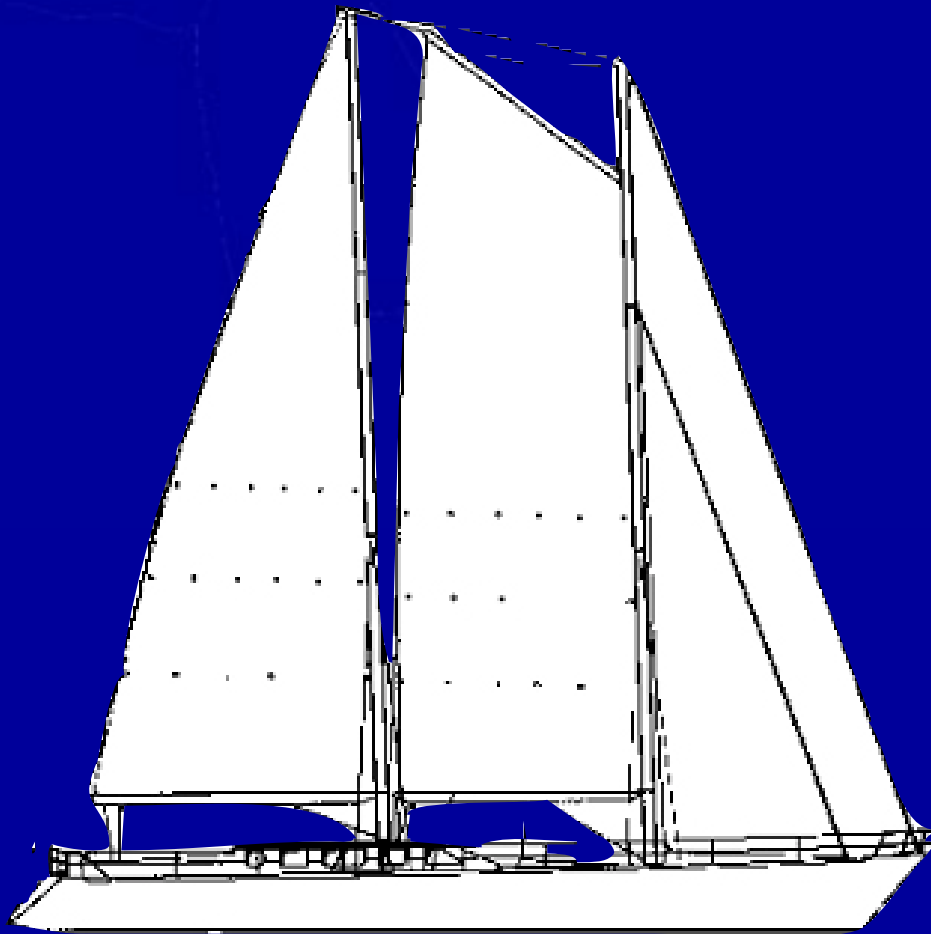


Bordhandbuch der Schoneryacht

esprit





1

Über die Verwendung dieses Handbuchs

Bevor Du
beginnst



Das Bordbuch der „Esprit“ bietet detaillierte Informationen zur richtigen Handhabung der Schoneryacht „Esprit“. Es wurde von mir anhand meiner Erfahrungen aus den Fahrzeiten auf der „Esprit“ sowie nach Zeichnungen, Plänen, Beschreibungen, Text-Sammlungen und zahlreichen Gesprächen an Bord aufgestellt.

Es hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit sondern soll als Übersicht und Arbeitsanleitung dienen die „lebt“.

Aus diesem Grund möchte ich alle bitten und auffordern, sich an der Entwicklung des Bordbuchs zu beteiligen und Vorschläge einzubringen. Auch andere gemachte Erfahrungen, Arbeiten etc. sollen in dieses Werk einfließen.

Bedanken möchte ich mich bei allen, die mir geholfen haben die „Esprit“ besser zu verstehen sowie Beiträge beigesteuert haben.

Besonders erwähnen möchte ich meinen Mentor Arno sowie Kringel-Gerdi, Thomas und Evelyn.

Neu-Anspach im Juli 2003



Willst Du ein Schiff bauen,
so rufe nicht die Menschen zusammen um
Pläne zu machen, Arbeit zu verteilen,
Werkzeug zu holen und Holz zu schlagen.
Sondern lehre sie die Sehnsucht
nach dem großen endlosen Meer.

Herausgeber:
BBV-Sailing
Teerhof 46
28199 Bremen

Germany

Fon: +49-421-50 50 37

Fax: +49-421-59 14 00

E-mail: info@bbv-sailing.de

© 2003 BBV-sailing Josef Groß

A. de Saint Exuperry



Inhalt

Inhalt

- | | | | |
|----|-------------------------|----|------------------------|
| 1 | Bevor Du beginnst | 21 | Diesel-Versorgung |
| 2 | Konzept | 22 | Kühlwasserversorgung |
| | Wer oder was ist Esprit | 23 | Bilgepumpen |
| | Schiffsdaten | 24 | Frischwasserversorgung |
| | Es geht los | 25 | WC + Brauchwasser |
| | Stammbesatzung werden | 26 | Grauwasser |
| 3 | Sicherheit | 27 | Gasversorgung |
| 4 | Vorstellung des Schiffs | 28 | Seeventile |
| 5 | Segel anslagen | 29 | Tanks |
| 6 | Segel setzen | 30 | Seitenansicht |
| 7 | Segel bergen | 31 | Decks - Layout |
| 8 | Segel reffen | 32 | Pumpengruppe |
| 9 | Anker und Ankern | 33 | Heizung |
| 10 | Belegeplan | 34 | Stromversorgung |
| 11 | Segeltheorie | | |
| 12 | Segelmanöver | | |
| 13 | Organisation an Bord | | |
| 14 | Nautische Informationen | | |
| 15 | Glossar | | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |





Wer oder was ist
Esprit
Schiffsdaten

Wer oder was ist Esprit?

Die Schoneryacht „Esprit“ segelt als Sail Training Ship Germany weltweit, oft mit internationaler und jugendlicher Crew an Bord. Der elegante, schnelle und sportliche Schoner bietet Platz für 16 Personen, wobei stets ein erfahrener Schiffsführer / Skipper, ein Co - Skipper und je nach Törn zwei weitere Stammcrew-Mitglieder für einen reibungslosen Törnablauf sorgen. Alle 12 Mitsegler / Trainees werden in den Bordbetrieb integriert. Hier fällt der Skipper keine einsamen Entscheidungen. Ein offenes Führungskonzept und Teamwork sind angesagt. Abgesehen von Wind und Wetter bestimmt die Crew mit ihren Wünschen und Fähigkeiten in Abstimmung mit der Schiffsführung den Reiseverlauf.

„Esprit“ ist in formverleimter Bauweise aus Holz gebaut und unter Deck hell und freundlich gestrichen. Durch das Schonerrigg ist der Zweimaster gerade auch für den ungeübten Segler leicht zu handhaben. Die Segelfläche unterteilt sich in kleinere handliche Segel und bietet so eine breite Kombinationsmöglichkeit je nach Wind und Wetter. Die gute Austrimmung schafft optimale Windausnutzung. Im Jahreschnitt werden mehr als 85% aller Seemeilen unter segeln zurückgelegt. Wir wollen unser Ziel segelnd erreichen und kreuzen auf, auch wenn der Wind mal von vorne kommt.

Unter Deck bietet „Esprit“ einen angenehmen Komfort. Alle Kammern sind mit eigenem WC ausgestattet. Bewußt wurde auf Kojen in der Messe, dem zentralen Aufenthaltsraum, verzichtet. So findet jeder auch bei längeren Törns Ruhe und hat seinen Privatbereich. Die Pantry und die Navigation sind in der Messe integriert.

Schiffsdaten:

Länge über alles: 19,92 Meter
Breite über alles: 5,08 Meter
Tiefgang: 3,00 Meter
Displacement: 26 to
Segel: Groß, Schoner, Selbstwendefock, Klüver, kleiner Klüver, Genua, Blister, Sturmklüver, Schonertrysegel
Kojen: 16 (12 Trainees und 4 Stammcrew)
Unterscheidungssignal: DLAY
MMSI Nummer: 211 238 300
Trainee Ship Nummer: TS G 545
Heimathafen: Bremen
Baujahr: 1995
Werft: Bremer Bootsbau Vegesack
Konstruktion: V.T. Behr
Baumaterial: Holz, formverleimt
Fahrtgebiet: weltweit
Sicherheitsausstattung: Schiffsicherheitszeugnis als Traditionsschiff
Navigationsausstattung: 3 Magnetkompass, elektr. Logge und Lot, Fernglas, Seitenpeilscheibe, Sextant, 2 GPS, Radar, Barograph, Wetterfax mit Laptop
Kommunikation: GMDSS UKW, DSC Controller, Inmarsat C, Navtex, Weltempfänger, Mobiltelefon
Heizung: Warmluftheizung in allen Kammern, Messe und in einem WC als Trockenraum
Pantryausstattung: 4 Flammen Gasherd mit Backofen, Kühlbox, Doppelspüle, Pott und Pann für 16 Personen
Sanitärausstattung: 3 Vacuumtoiletten, 1 Seewasser Pump WC, 4 Waschbecken
Tanks: 900 ltr. Dieseltanks, 1500 ltr. Frischwassertanks, Brauchwasser-, Abwasser- und Fäkalientanks
Beiboot: Schlauchboot mit Außenbordmotor
Segelanzüge: 14 Segeljacken und -hosen, für Jugendliche kostenfrei



Es geht los!

Die erfahrene Stammbesatzung wird Dich anleiten. Gemeinsam wird gelernt wie man Segel setzt und das Schiff steuert, wie das Wetter „gemacht“ wird und mit welchem Wind unser Schiff am schnellsten segelt. Um ein sauberes Schiff und gutes Essen kümmern sich alle gemeinsam. Und gemeinsam erleben wir auch die Natur auf dem weiten Meer. Wir werden im Wechsel der Gezeiten und Wetterlagen, in Tagen und Nächten auf See zu einer Crew zusammenwachsen mit dem Gefühl für die Gemeinschaft und mit der Sicherheit und dem Selbstvertrauen in ein starkes Schiff.

Stammbesatzung werden?

Die Kenntnisse und Fertigkeiten, die Erfahrungen die Du auf einem unserer Törns erwirbst, kann Dir keiner nehmen.

Wie wird man Stammcrew?

Der Zugang zur Stammcrew soll offen für alle Segelbegeisterten sein („no closed Shop“). Zugang und Aufstieg zu den einzelnen Stammbesatzungspositionen wird nicht formalisiert und bleibt unbürokratisch. Begeisterte Trainees haben dabei die Möglichkeit mit den erworbenen schiffsspezifischen Kenntnissen als Stammcrew zu fahren, ohne daß sie über viel Erfahrung und allgemeine Segelkenntnisse verfügen. Gleichzeitig sollen erfahrenere Segler (insbesondere Stammbesatzungen anderer Schiffe und Besitzer des „Qualifikationsnachweis für Schiffsleute auf Traditions- und Sailingtraining Schiffen“ - *S.T.A.G. Springerpass* -) als Stamm fahren, sich mit ihrem allgemeinen Wissen einbringen und dabei schiffsspezifische Kenntnisse sammeln. Die Einstiegsstufe richtet sich dabei nach den Kenntnissen der Person ohne daß diese direkt unter Beweis gestellt wurden.

Der direkte Einstieg in die Stammcrew nach einer Bewerbung im Büro soll also erhalten bleiben.

Die Einschätzung von Fähigkeiten und Stil der Stammcrew erfolgt nicht mittels Prüfungen oder Listenabhaken sondern durch Feedback vom Rest der Stammbesatzung (sowohl Rückmeldung z.B. vom Skipper über die Schiffsleute als auch umgekehrt).

