Spätestens auf der Höhe der Wanten muss die Maschine ausgekuppelt werden.
Person bergen.

18.6.2 Manöver mit der Gefahrenhalse und eingerollter Fock und Maschine

Hier bietet sich die Gefahrenhalse mit eingerollter Fock hervorragend an. Auch bei diesem Manöver entfernt man sich kaum von der zu rettenden Person. Es kann schnell und mit kleiner Crew durchgeführt werden, kann aus allen Kursen gefahren werden, es entfällt die schlagende Fock bei der Annäherung an die über Bord gefallene Person und die Annäherung geschieht zielgerichtet mit Unterstützung der Maschine.



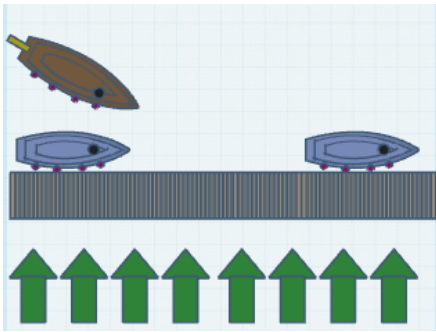
- 1) Ansage „MOB mit Gefahrenhalse und eingerollter Fock“. Dabei sofort abfallen.
„Großschot dicht!“
- 2) „Fock einrollen“.
- 3) Motor starten und weiter abfallen.
- 4) Halse mit dichter Großschot fahren und unter Zuhilfenahme der Maschine auf die zu rettende Person aus dem Lee ansteuern.
- 5) Aufschießer zu der zu rettenden Person. Sobald die zu rettende Person sich am Bug befindet wird mit einem kräftigen Rückwärtsschub das Boot aufgestoppt. Spätestens auf der Höhe der Wanten muss die Maschine ausgekuppelt werden.
Person bergen.

19.1.3 Längsseits Anlegen

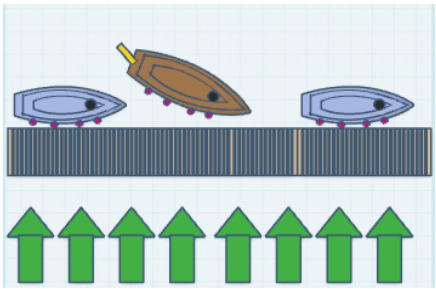
Das längsseitige Anlegen an einen Steg mit ablandigem Wind/Strömung, insbesondere wenn der Wind stärker weht, erfordert Übung, vorausschauendes Handeln und nicht zu vergessen die Einweisung der Crew sind hier oberstes Gebot.

19.1.3.1 Längsseits Anlegen mittels Radeffekt

Ein einfaches Manöver bei keinem bis mäßig ablandigen Wind. Hat das Boot eine z.B. linksdrehende Schraube, dann wird das Heck bei Rückwärtsfahrt nach Steuerbord gezogen.



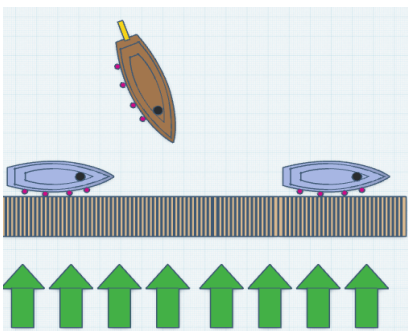
Der Steg wird mit ca. 40 - 50° mit langsamer Fahrt angesteuert. Hinweis: Dort wo der Bug hinzeigt, wird nach dem Manöver sich das Mittschiff befinden. Etwa eine Bootslänge vor dem Steg wird ausgekuppelt. Danach wird das Ruder leicht ablandig eingeschlagen.