Dabei besteht zwar eine verhältnismäßig geringe Transparenz in der Entscheidung wer in welcher Position fahren kann, dem Stil des einzelnen und der Flexibilität des Zugangs wird aber ein größerer Stellenwert eingeräumt.

Es geht los
Stammbesatzung
werden





Konzept

„Bordphilosophie“

Die AG Stammcrew hat für Esprit Aufgabenbeschreibungen erstellt, die vielfach auf so etwas wie eine „Bordphilosophie“ Bezug nimmt. Es liegt uns am Herzen dies genauer zu beschreiben. Sie soll einerseits Markenzeichen der BBV Schiffe sein, andererseits befindet sie sich laufend in Veränderung und soll nicht statisch betrachtet werden.

- Transparenter Reiseverlauf
- Sowenig Hierarchie wie möglich, soviel wie nötig
- Die gesamte Crew begreift sich als Team
- Alle werden in den Bordbetrieb integriert
- Alle werden in Entscheidungen miteinbezogen - „Hier fällt der Skipper keine einsamen Entscheidungen“. Abgesehen von Wind und Wetter bestimmt die Crew mit ihren Wünschen und Fähigkeiten in Abstimmung mit der Schiffsführung den Reiseverlauf.
- Fragen sind erlaubt!
- Möglichst viel delegieren, Tätigkeiten abgeben („Die Stammcrew läßt die Hände möglichst in der Tasche).
- Aktives Segeln: Keiner muß, aber jeder kann
- Soviel wie möglich Segeln - „Wir wollen unser Ziel unter Segeln erreichen und kreuzen auf, auch wenn der Wind mal von vorne kommt“
- Rücksicht nehmen: „Auch in Häfen und gegenüber anderen Schiffen“ - „Unsere Schiffe sollen willkommene Gäste sein“
- Bewußter Umgang mit der Umwelt
- Kein Alkohol beim aktiven Segeln, ansonsten in Maßen, der Skipper setzt die Grenzen
- Proviant möglichst frisch und lecker

- Alle Kochen und machen Backschaft
- Schokolade und Kekse frei
- Spaß muß sein
- Wir üben gute Seemannschaft
- Sicherheit steht für uns an erster Stelle

Sicherheit!

Es war nie ungefährlich zur See zu fahren und gefahrvoll wird es trotz allen technischen Fortschritts auch bleiben. Gerade ein so komplexes Fahrzeug wie einen Schoner zu segeln, kann besonders gefährlich sein, wenn nicht jeder an Bord ein bestimmtes Maß an Sicherheitsbewußtsein hat.

Mehr als von einzelnen Vorschriften und Regeln ist es dieses Bewußtsein, von dem die Sicherheit des Schiffes und der Menschen abhängt.

- Vorsicht ist keine Feigheit und
- Leichtsin ist kein Mut
- Eine Hand für Dich
- Eine Hand für das Schiff

Alkohol

Aus Sicherheitsgründen fährt die „Esprit“ auf See grundsätzlich trocken, d.h. ohne alkoholische Getränke.

Wenn „Esprit“ sicher im Hafen an der Pier „angebunden ist“ oder in einer ruhigen Bucht am „Haken“ hängt, kann dieser Grundsatz vom Skipper gelockert werden.



Rauchen

Rauchen ist unter Deck niemals gestattet und an Deck nur im Bereich des Heckkorbes auf der Leeseite erlaubt.

Die einzigen erlaubten Drogen sind die Erlebnisse auf See.

Rettungswesten und Lifebelts

Beim Anbordkommen wird Jedermann durch die Sicherheitsanweisung darüber informiert, wo die Feuerlöscheinrichtungen sind und wie die Fluchtwege verlaufen. Weiter wird jeder über den Platz der Rettungswesten, sowie über das sichere Anlegen und die Verwendung des Lifebelts aufgeklärt.

Grundsätzlich trägt jeder, sobald das Schiff in Fahrt ist eine Rettungsweste wenn er nicht unter Deck ist! Der Lifebelt wird immer dann getragen, wenn es vom Skipper angeordnet wird!

Das Segeln auf einem so großen Schiff erfordert vielfältige Arbeiten. Segel müssen vor dem Setzen ausgepackt und nach dem Bergen wieder verpackt werden. Teilweise werden sie vor dem Setzen erst „angeschlagen“. Je nach Windbedingungen müssen Segel gerefft werden, das Rigg muß kontrolliert werden, Schäden müssen beseitigt werden. Grundsätzlich darf nur tätig werden, wer körperlich gesund und voll einsatzfähig ist. Schon die Verwendung relativ leichter Mittel gegen Seekrankheit (Pflaster, Kaugummi, Tabletten) verringert die Reaktionsgeschwindigkeit und schränkt die Einsatzfähigkeit ein.

Grundsätzliches!

- Trotz ständiger Vorsicht drohen Gefahren, die man selbst oft nicht erkennt. Deshalb auf Warnrufe achten und sofort reagieren. Gewöhnlich wird „Wahrschau“ gerufen, das bedeutet „Achtung, Vorsicht“ und kommt von Wahrnehmen und Schauen. Reagieren bedeutet in diesem Fall, sofort Deckung suchen (Besonders den Kopf schützen)
- Alle Unregelmäßigkeiten, wie z.B. Brandgeruch, Wassereinbruch oder sonstige Gefahr sofort dem Skipper bzw. der Stammbesatzung melden.
- Fluchtwege, Notausstiege, Verkehrswege, Feuerlöscher, Rettungsmittel, Niedergänge, Türen, nicht durch liegenlassen oder Abstellen von Gegenständen verstellen.
- Nie auf den Seezaun, den Bug- oder Heckkorb setzen.
- Bei An- und Ablegemanöver nie die Hände und Füße zwischen Schiff und Pier bringen.
- Keine Bedienungselemente (Schalter, Hebel) ohne Anordnung betätigen. Speziell keine, die zur Warnung rot angemalt sind.
- Kein offenes Feuer an Bord
- Sorgfältig mit elektrischen Geräten und Werkzeug umgehen

Rauchen
Rettungswesten
und Lifebelts
Grundsätzliches



Winschen
Klemmen
Tauwerk
Zeisige
Reffbändsel

Winschen

- Selbstholende Winschen (alle achtern): brauchen nur von einer Person bedient werden, wenn das Tauwerk in die Klemmen gelegt ist.
- Normale Winschen (alle vorne): hier arbeitet man im Team, einer kurbelt und einer hält die holende Part auf Zug
- Alle Winschen drehen rechtsherum und haben 2 Gänge,
schneller-Gang = links herum viel Kraft
langsamer Gang = rechts herum wenig Kraft
- Große Winschen (Coffeegrinder) 3 Gang
Winschen: auch hier arbeitet man im Team, einer oder zwei Kurbeln, und einer holt die holende Part. Achtung Kopf aus der Gefahrenzone bringen (Kurbel) und sich nicht zwischen Schot und Coffeegrinder stellen Die großen Winschen (Coffeegrinder) nur für Klüver- bzw. Genuaschoten benutzen. Nicht für Fallen oder die Fockschot.
- Beim Durchsetzen der Fallen / Schoten / Reffleinen immer 5 Törns über die Winschen legen (auf Überläufer achten).

Klemmen oder Fallenstopper

- Klemmen immer geschlossen halten, wenn Fallen/Schoten/Reffleinen geholt werden.
- Alle belasteten Leinen z.B. für Groß/Schoner/Fock (vor dem öffnen der Klemmen) mit 5 Törns über die Winde entlasten. Nie unter Last öffnen.

Arbeiten mit Tauwerk

- Alles Tauwerk wird rechtsherum (im Uhrzeigersinn) aufgeschossen.
- Tauwerk, welches aufgeschossen war, vor Gebrauch noch lose durch die Hand führen und Kinken ausschlagen.
- Tauwerk nie um die Arme oder Hand wickeln (z.B. Großschot), da man über Deck gezogen werden kann (insbesondere den Tampen der Schlagpütz, Gefahr über Bord gezogen zu werden).
- Nie in Tauwerk-Buchten treten, da sie sich zuziehen können.
- Aufgeschossenes Tauwerk wird „auf See“ nie umwickelt, sondern bleibt klar zum sofortigen Gebrauch. Im Hafen kann es aufgehängt werden.

Zeiser:

- Gelb Vorsegel
- Orange Schonersegel und Großsegel je 5 sind gekennzeichnet

Reffbändsel:

- Rot 1. Reff
- Grün 2. Reff
- Blau 3. Reff



Vorstellung des Schiffs

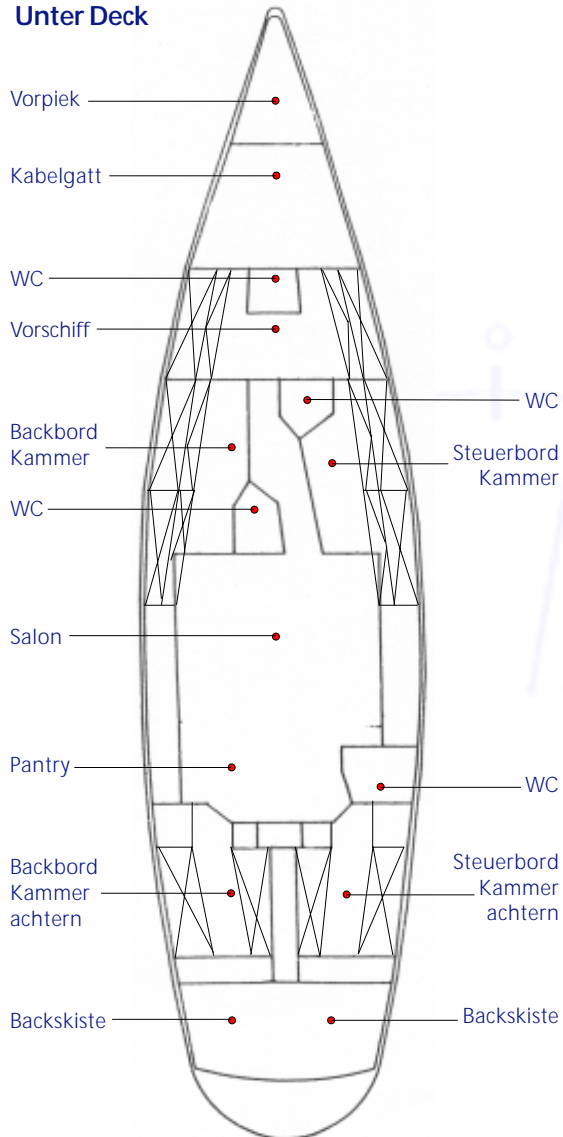
4

Die Größe einer 20 m Yacht erschließt sich erst richtig, wenn man vor oder auf dem Schiff steht.

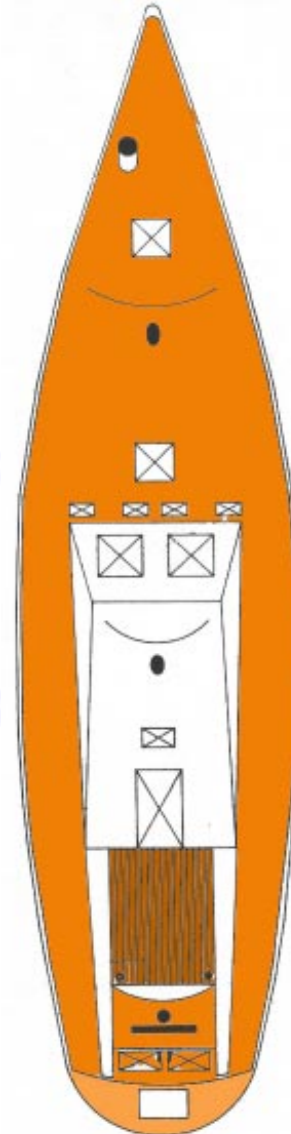
Um trotzdem einen Einblick zu gewinnen, finden sich hier Übersichtspläne zur „Esprit“.

Kabinen-
Raum- und
Decksplan

Unter Deck



An Deck





4

Vorstellung des Schiffs

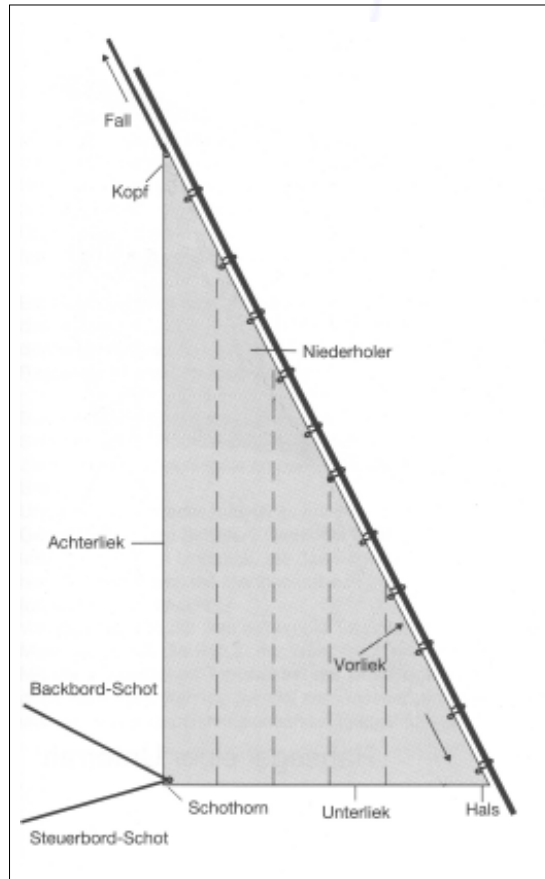
Die Segel
Stagsegel
Schratsegel

Die Segel

An Bord gibt es zwei Typen von Segeln, Stagsegel und Schratsegel.

Beides sind Segel die in Längsschiffsrichtung gefahren werden im Gegensatz zu Rahsegel die quer zur Schiffsrichtung gesetzt und jeweils an einer Rah befestigt sind.

Ein Stagsegel ist mit Stagreitern oder Lögel an einem Stag befestigt und Schratsegel sind mit Vor- und Unterliek an Mast und Baum befestigt, meistens mittels Rutschern.



Stagsegel

Sind in der Regel dreieckig geschnitten und laufen an, am Vorliek befestigten, Stagreitern an einem Stag entlang. In der oberen Ecke, dem Kopf, ist das Fall eingeschäkelt, an der unteren vorderen Ecke, dem Hals, ist das Segel meist mit einem Karabiner fest mit dem Schiff verbunden. An der dritten Ecke, dem Schothorn, sind die Schoten befestigt.

Schratsegel

Sind dreieckig (Großsegel) und viereckig (Schonersegel) geschnitten und laufen an, am Vorliek befestigten, Mastrutschern in einer Führung am achteren Ende des Mastes entlang und sind am Unterliek mittels einem eingenähten Liektau am Baum befestigt. In der oberen Ecke, dem Kopf, ist das Fall, meistens an einem Kopfbrett eingeschäkelt.

Sind sie viereckig geschnitten, sind sie mit dem Oberliek an einer Gaffel befestigt. Am oberen vorderen Ende ist das Klaufall eingeschäkelt und am oberen achterlichen Ende das Piekfall und der Beiholer.

Gesetzt werden die Segel durch das Holen der Fallen. Zum Bergen werden die Fallen gefiert und das Segel mit den Händen begeholt. Getrimmt werden die Segel mit der Schot.



Vorstellung des Schiffs

4

Die Segel



Blister



Großsegel

Schoonersegel



Genua

Selbstwendefock

Klüver



5

Segel anslagen

Fock anslagen

Fock aus dem Kabelgatt und Segelssack holen.

- Den Hals an Deck einhaken (Karabiner) und das Segel mit den Stagreitern am Fockstag anslagen
- **Achtung: Richtung der Stagreiter nicht verändern, da Segel sonst unklar.**
- Fall am Kopf einschäkeln und mit einem Zeiser am Hals sichern.
- Schot einschäkeln (siehe Abbildung).

Meldung: **Fock ist klar zum Setzen!**



Fockhals

Zum Schotwagen

Die holende Part läuft über den Schotwagen zurück zum Schothorn am Segel und von dort über den zweiten Block am Schotwagen zum Fußblock am Hals, von dort nach Stb. zur Klemme.

Zur
Klemme



Unterliek

Zum Hals



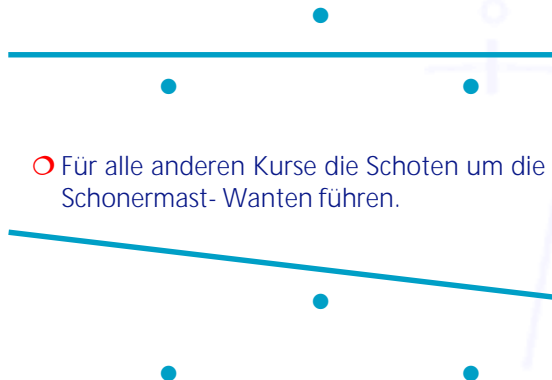
Segelanschlagen

5

Klüver
anschlagen
Genua
anschlagen

Klüver aus dem Kabelgatt und Segelsack holen.

- Den Hals an Deck einhaken (Karabiner) und das Segel mit den Stagreitern am Vorstag anschlagen.
- **Achtung: Richtung der Stagreiter nicht verändern, da Segel sonst unklar.**
- Fall einschäkeln (Schnappschäkel) und mit einem Zeiser am Hals sichern.
- Schot sollte angeschlagen sein; wenn nicht, mit einem Palstek anschlagen.
- Schoten für „Am Wind“ Kurse durch die Schonermast-Wanten führen.



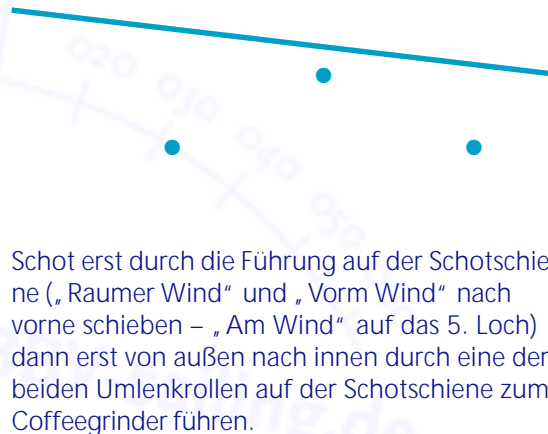
- Für alle anderen Kurse die Schoten um die Schonermast- Wanten führen.

Schot erst durch die Führung auf der Schotschiene (Ganz nach vorne schieben) dann erst von außen nach innen durch eine der beiden Umlenkrollen der Schotschiene zum Coffeegrinder führen.

Meldung: **Klüver ist klar zum Setzen!**

Genua aus dem Kabelgatt und Segelsack holen.

- Den Hals an Deck einschäkeln (Schnappschäkel) und das Segel mit den Stagreitern am Vorstag anschlagen.
- **Achtung: Richtung der Stagreiter nicht verändern, da Segel sonst unklar.**
- Fall einschäkeln und mit einem Zeiser am Hals sichern.
- Schot sollte angeschlagen sein; wenn nicht, mit einem Palstek anschlagen.
- Schoten für alle Kurse um die Schonermast- Wanten führen.



Schot erst durch die Führung auf der Schotschiene („Raumer Wind“ und „Vorm Wind“ nach vorne schieben – „Am Wind“ auf das 5. Loch) dann erst von außen nach innen durch eine der beiden Umlenkrollen auf der Schotschiene zum Coffeegrinder führen.

Meldung: **Genua ist klar zum Setzen!**

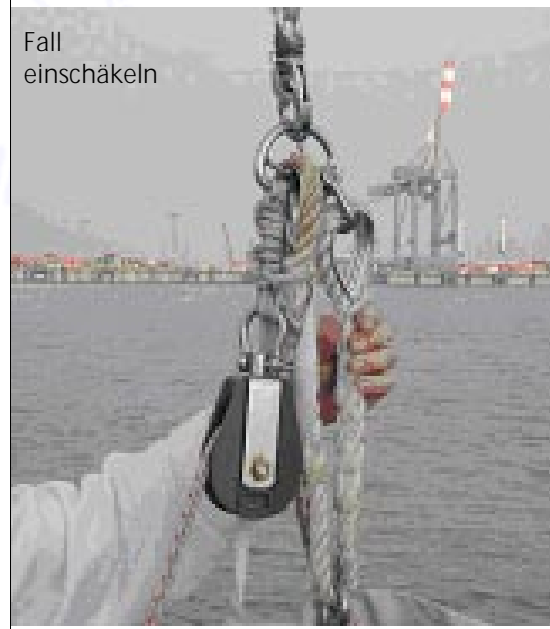
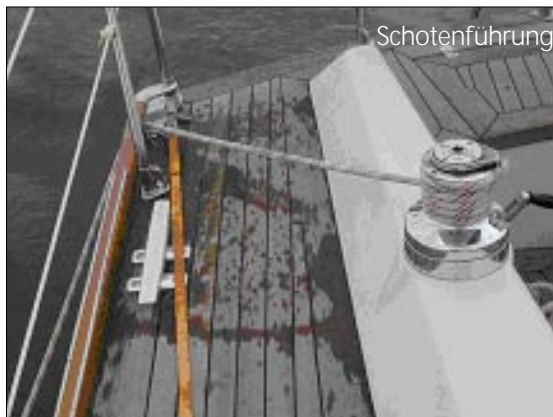


Segel anschlagen

Blister aus dem Kabelgatt und Segelsack holen.

- Den Hals am großen Schäkel an Deck vor dem Vorstag mit Schnappschäkel einhaken (siehe Foto).
- Fall mit Ringschäkel einhaken (siehe Foto).
- **Wichtig: Die Leine zum hoch und runterziehen des Bergeschlauches muß frei laufen.**
- Den Blister am Fall vorbeißten und darauf achten, daß eventuelle Törns beim Holen des Falls ausgetörnt werden.
- Blisterschlauch muß ohne Törns frei hängen.
- Schoten mittels Palstek anschlagen und außen um alle Wanten und Schoten etc. nach Achtern führen.
Durch die achtere Klüse ohne Umlenkrolle auf die Blisterwansch führen.
- Einen Tampen mit einem Palstek an die Schot als Barberholer anstecken und entweder durch das Lastauge auf die Mittschiffsklampe oder direkt auf die Mittschiffsklampe führen