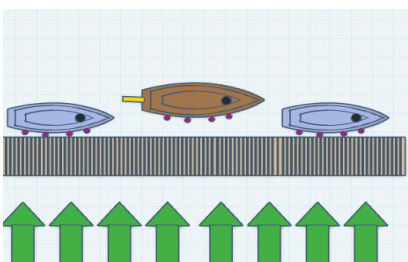
Mit Rückwärtsschub wird das Boot mäßig aufgestoppt. Durch den Radeffekt zieht sich das Boot mit dem Heck an den Steg. Liegt das Boot dann längsseits, wird zuerst die Heckleine belegt. Sollte der Wind/Strömung den Bug vom Steg wegdrücken, kann mit auflandigem Rudereinschlag und Maschinenkraft das Boot am Steg stabilisiert werden. Danach folgen Vorleinen und die Springs.

19.1.3.2 Längsseits Anlegen gegen den Radeffekt

Es gibt Situationen, in denen muss mit der Seite angelegt werden, an der der Radeffekt das Boot nicht zum Steg hinzieht.



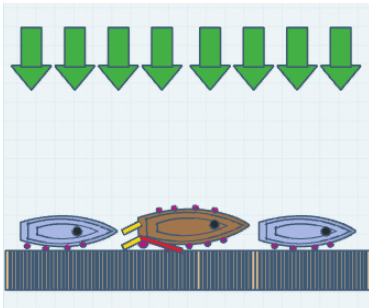
In diesem Fall wird der Steg in einem steileren Winkel (ca. 70 - 80°) angefahren. Ca. 5 – 6m vor dem Steg wird die Drehung vom Steg weg eingeleitet. Dann wird mit Rückwärtsfahrt aufgestoppt, dadurch wird die Drehung/Drift beendet.



Bei wenig Wind liegt das Boot mit etwas Abstand parallel zum Steg und treibt mit dem restlichen Schwung zum Steg. Bei mehr Wind ist die Drehung weg vom Steg später einzuleiten, so dass das Boot nach dem Aufstoppen nahe am Steg zum Stehen kommt und die Leinen zum Festmachen ausgebracht werden können.

19.1.4.2 Ablegen mittels Eindampfen in die Achterspring

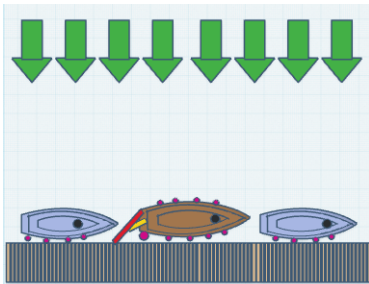
Dieses Manöver ist prädestiniert für Boote mit Doppelruderanlage. Denn hier werden die Ruderblätter sehr schlecht angeströmt. Funktioniert auch bei einfacher Ruderanlage. Ebenso ist dieses Manöver einhandauglich.



Es wird eine Achterspring angebracht, und das Heck muss gut abgefendert werden. Das Ruder aufländig einschlagen und rückwärts in die Achterspring einfahren. Der Bug klappt jetzt vom Steg weg. Wenn der Bug weit genug vom Steg weggeklappt ist, Ruder ablandig einschlagen und Achterspring lösen

19.1.4.3 Ablegen mittels der äußeren Achterleine

Dies ist ein sehr elegantes Manöver, besonders bei aufländigem Wind. Auch für Boote mit Doppelruderanlage geeignet. Ebenso ist dieses Manöver einhandauglich. Ein weiterer Vorteil dieses Manöver ist, dass zu keinem Zeitpunkt ausgekuppelt, bzw. die Fahrtrichtung geändert werden muss und entgeht der Gefahr dass man dabei zurückgetrieben wird.



Das Heck muss gut abgefendert werden. Es wird eine lange Leine von der dem Steg abgekehrten achternen Klampe zu einem Poller achterlich des Boots auf Slip gelegt. Es wird gefühlvoll in die Achterleine eingedampft bei gleichzeitigem Einschlag des Ruders zum Steg. Sobald die Achterleine auf Zug kommt, drückt es das Heck etwas vom Steg weg. Danach dreht sich das Boot um die äußere Heckklammer vom Steg weg. Mit gelegentlichen und gefühlvollem Gegenlenken kann das Berühren des Hecks am Steg minimiert werden. Sobald Bug und Heck weit genug vom Steg weg sind, kann die Achterleine gelöst und mit Vorwärtsfahrt weitergefahren werden.