Meldung: **Blister ist klar zum Setzen!**





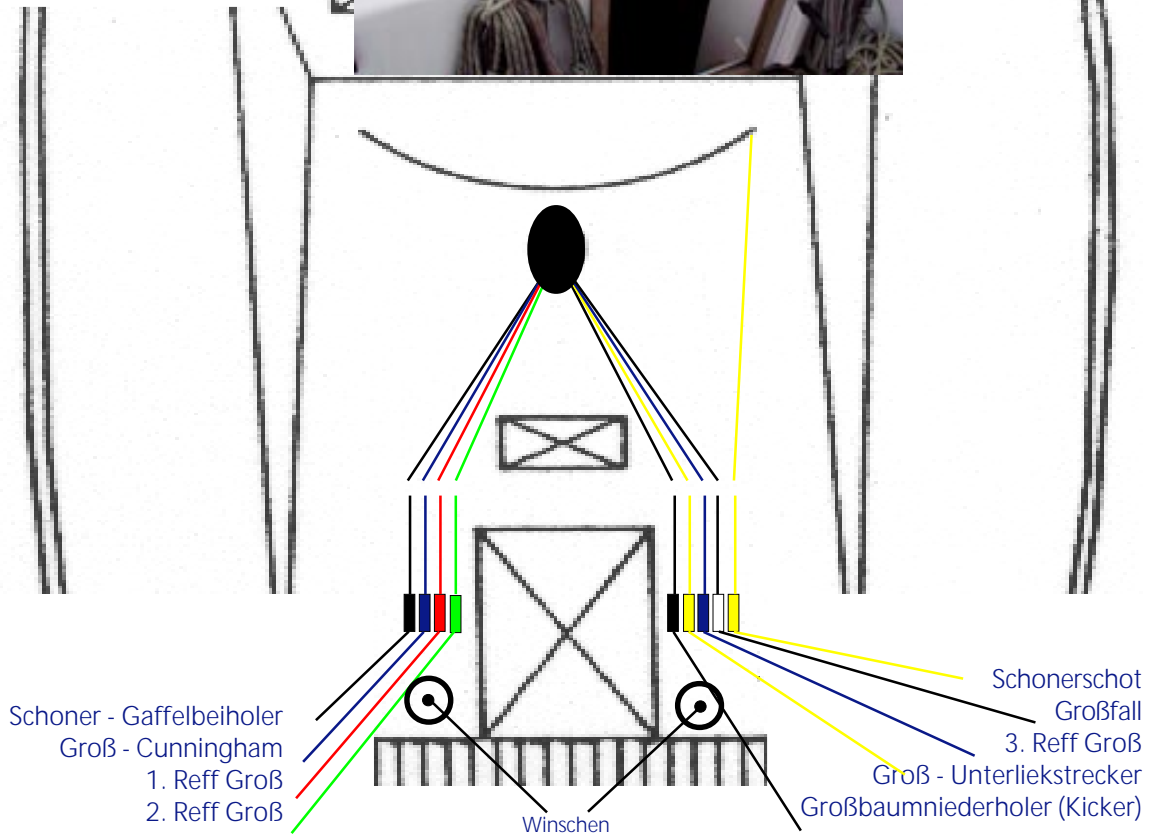
Von achtern nach vorne

- 1. Groß
- 2. Schoner
- 3. Selbstwendefock evtl. mit zusätzlichem
- 4. Klüver oder
- 5. Genua ohne Selbstwendefock
- 6. Blister ohne Klüver oder Genua

Belegung der Klemmen / Fallenstopper am Großmast



Belegung der Klemmen und Fallenstopper am Großmast





6

Großsegel setzen

Segel setzen

Klar zum Großsegel setzen!

Segelkleider entfernen, Fall anschlagen, Zeiser bis auf einen, im ersten Drittel zum Mast, lösen.

- Großschot besetzen.
- Großfall besetzen (2 Personen am Mast, 1 Person hinter der Klemme).
- Reffleinen besetzen (1 Person hinter die Klemmen, 1 Person achtern am Baum).

Alle Stationen klar?

- Schot besetzt ? (klar zum Fieren).
- Großfall besetzt? (Fallenstopper/Klemme zu – keinen Törn über die Winsch, keine Kurbel).
- Reffleinen besetzt? (Fallenstopper / Klemme auf) und Reffleinen achtern klar zum Stecken.
- Kicker auf.
- Cunningham auf.
- Unterliekstrecker zu.

Wenn alle Stationen klar sind:

Anluven und Schiff in den Wind bringen.

Wenn das Schiff im Wind ist:

Heiß auf Großsegel!

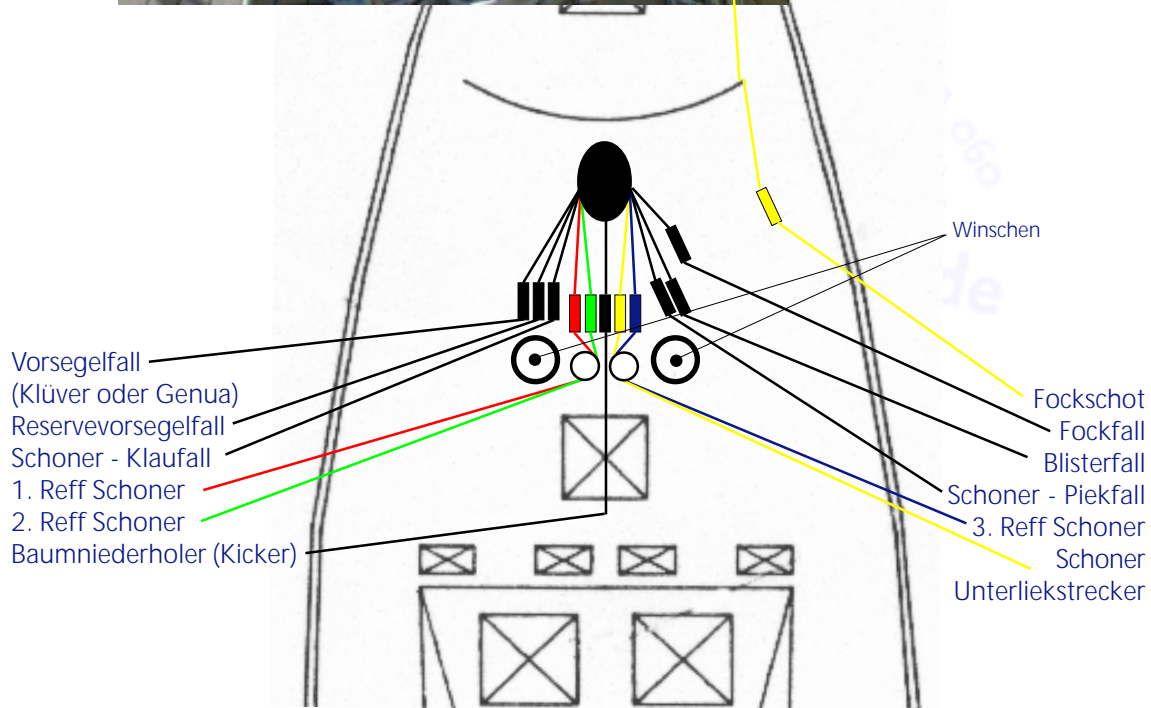
- Letzten Zeiser lösen.
- Person am Großmast holt das Fall von Hand so lange es geht (ca. 90 %), Reffleinen achtern am Baum lose holen.
- Person hinter dem Fallenstopper / Klemme holt immer die Lose aus dem Fall.
- Wenn von Hand nichts mehr möglich ist, mindestens 5 Törns auf die Winsch und einen Törn über den Selbstholer legen.
- Die Restlose aus dem Fall mit der Winsch holen, gleichzeitig die Großschot lösen (Baum steigt).
- Vorliekspannung überprüfen. Reffleinen kontrollieren.
- Eventuell Vorliekspannung mit Cunningham erzeugen (Fallenstopper / Klemme zu und durchsetzen).
- Wenn das Segel gesetzt ist, Kicker zu und durchsetzen.
- Unterliekstrecker je nach Segeltrimm einstellen.
- Schot je nach Segeltrimm durchsetzen. (nicht direkt über die Blisterwinsch fahren, sondern in der Curryklemme lassen).

Meldung: **Großsegel kann gefahren werden!**



Belegung der Klemmen / Fallenstopper am Schonermast

Belegung der
Klemmen und
Fallenstopper am
Schonermast





6

Schonersegel setzen

Segel setzen

Klar zum Schonersegel setzen!

Segelkleider entfernen, Fall anschlagen, Zeiser bis auf einen lösen.

- Schonerschot besetzen (im Cockpit Stb.).
- Beiholer besetzen (im Cockpit Bb.).
- Klaufall besetzen (2 Personen am Mast, 1 Person hinter der Klemme).
- Piekfall besetzen (2 Personen am Mast, 1 Person hinter der Klemme).
- Reffleinen besetzen (1 Person hinter den Klemmen, 1 Person hinten am Baum).

Wenn alle Stationen klar sind:

- Schot besetzt ? (klar zum Fieren).
- Fallen besetzt? (Fallenstopper / Klemme zu – keinen Törn über die Winsch, keine Kurbel).
- Reffleinen besetzt? (Fallenstopper / Klemme auf) und Reffleinen achtern klar zum Stecken.
- Kicker auf.
- Unterliekstrecker zu.
- Alle Köpfe in Sicherheit! Achtung Baum!

Wenn alle Stationen klar sind:

Anluven und Schiff in den Wind bringen.

Wenn das Schiff im Wind ist:

Heiß auf Schonersegel!

- Letzten Zeiser lösen.
- Personen am Schonerast holen die Fallen von Hand so lange es geht (ca. 90 %), Reffleinen achtern am Baum lose holen.
- Personen hinter dem Fallenstopper / Klemme holen immer die Lose aus den Fallen.
Gaffel soll horizontal nach oben gehen, um nicht zu viel Druck auf die Klau zu erzeugen (Piek langsamer als Klau holen).
- Wenn von Hand nichts mehr möglich ist, mindestens 5 Törns auf die Winschen legen (auf Überläufer achten).
- Die Restlose aus dem Fall mit der Winsch holen, gleichzeitig die Schonerschot lösen (Baum steigt), erst Klaufall durchsetzen, dann Piekfall. Vorliekspannung überprüfen. Reffleinen kontrollieren
- Unterliekstrecker je nach Segeltrimm einstellen
- Schot durchsetzen je nach Segeltrimm.
- Wenn das Segel gesetzt ist, Kicker zu und durchsetzen.

Meldung: **Schoner kann gefahren werden!**



Klar zum Fock setzen!

- Fockfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person hinter die Klemme)
- Fockscht besetzen (Fallenstopper / Klemme öffnen – Vorsicht, das die Person am Mast nicht auf das geöffnete Gate tritt).
- Eine Person vorne am Fockstag (zum lösen des Zeisers und zur Überwachung des Aufheißens des Vorlieks).

Wenn alle Stationen klar sind:

Heiß auf Fock!

- Person am Schonermast holt das Fall von Hand so lange es geht (ca. 90 %). Person hinter der Klemme holt immer die Lose.
- Lose auf die Fockscht.
- Wenn von Hand nichts mehr möglich ist, mindestens 5 Törns über die Winsch und die Restlose aus dem Fall mit der Winsch holen.
- Person vom Mast kurbelt und die Andere holt weiter die Lose.
- Wenn das Vorliek durchgesetzt ist, Fockscht holen, bis das Segel richtig getrimmt ist.
*Fockscht immer mit der Hand holen.
1 Person zieht die Schot vor der Klemme nach oben. 2. Person holt die Lose hinter der Klemme nach.*

Klar zum Klüver /Genua setzen!

- Vorsegelfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person hinter der Klemme)
- Vorsegelscht besetzen (nur die Leescht - auf die Luvscht genügend Lose geben).
- Eine Person unter das Klüverstag (Zeiser lösen und das Aufheiß des Vorlieks überwachen).

Wenn alle Stationen klar sind:

Heiß auf Klüver!

- Person am Schonermast holt das Fall von Hand so lange es geht (ca. 90 %). Person hinter der Klemme holt immer die Lose.
- Lose auf die Klüverscht, ohne daß sie wild schlägt.
- Wenn von Hand nichts mehr möglich, mindestens 5 Törns über die Winsch und die Restlose aus dem Fall mit der Winsch holen.
- Person am Mast kurbelt und die Andere holt weiter die Lose.
- Wenn das Vorliek durchgesetzt ist, Klüverscht holen, bis das Segel richtig getrimmt ist.



6

Blister setzrn

Segel setzen

Klar zum Blister setzen!

- Bergeschlauchaufholer besetzen (1-2 Personen in Luv).
- Blisterschot besetzen.

Stationen zum Bergen von eventuell gesetzter Genua oder Klüver besetzen (Fock kann stehen bleiben).

**Wenn alle Stationen klar sind:
Hol nieder Genua bzw. Klüver!**

anschließend

Heiß auf Blister!

- Person an dem Bergeschlauchaufholer holt den Bergeschlauch zügig von Hand, so lange bis der Blister ganz frei ist.
- Person an der Schot holt die Lose aus der Schot, bis der Blister richtig im Wind steht.
- Mit dem Barberholer wird der Blister anschließend richtig getrimmt
- Jetzt kann die eventuell gesetzte Fock weggenommen werden
- Das Schonersegel wird eventuell gerefft (1 Reff) und mit einem weichen Vorliek – handwarm – gefahren (Schrick ins Fall).



Bft. bis 4: Groß
Schoner
Blister



Bft. bis 4: Groß
Schoner
Genua (ohne Fock)
bei kurzen Kreuzschlägen Klüver
und Fock



Bft. 5: Groß
Schoner, 1. Reff
Fock
Klüver



Bft. 6: Groß, 1. Reff
Schoner, 2. Reff
Fock
Klüver



Bft. 7: Groß, 2. Reff
Schoner, 3. Reff
Fock



Bft. 8: Groß, 2. Reff
Schoner, 3. Reff
Fock
Backstagen



Bft. 9+10: Groß, 3. Reff
Schoner 3. Reff
Fock
Backstagen



Bft. 11: Groß, 3. Reff
Schoner mit
persenning
Fock
Backstagen



Bft. ab 12: Groß, 3. Reff
Schoner mit Sturm-
persenning
Sturmklüver am
Focktag
Backstagen



7

Großsegel
reffen
Schonersegel
reffen

Segel reffen

Klar zum Großsegel reffen!

- Großschot besetzen.
- Großfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person an der Winsch).
- Reffleinen besetzen.

Alle Stationen klar?

- Schot besetzt ? (klar zum Fieren)
- Großfall besetzt? (Fallenstopper / Klemme entlasten und auf)
- Reffleinen besetzt? (Fallenstopper / Klemme zu)

Wenn alle Stationen klar sind, das Schiff hoch an den Wind bringen – Windkante steuern.

Fier auf das Großfall!

- Großfall fieren und Kicker öffnen.
- Lose aus allen Reffleinen holen (schlagende Leinen können den Rudergänger treffen).
- Person am Mast im richtigen Moment das Fieren des Falls stoppen, Reffring am Hals einhängen und Fall wieder durchsetzen lassen.
- Eventuell Großschot fieren.
- Mit der entsprechenden Reffleine das Unterliek durchsetzen.
- Kicker zu und durchsetzen.
- Großschot dichtholen (nicht über die achteren Blisterwischen).
- Lose aus den restlichen Reffleinen holen, Reff einbinden (auf Farbe der Zeiser achten 1. Reff rot, 2. Reff grün, 3. Reff blau).

Meldung: **Großsegel kann gefahren werden!**

- Mit Schot auf Kurs bringen.

Klar zum Schonersegel reffen!

- Schonerschot besetzen.
- Klaufall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person an der Winsch).
- Piekfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person an der Winsch).
- Beiholer besetzen.
- Reffleinen besetzen.

Alle Stationen klar?

- Schot besetzt ? (klar zum Fieren).
- Fallen besetzt? (Fallenstopper / Klemme entlasten und auf).
- Reffleinen besetzt? (Fallenstopper / Klemme zu).

Wenn alle Stationen klar sind, das Schiff hoch an den Wind bringen – Windkante steuern.

Fier auf Klau- und Piekfall!

- Klau- und Piekfall kontrolliert fieren und Kicker öffnen. Beiholer mitfieren.
- Lose aus den Reffleinen holen.
- Person am Mast im richtigen Moment das Fieren des Falls stoppen, Reffring am Hals einhängen und Klaufall wieder durchsetzen lassen (Vorliek auf Kraft durchsetzen).
- Eventuell Schonerschot fieren.
- Mit der entsprechenden Reffleine das Unterliek durchsetzen.
- Piekfall durchholen.
- Kicker zu und durchsetzen.
- Schonerschot und Beiholer dichtholen.
- Lose aus den restlichen Reffleinen holen, Reff einbinden (auf Farbe der Zeiser achten 1. Reff rot, 2. Reff grün, 3. Reff blau).

Meldung: **Schoner kann gefahren werden!**

- Mit Schot auf Kurs bringen.



von vorne nach achtern

- 1. Vorsegel (Blister / Genua / Klüver)
- 2. Selbstwendefock
- 3. Schonersegel
- 4. Großsegel

Klar zum Bergen des Blister!

- Bergeschlauchauf- + einholer besetzen.
- Blisterfall besetzen.
- Blisterschot besetzen.
- Barberholer abbauen

Wenn alle Stationen klar sind:

Hol nieder den Blister!

- Bergeschlauchaufholer lösen, Bergeschlaucheinholer nach unten ziehen. Diesen kontrolliert holen und so den Bergeschlauch über den Blister herunterziehen.
- Schot kontrolliert mitfieren, damit keine Spannung auf den Blister kommt.
- Wenn der Bergeschlauch an Deck ist, das Fall fieren und den Blister an Deck holen (Buchten auf und ab hinlegen).
- Fall abschäkeln.
- Den Hals abschäkeln, die Schot abschlagen und den Blister im Sack verstauen (mittlere Buchten zuerst, Schot, Kopf und Hals zuletzt, liegen dann oben im Sack).

Gewünschte Vorsegel setzen und Schonersegel eventuell ausreffeln.



8

Vorsegel (Genua
oder Klüver bergen
Fock bergen

Segel bergen

Klar zum Genua (Klüver) bergen!

- Vorsegelfall besetzen.
- Vorsegelschot besetzen.
- Eine Person unter das Vorstag (gelben Zeiser mitnehmen).
- Eine Person für das Unterliek

Wenn alle Stationen klar sind:

Hol nieder die Genua (den Klüver)!

- Fall kontrolliert fieren.
- Die Person unter dem Vorstag zieht das Segel runter. Wenn das Segel unten ist, das Fall mit einem Zeiser sichern.
- Die Person am Unterliek hält das Unterliek und nachfolgendes Segeltuch an Deck.
- Schot solange belegt lassen, bis das Fall nicht weiter kommt, dann kontrolliert fieren.

Klar zum Fock bergen!

- Fockfall besetzen.
- Fockschot besetzen.
- Eine Person vor das Fockstag (gelben Zeiser mitnehmen).

Wenn alle Stationen klar sind:

Hol nieder die Fock!

- Fockfall kontrolliert fieren.
- Die Person vor dem Fockstag zieht das Segel runter. Wenn das Segel unten ist, das Fall mit einem Zeiser sichern.
- Schot solange belegt lassen, bis das Fall nicht weiter kommt, dann ein wenig kontrolliert fieren.
- Fock abschlagen zusammenlegen und im Segelsack verstauen oder ggfls. mittschiffs mit gelben Zeisern beibändseln.

BBV-sailing.de



Klar zum Schonersegel bergen!

- Schonerschot besetzen (lose holen).
- Klaufall besetzen (Fallenstopper / Klemme zu).
- Piekfall besetzen (Fallenstopper / Klemme zu).
- Reffleinen besetzen (Fallenstopper / Klemme zu).
- 1 Person am Mast, 1 Person am Achterliek zum Auftuchen (orange Zeiser bereithalten).

Wenn alle Stationen klar sind:

Wenn das Schiff im Wind ist:

- Schonerschot lose geben (kontrollieren des Drucks auf das Schonersegel).
- Klau- und Piekfall fieren (Gaffel soll leicht angekippt - d. h. Piek höher als Klau - nach unten kommen) (Segel sauber in Buchten auf den Mast legen, dabei nach hinten glatt ziehen).
Wichtig ist das kontrollierte Fieren.
- Reffleinen (1. Reff rot, 2. Reff grün, 3. Reff blau) durchholen - Reffleinen müssen immer straff sein.
Reffleinen helfen das Segel auf dem Baum zu halten.
- Segel mit den orange Zeisern beibändseln. Erst ganz achtern die Piek, dann einen langen Zeiser in die Mitte vor dem Ansatz des Kickers am Baum und ganz vorne, vor den Reffleinen am Baum
- ggfls. Piekfall abschlagen und Segelkleider überziehen.
Klaufall bleibt auf jeden Fall angeschlagen.

Klar zum Großsegel bergen!

- Großschot besetzen (Lose holen).
- Großfall besetzen (Fallenstopper / Klemme zu).
- Reffleinen besetzen (Fallenstopper / Klemme zu).
- 1 Person am Mast, 1 Person am Achterliek zum Auftuchen (orange Zeiser bereithalten)

Wenn alle Stationen klar sind:

Wenn das Schiff im Wind ist:

- Großschot lose geben (kontrollieren des Drucks auf das Großsegel).
- Großfall auffieren (Segel sauber in Buchten auf den Mast legen, dabei nach hinten glatt ziehen).
Wichtig ist das kontrollierte Fieren.
- Reffleinen (1. Reff rot, 2. Reff grün, 3. Reff blau) durchholen - Reffleinen müssen immer straff sein.
Die Reffleinen helfen, das Segeltuch auf dem Baum zu halten.
- Segel mit den orange Zeisern beibändseln.
- ggfls. Fall abschlagen, als Dirk an der Baumnock wieder anschlagen und Segelkleider überziehen.

Anker revierklar machen
Fallen Anker
Anker auf gehen

Anker

Anker revierklar machen

- Sicherungssplint aus dem Bolzen ziehen. Sicherstellen, daß Sicherungsbolzen leicht zu sichern ist.
- Verzerrung (Bändsel) lösen
- Kettenbremse lösen und soweit wieder anziehen, daß sie sich leicht von Hand oder Fuß öffnen läßt.
- Kurbel und Fernsteuerung bereithalten.
- Elektrik einschalten.

Roter Knochen oben Bb. Achterkante Kabelgatt reindrücken und nach rechts drehen.

Hieven und Fieren an der Bb. Achterkante Kabelgatt (grün mit schwarzem Knopf) oder Fernbedienung.

0 m Kette 10 m mit 1 angemalten Schäkel markiert 20 m 2 angemalte Schäkel etc.

Anker ist klar zum Fallen!

Fallen Anker!

- Anker nur auf Kommando fallen lassen, dabei den Kettenlauf immer wieder mit der Handbremse (Kurbel) bremsen. evtl. mittels Winschenmotor. – Vorsicht mit dem Kettenstopper: es kann passieren, daß durch die Vibration der Stopper zu geht.
- Beim Fieren die Kettenmarkierungen mitzählen (alle 10 Meter). Längen nach achtern durchrufen, z.B. 2. Schäkel an Deck..
- Eventuell muß eine Person im Kabelgatt das reibungslose Laufen der Kette kontrollieren – ggfls. die Kette führen.
- Kette so langsam stecken, daß sich keine „Haufen“ auf den Grund legen.
- Anzeigen, wohin die Kette zeigt (auf und nieder, schräg voraus etc.) 1. Person

- Beim Rückwärtsdriften des Schiffes Kette mit Kettenstopper oder Winschenmotor kurz aufstoppen, damit sich der Anker „eingräbt“.
- Kontrolle (Hand an die Kette vor dem Schiff legen und fühlen, ob der Anker slipt).
- Kettenbugrolle mit Tampen gegen seitliches wegrutschen sichern.

Wenn Anker hält, zu Entlastung des Spills, zusätzlich Kettenklaue über die Kette hängen und auf Klampe belegen.

Ankerwache gehen. Optisch und elektronisch – GPS – sichern, daß der Anker hält.

Anker auf gehen

- Elektrik anschalten.
- Fernbedienung bereithalten. Wenn Fernbedienung nicht klar ist, aus dem Kabelgatt von der Rückwand aus manuell steuern.
- Kettenbremse lösen und Ankerstopper öffnen.
- Kette auf Kommando soweit einholen, bis der Anker kurzstag ist (Kette zeigt auf und nieder, Anker ist noch eingegraben). Dabei von 1 Person die Richtung der Kette anzeigen lassen.

Meldung nach achtern: **Anker ist kurzstag!**
Anker ist aus dem Grund

- Beim Hieven muß eine Person im Kabelgatt im Kettenkasten die Kette so stauen, daß sie beim nächsten Fieren klar läuft.
- Wenn der Anker aus dem Wasser ist, Meldung nach achtern:

Anker ist aus dem Wasser!