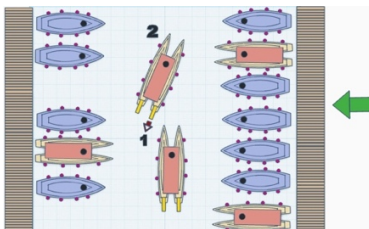
19.2 Katamaran

Der wesentliche Unterschied zwischen Katamaran und Einrumpfboot ist, dass die Richtungsänderungen bei Hafenanläufen ohne Rudereinschlag erfolgen. Die Manöver werden nahezu ausschließlich mit den Motoren gefahren. Bei einer Richtungsänderung wird die innere Maschine auf Rückwärtsfahrt geschaltet. Die äußere Maschine unterstützt durch Vorausfahrt die Drehung und hält den Katamaran in Fahrt.

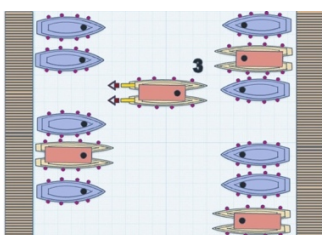
Beim Katamaran ist es wichtig ihn bei Manöver immer in Fahrt zu halten. Dadurch ist sichergestellt, dass die Rümpfe im Wasser angeströmt werden und somit nicht driftet.

Auch beim Katamaran muss beim Umschalten der Fahrtrichtung im Leerlauf eine kurze Pause eingelegt werden, die Getriebegedenksekunde.

19.2.1 Rückwärts Anlegen in eine Lücke zwischen zwei Booten



Kurz vor der freien Box werden beide Motoren ausgekuppelt (1). Wenn der Bug in die freie Box hineinragt mit der äußeren Maschine, hier Steuerbord, mittels Rückwärtsschub aufstoppen. Dadurch dreht sich der Bug nach Steuerbord (2). Die Drehung wird durch Vorwärtsschub mit der Backbordmaschine unterstützt.



Sobald der Kat in der Richtung der Box steht (3), wird mit beiden Maschinen rückwärts bis zum Steg gefahren.

3. Wolken
 - a. Hohe Cirruswolken: Nur Schlechtwetter bei Verdichtung und schnellem Ziehen.
 - b. Wolken in unterschiedlichen Höhen und mit unterschiedlichen Zuggeschwindigkeiten: Fortbestand schlechten Wetters.
 - c. Bewölkungsabnahme über 24 Stunden: Zunehmender Hochdruckeinfluß.
 - d. Starke Cumulusbildung über Land bei ruhigem Wetter: Entstehen oder Verstärken einer Seebrise.
4. Sonne
 - a. Niedriger Sonnenaufgang (ohne Wolken): Circa 12 Stunden ruhiges Wetter.
 - b. Hoher Sonnenaufgang (Sonne taucht über einer Wolkenbank auf): Windverstärkung.
 - c. Starkes Morgenrot: Wetterverschlechterung.
 - d. Starkes Abendrot: Wetterverbesserung.
 - e. Sonne mit "Nebensonnen" (Spiegelung der Sonne links und rechts) oder Sonne mit großem Schein: Wetterverschlechterung.
5. Sonstige:
 - a. Lange Dünung: Sturm in einigen Hundert Seemeilen
 - b. Stark sinkende Temperatur nach ruhigem Wetter: Böen und Regen innerhalb der nächsten 2 Stunden.

20.3 Durchzug eines Tiefs

Tiefdruckgebiete (Zyklonen) entstehen in unseren Breiten sehr häufig und gestalten damit auch unser Wetter am meisten mit. Da sie in der Regel schlechtes Wetter mit viel Regen und Wind mit sich bringen, ist ihre Vorhersage und Beobachtung besonders wichtig, um sich nicht in Gefahren zu begeben.