Anker seeklar machen

- Ankerschaft mit Sicherungsbolzen fixieren und mit Splint sichern.
- Kettenbremse am Spill feststellen
- Mit einem Bündel die Kette „frei“ vom Deck halten um das Holz zu schonen.
- Spillkurbel und Fernbedienung im Kabelgatt (Werkstatt) seefest verstauen.
- Elektrik ausschalten.

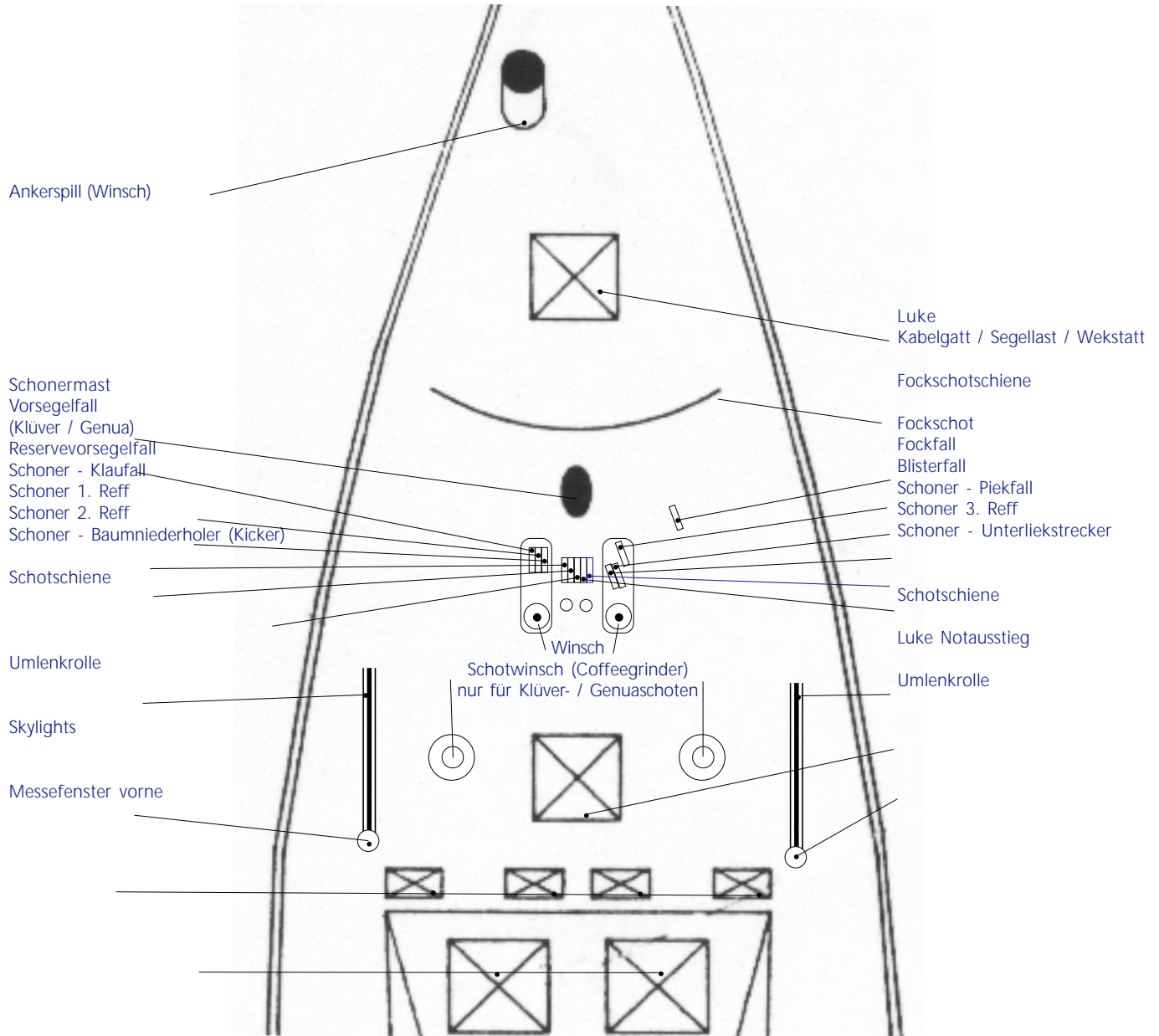
Wenn Anker seeklar ist, Meldung nach achtern:

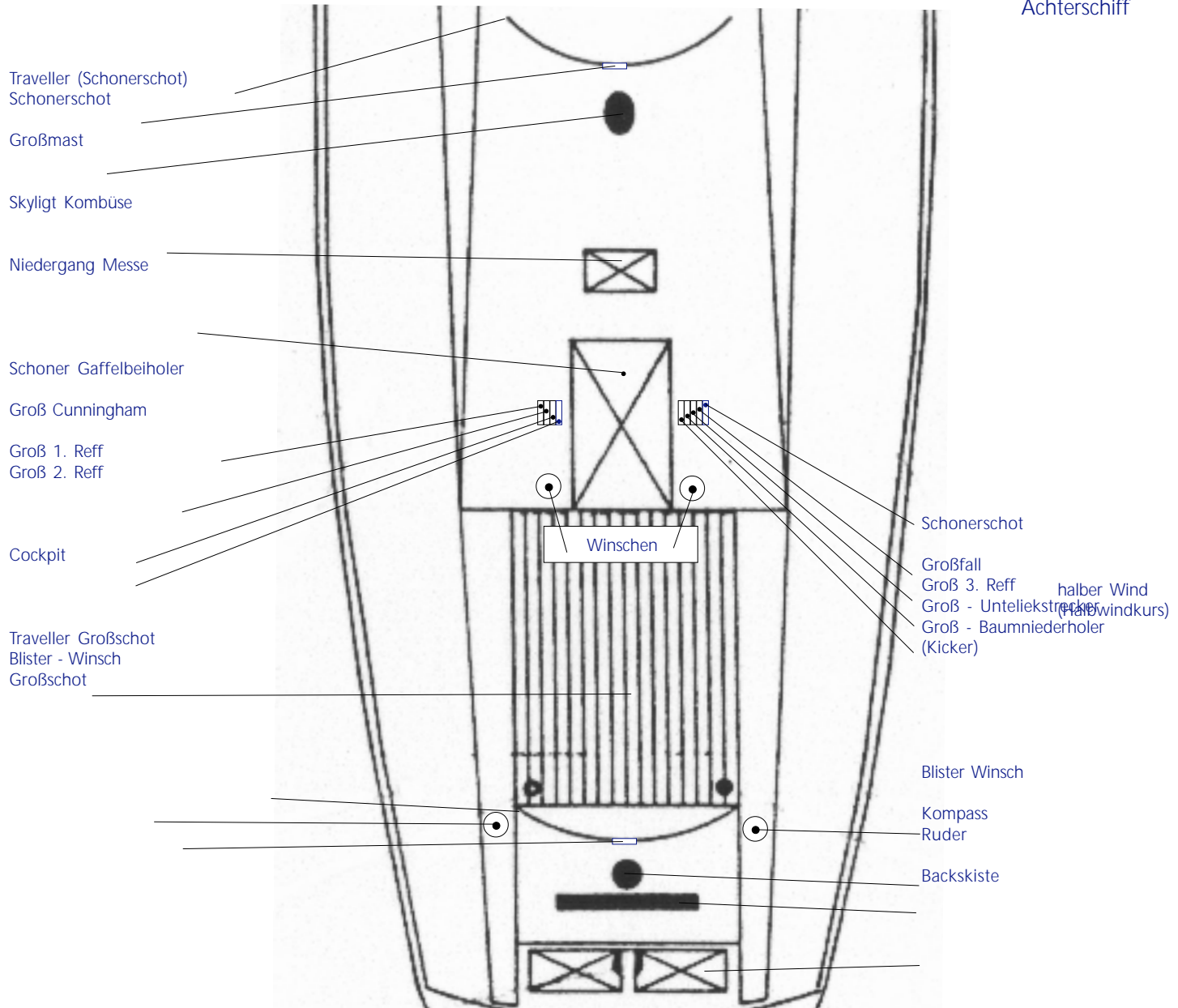
Anker ist Seeklar!





Belegplan Vorschiff





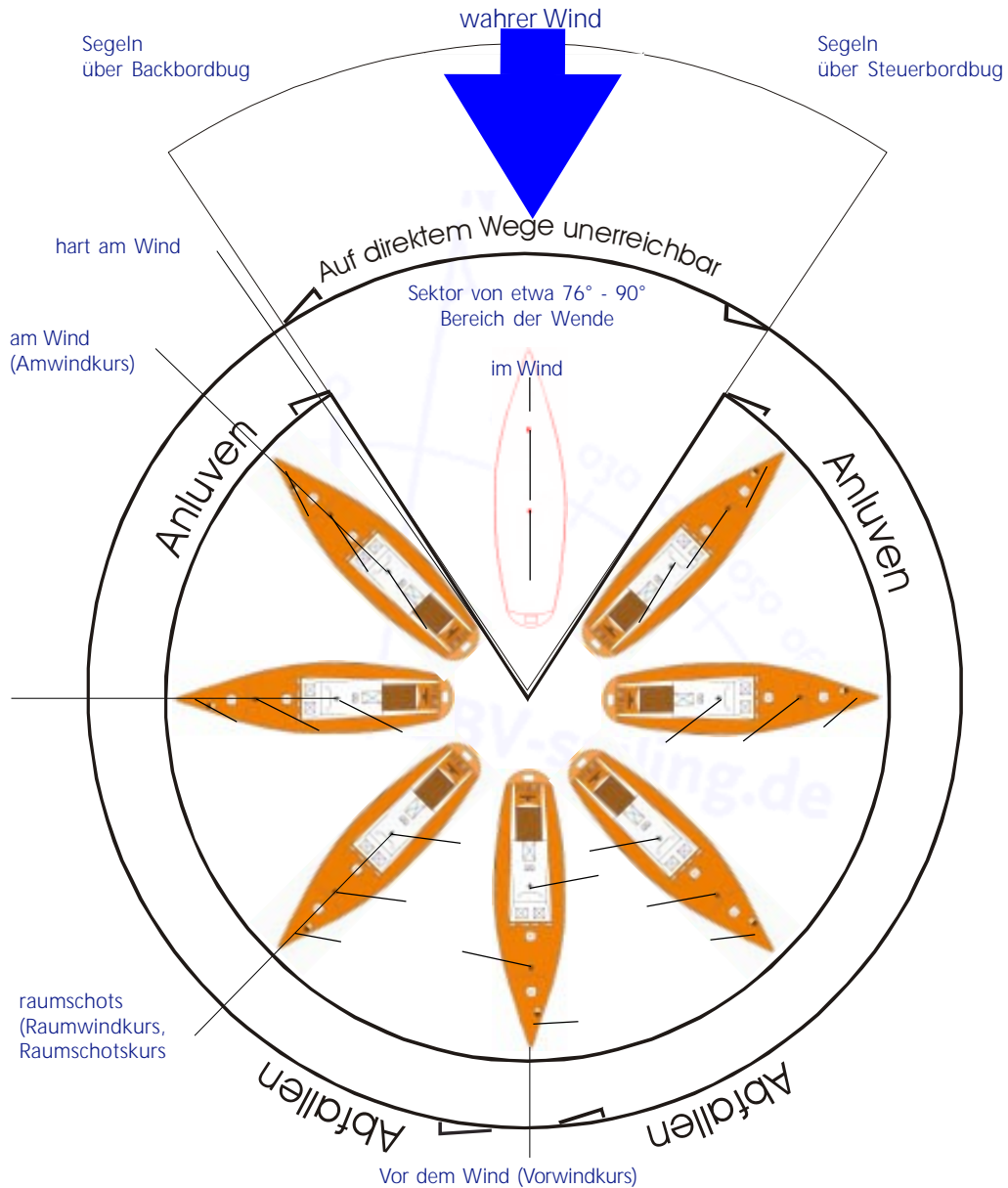


11

Segeltheorie

Wirkung des Windes
auf die Segel

Segelstellung in Abhängigkeit vom Kurs zum Wind





Segelstellung in Abhängigkeit vom Kurs zum Wind

Alle gesteuerten Kurse lassen sich grob in 4 verschiedenen Grundstellungen zum Wind unterscheiden

- Am Wind,
- Vorm Wind,
- Halber Wind und
- Raumer Wind.

Auf jedem Kurs gibt es eine entsprechende Segelstellung. Verantwortlich dafür ist der Steuermann. Er gibt die Kommandos. Zum Beispiel:

„Neuer Kurs Halbwind“,
„Fiert auf die Schoten zum Halbwindkurs“,
„Recht so“.

Erfahrene Schotleute stellen die Segel von sich aus ein. Alle Kommandos sollten möglichst kurz und laut gegeben werden. Zum Beispiel:

- Neuer Kurs Amwind,
- Neuer Kurs Halbwind,
- Neuer Kurs Raumwind.

Der Steuermann fährt die Kursänderungen so, daß er sich dem Arbeitstempo der Schotleute anpaßt. Dies hat den Vorteil, daß die Segel immer gut stehen. Killende Segel vermindern die Fahrt; außerdem tragen sie zum frühzeitigen Verschleiß bei. Bei Kursänderungen betragen die Winkel zwischen den einzelnen Kursen exakt 45°. Man kann dies gut abschätzen bzw. am Kompaß ablesen.

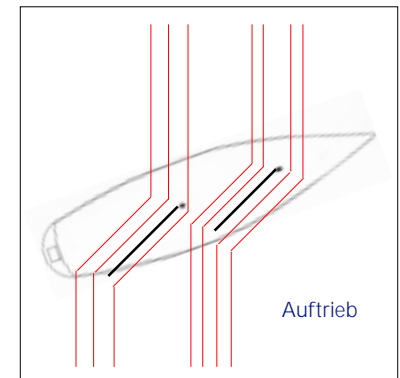
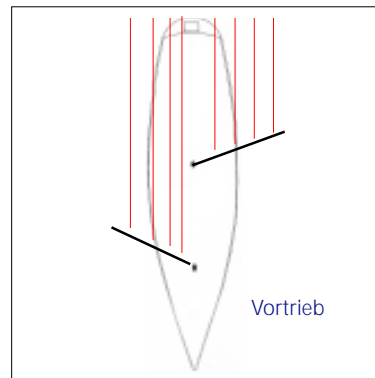
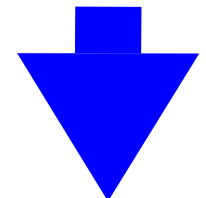
Vortrieb und Auftrieb

Zum Segeln nutzen wir zwei verschiedene Antriebsarten:

- den Vortrieb und
- den aerodynamischen Auftrieb

Mit **Vortrieb** segeln wir **vor dem Wind**. Die Segel bieten dem Wind Widerstand, die Luftmassen abbremst und den Luftstrom unterbricht. Je größer und bauchiger die Segel geschnitten sind (Blister), desto mehr Vortrieb wird gewonnen und desto schneller ist man.

Beim Segeln durch Auftrieb wird die Luftströmung nicht unterbrochen sondern nur in Richtung der Segelfläche abgelenkt. Hierfür nimmt man ein flach geschnittenes und gleichmäßig gewölbtes Segel, dessen größter Bauch etwa im 1/3 liegt. Dann verlaufen die Strömungslinien eng am Segel und verwirbeln nicht. In Lee des Segels strömt die Luft schneller als auf der Luvseite. Dies bewirkt ein **Druckgefälle** zwischen Luv und Lee des Segels. Der Unterdruck in Lee ist in etwa drei mal so groß wie der Überdruck in Luv. Beide Kräfte wirken in die gleiche Richtung; wir können sie uns als eine am Segeldruckpunkt angreifende **Gesamtkraft** vorstellen. Das Schiff saugt sich gegen den Wind vorwärts.



Segelmanöver

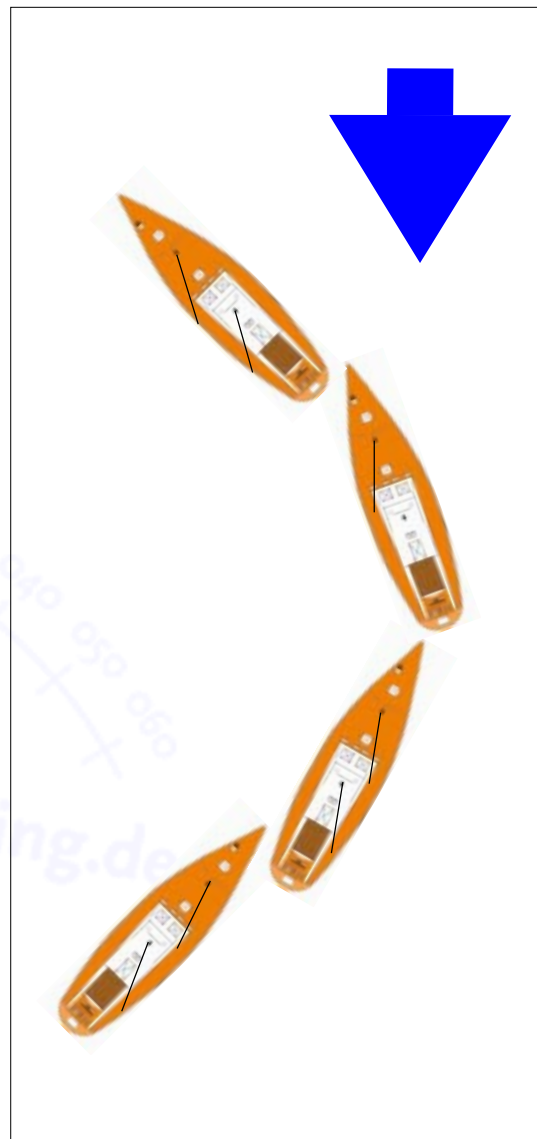
Gefahren mit Groß-, Schonersegel und Selbstwendefock

Das Schiff ändert seinen Kurs und geht mit dem Bug durch den Wind.

Klar zur Wende Wende!

- Der Rudergänger gibt das Segelkommando Ree, luvt zügig bis zum Anschlag an und bringt das Schiff mit dem Bug durch den Wind.
- Vor Erreichen des neuen Kurses StütZRuder geben und die Drehung des Schiffes abfangen.

Die Schoten brauchen nicht bedient zu werden, sie werden auf dem jeweiligen Traveller zur neuen Seite geführt.



Vom Amwindkurs zum Amwindkurs beträgt die Kursänderung ca. 90°, von hart am Wind zu hart am Wind ca. 75 - 80°.



Gefahren mit Groß-, Schonersegel, Selbstwendefock und Klüver / Genua

Das Schiff ändert seinen Kurs und geht mit dem Bug durch den Wind.

Klar zu Wende!

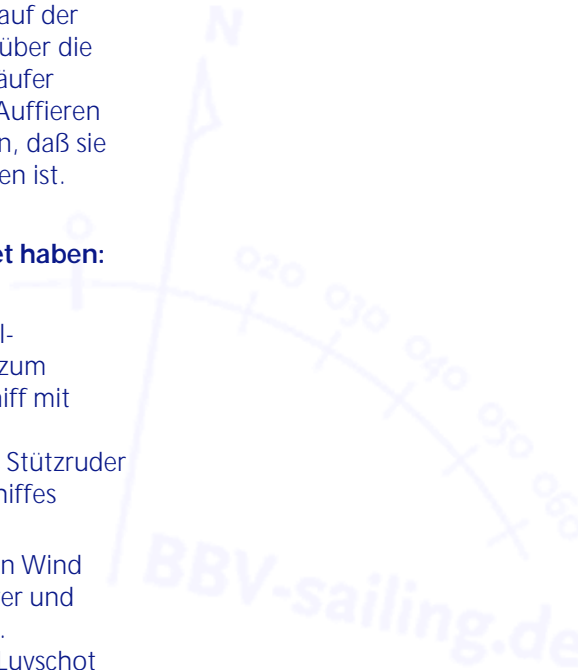
- Klüver- (Genua)schoten besetzen.
Luvschot zum Holen der Schot auf der neuen Leeseite mit 2 - 3 Törns über die Coffegrinder-Winsch (auf Überläufer achten) und die Leeschot zum Auffieren so weit von der Winsch nehmen, daß sie noch hält aber klar zum auffieren ist.

Wenn alle Stationen klagemeldet haben:

- Der Rudergänger gibt das Segelkommando Ree, luvt zügig bis zum Anschlag an und bringt das Schiff mit dem Bug durch den Wind.
- Vor Erreichen des neuen Kurses Stützrudder geben und die Drehung des Schiffes abfangen.
- Wenn der Bug gerade durch den Wind geht, fällt der Wind in den Klüver und weht ihn auf die neue Leeseite. Dies ist der Augenblick wo die Luvschot kontrolliert aber zügig aufgefiert und die Leeschot geholt wird, bis das Segel richtig getrimmt ist.
- 5 - 6 Törns auf die Coffegrinder-Winsch und auf der Winsch kreuzweise belegen (Klemmrille)

Vom Amwindkurs zum Amwindkurs beträgt die Kursänderung ca. 90° von hart am Wind zu hart am Wind ca. 75 - 80°.

Anschließend alle Leinen klar legen für das nächste Manöver legen.



Segelmanöver

Das Schiff ändert seinen Kurs und geht mit dem Heck durch den Wind.

Klar zur Halse!

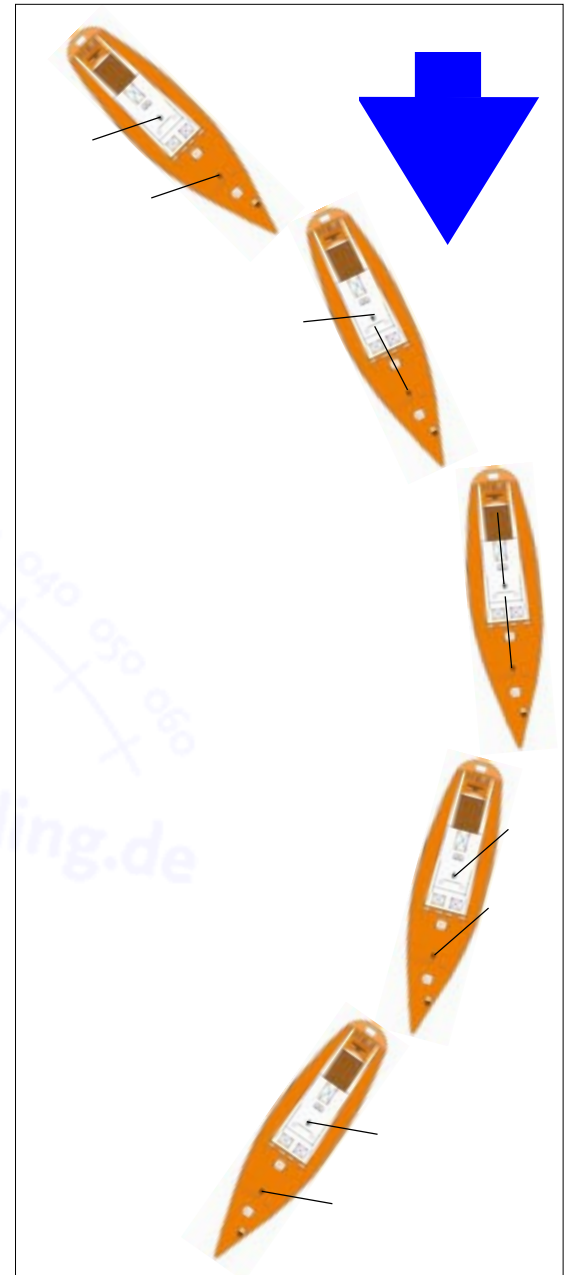
- Großschot besetzen.
- Schonerschot besetzen.
- Beiholer besetzen.
- Vorsegelschoten besetzen.