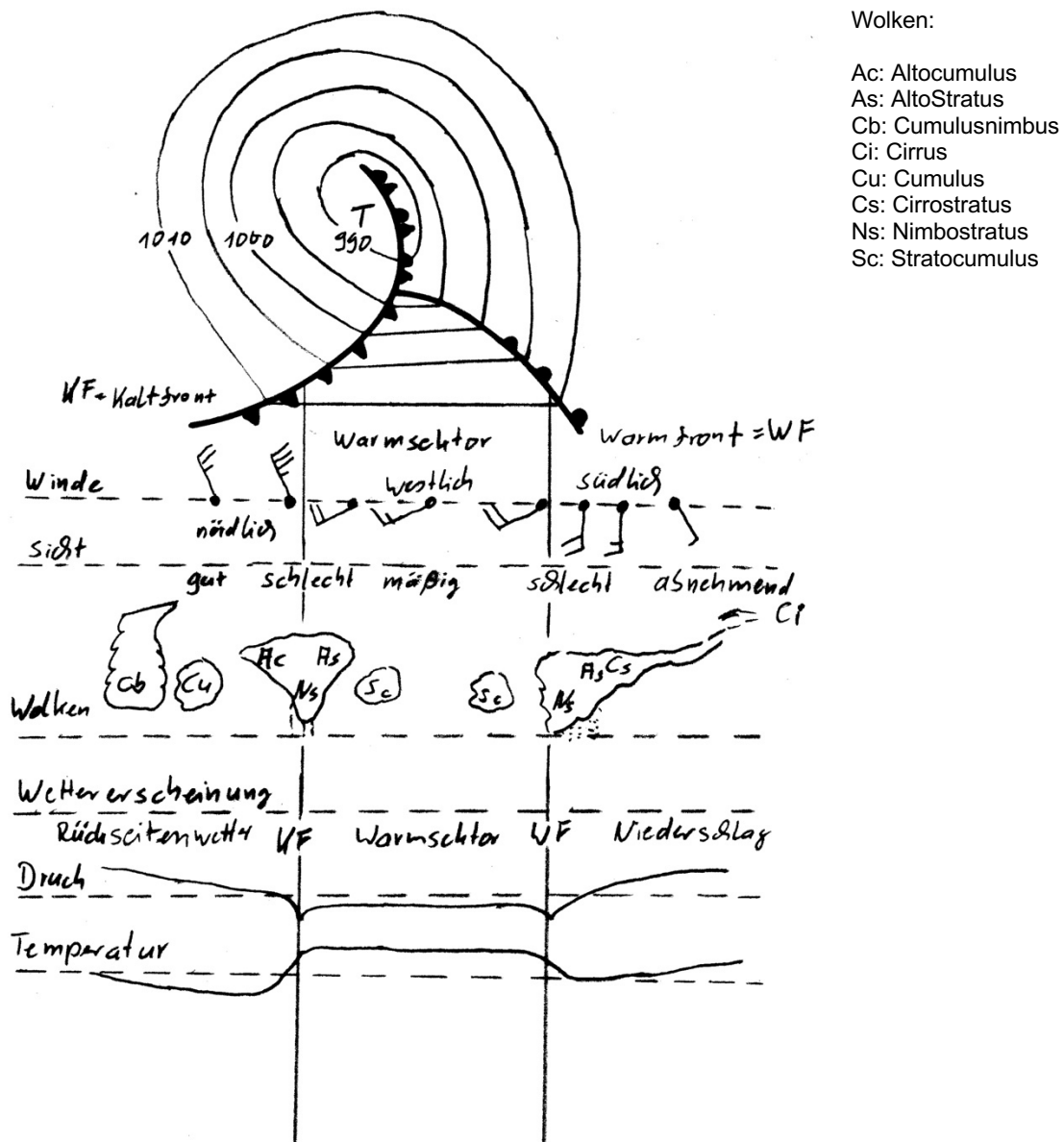


Abb. 20.3: Idealzyklone

24 Nützliche Formblätter:

24.1 Sicherheitseinweisung

Die Sicherheitseinweisung ist vor jedem Törn durchzuführen und jedes Crewmitglied muss unterschreiben, dass sie an der Sicherheitseinweisung teilgenommen hat und diese auch verstanden hat.

24.1.1 Beispiel für eine Sicherheitseinweisung bei Tagfahrt:

Sicherheitseinweisung für Törn _____ auf der Yacht _____ von _____ bis _____		
Unter Deck	Seeventile, Luken	Anzahl, Ort, Bedienung
	Bordtoilette	Bedienung, nur was durch unseren Magen geht ...
	Kochstelle, Gas	Bedienung, Gashähnen
	Bilgenpumpen	Ort, Bedienung, Saugkörbe
	Feuerlöscher	Ort, Bedienung
	Motorraum	Brandbekämpfungsloch
	Hauptschalter, Kraftstoffhahn	Ort, Bedienung
	Verbandskasten	Ort
	UKW Seefunk	Funktion, MOB, Bedienung, ggf. Handfunkgerät
	Navigation	Geräte erklären, Ordnung
	Werkzeug, Ersatzteile	Ort, Bedienung, Wantenschneider
	Rettungsmittel, Seenotsignale	Welche sind an Bord, Aufbewahrungsort, Funktion, Gefahren, Bedienung
	Küche, Navi-Ecke	ist keine Ablage für Brillen, Sonnecreme , Handy, Fotoap. , ...
Auf Deck	Notpinne	Ort, Bedienung
	Rettungsinsel, Rettungsmittel	Ort, Handhabung
	Signalzeichen	Kegel, Ball, Ort, Anwendung
	Lenzeinrichtungen	Pütz, man. Bilgenpumpe
	Großbaum	Gefahrenbereich, Halse, in Luv nach vorne/hinten
	laufendes Gut	Winschen, Klemmen, Funktion, Gefahren
	Rigg (stehendes Gut)	Funktion, Teile benennen, laufendes/stehendes Gut
	Backskisten	Inhalt, Ordnung, Feuerlöscher
	Anker	Bedienung, Zeichensprache, keine Schreien
	Fender, Festmacher, Dingi	Ort, Ordnung
Gasflaschen	Ort, Absperrhahn	
Manöver	Wende, Halse, MOB, Anker	durchsprechen, Rollen fest legen, üben
	Motor	Starten, Stoppen
Allgemein	Rettungswesten	Größe einstellen, Anlegen, Lifebelt , Trageregeln, Einpickpunkte , ggf. Sorgleine
	Auslaufen	alles verstauen (privat, Küche, Wind), Reling frei, Dingi, Seeventile, Luken
	Einlaufen	Festmacher, Fender, Anker, Dingi, Segel bergen
	Kleidung	Ein/Auslaufen Hafen/Bucht, kein freier Oberkörper --> Wertschätzung ggü. Einheimischen
	Wertschätzung	Toleranz, Rücksichtnahme , Dinge sofort ansprechen " <u>Wir sitzen</u> in einem Boot". Rauchen ausschließlich im äußersten Lee, Nachtruhe
	Kochen, Abwasch, ...	alle helfen zusammen, was befindet sich wo
	Sicherheit	nichts unbeachtet herumliegen lässt

Sicherheitseinweisung durchgeführt am: _____

Skipper: _____ 1. _____
 2) _____ 3. _____
 4) _____ 5. _____
 6) _____ 7. _____
 8) _____ 9. _____

Hinweis: Alle angesprochenen Punkte sind abzuheken. Die Rollen zu den einzelnen Aufgaben (Notrollen) sind gesondert festzulegen