- Eventuell angeschlagene Bullenstander lösen.

Wenn alle Stationen klargemeldet haben:

- Schonerschot im Windschatten des Großsegels dichtholen und Lose aus dem Beiholer holen. (Vorsegel fallen ein)
- Der Rudergänger fällt langsam ab, beobachtet die Drehung des Bugs und die Vorsegel. Gleichzeitig gibt er das Kommando „Hol dich die Großschot“.
- Wenn die Vorsegel einfallen (Zeichen, das das Heck im Wind ist, muß die Großschot dicht sein), kommt das Kommando „**Rund achtern**“.
Der Steuermann fällt weiter ab bis der Wind von der neuen Seite einfällt (die Bäume kommen über - Achtung auf die Köpfe). Auf das Kommando „Fier auf Großschot und Schonerschot“ müssen die Schoten kontrolliert gefiert und Lose auf den Beiholer geben werden.
- Fock kommt über
- Vorsegelschoten auf den neuen Bug führen.

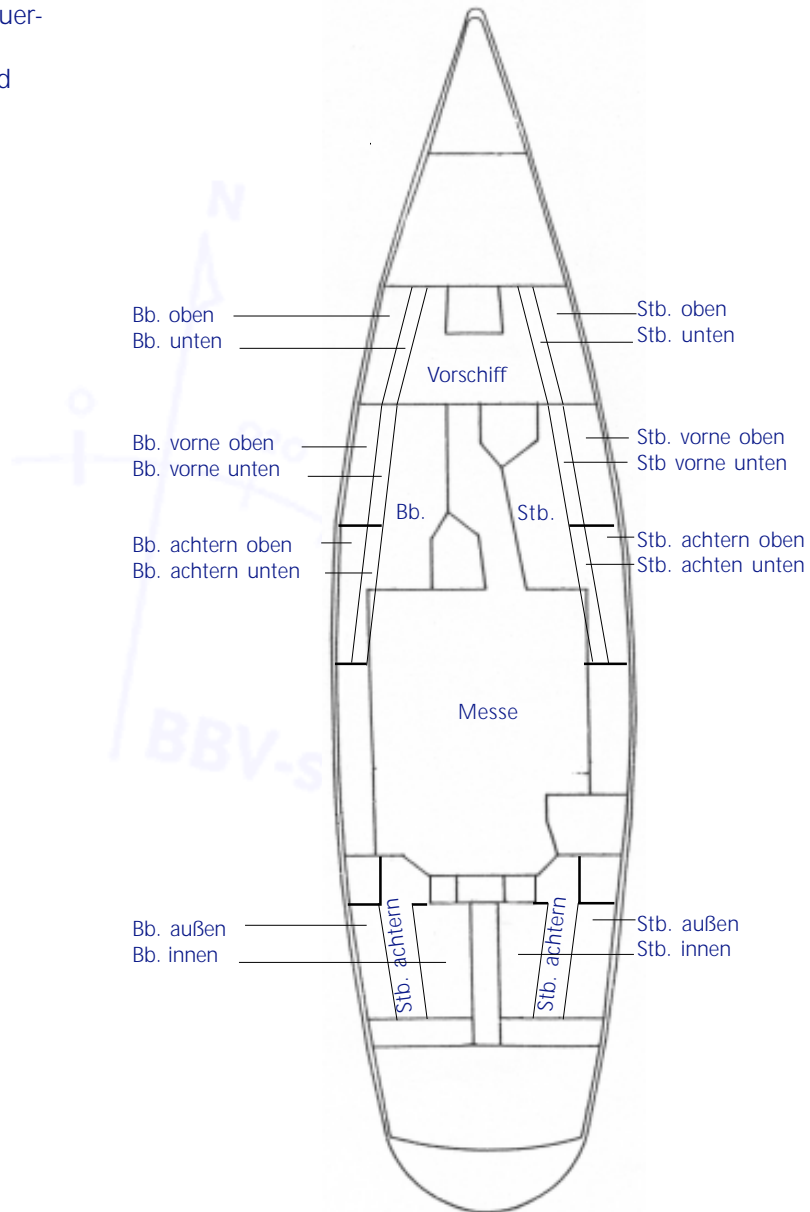
Eventuell Bullenstander setzen.





Kammern:

3 Kammern im Vorschiff: Vorne, Steuerbord, Backbord zu je 4 Kojen
2 Kammern achtern: Steuerbord und Backbord zu je 2 Kojen





Organisation an Bord

Das 3 - Wachsystem

Um Esprit auf Langfahrt (mehrere Tage) jederzeit sicher segeln zu können, ist die gesamte Crew in Wachen eingeteilt, die sich die 24 Stunden des Tages gleichmäßig untereinander aufteilen.

Die folgenden Tabellen zeigen die Verteilung bei unterschiedlichen Systemen.

Zeit	0400-0800 und 1600-2000	0800-1200 und 2000-2400	1200-1600 und 0000-0400
1. Wache	Wache	Frei	Frei
2. Wache	Frei	Wache	Frei
3. Wache	Frei	Frei	Wache

In der Wache fahren:

- Wachführer, Stamm und / oder Trainees

Wachübergreifend („wachfrei“) sind

- Skipper



Aufgaben des Rudergängers:

Die wichtigste Aufgabe des Rudergängers liegt darin, die Esprit auf einem bestimmten Kurs zu halten.

Bei guten Witterungsverhältnissen und einer nicht zu großen Geschwindigkeit ist es gar nicht so schwierig, das Schiff auf dem richtigen Kurs zu halten. Problematisch ist es schon wenn die Witterungsverhältnisse ungünstiger sind, bzw. das Schiff bedingt durch die Segelführung nur mit Mühe auf Kurs zu halten ist.

Da das Schiff je nach Witterung, Besegelung, Kurs, Wellenhöhe usw. anders reagiert, kann man keine Regeln für das Steuern eines Schiffes aufstellen. Die Praxis zeigt jedoch, daß man durch rechtzeitiges Ruderlegen mit wenig Ruderlage die besten Ergebnisse erzielt. Wenn man zuviel Ruder legt, wird das Schiff unruhig und giert, was sich negativ auf die Geschwindigkeit auswirkt.

Der Rudergänger bekommt seine Aufgaben über spezielle Kommandos vom Wachführer der Wache oder vom Skipper. Sie sind jeweils zu wiederholen und bei Erreichen des gewünschten Kurses oder der gewünschten Ruderlage zu quittieren.

Um Kurse und Ruderlagen unterscheiden zu können, werden Kurse immer dreistellig als einzelne Ziffern angegeben.



Ruder mittschiffs

Das Ruderblatt in die Mittschiffsposition bringen

Hart Steuerbord / Backbord

Das Ruder in der gewünschten Richtung bis zum Anschlag drehen

Kurs XXX

Den gewünschten Kompasskurs einsteuern und halten

Recht so

Den Kurs, der im Moment des Kommandos auf dem Kompaß anliegt, weitersteuern

Komm auf

Das Ruder von einer größeren Ruderlage in Richtung Mittschiffsrunderlage bringen.

Kann ein Kurs aus irgendwelchen Gründen nicht gehalten werden, ist dies dem Wachführer zu melden, ebenso wenn man durch Fehlsteuerung mehr als 10° vom gewünschten Kurs abgekommen ist.

Weitere Aufgaben des Rudergängers sind die Beobachtung der Segel, die Wetterbeobachtung (Wind, Regen, Böen) und die Kontrolle der Steuerfähigkeit, besonders bei langsamer Fahrt. Ganz wichtig ist, daß der Rudergänger seine Position erst dann verlassen darf, wenn er ordnungsgemäß abgelöst wurde. Abgelöst wird immer nur nach Absprache mit dem Wachführer oder Skipper. Bei der Ablösung teilt der alte Rudergänger dem neuen den zu steuernden Kurs und die aktuelle mittlere Ruderlage (zur Geradeausfahrt) mit und meldet sich dann kurz beim Wachführer, um die Ablösung zu bestätigen.

Backschaft

Die Backschaft besteht aus wechselnden Mitgliedern der Crew. Sie hat die Aufgabe, die Mahlzeiten zuzubereiten, aufzudecken und abzuwaschen.

In der Regel beginnt die Backschaft mit dem Frühstück um das Geschirr der Nachtwache abzuwaschen und das Frühstück vorzubereiten. Die nächste Backschaft spült das Frühstücksgeschirr und kümmert sich um die Zubereitung eines Mittagessens, sofern Wetter und Seegang das zulassen. Die 3. Backschaft spült das Geschirr vom Mittag und bereitet das Abendessen vor, das in den meisten Fällen die Hauptmahlzeit ist. Der Abwasch vom Abend sollte die nächste frühstücksbakschaft übernehmen.

Eine funktionierende Backschaft macht Spaß und hat eine zentrale Rolle für die Stimmung an Bord: Ist das Essen gut, ist auch meistens die Stimmung gut. Gerade in der Kombüse machen sich Koordination, gemeinsames Anpacken und schnelles Arbeiten bezahlt.





Organisation an Bord

Aufgaben der Stammcrew

Die Crew der BBV Schiffe besteht aus den Trainees und der Stammcrew.

Diese wiederum unterteilt sich in: Skipper, Co-Skipper (ex Bootsmann), Wachführer und Schiffsleute.

Dabei besteht die Regelbesetzung nach Traditionsschiffs Verordnung aus Skipper und Co-Skipper. Damit ist/sind die Schiffe für bestimmte Reisen ausreichend gerüstet (z.B. Überführungen). Bei normalen Reisen mit trainees genügt das nicht. Deswegen bleiben die Kriterien für die Besetzung von der konkreten Reise abhängig. In der Regel sollen zusätzlich zu Skipper und Co-Skipper zwei weitere Personen mit segeln (Abhängig vom Buchungszustand natürlich mehr).

Die Anforderungen an diese weiteren Personen sind jedoch stark schwankend. So müssen sie z.B. bei Reisen im Wachsystem in der Lage sein, das Schiff über eine bestimmte Zeit zu führen, bei einfachen Wochenenden oder Tagesreisen „nur“ die Trainees bei der Durchführung der Segelmanöver unterstützen.

Der Begriff Stammcrew fast an dieser Stelle also ein weites Feld von Qualifikation und keinen festgelegten Status.

Am wichtigsten bleibt es ein Team aus vier Leuten zusammenzustellen, das in der Lage ist den Törn hinsichtlich Revier, Trainees, Zeit etc. zu bewältigen. Dabei ist es wichtig, die individuellen Fähigkeiten des einzelnen und keinen formalisierten Status zu kennen.

Die Stammcrew muß bei einem solchen System verstärkt darauf achten, für neue Leute offen zu sein und zu keinem festen Klüngel zu werden. Dies sollte aber das Grundprinzip der BBV und der Schiffe sein (siehe auch „Bordphilosophie“ und „wie wird man Stammcrew“)





Organisation an Bord

13

Aufgaben der
Stammcrew

Rolle an Bord Wache*	Aufgaben	Erforderliche Scheine
Skipper wachfrei oder 8 - 12 Wache wenn nur 2 Wach- führer an Bord sind	Leitung / Chef / Boss / Reiseleiter - verantwortlicher Schiffsführer für alle Bereiche, Repräsentant der Reederei. Begrüßung / Reiseplanung / Tagebuchführung / Ausbildung, Bestimmt den Stil der Reis und vertritt die Bordphilosophie	SSS
Co-Skipper Leitung 4 - 8 Wache	Stellvertreter des Schiffsführers - Besondere Verantwortung für die technische Wartung Anleitung der Trainees bei Sicherheit / Seemannschaft / Manöver. Mitverantwortlich für den „Stil“ der Reise und unter- stützt den Skipper bei der Koordination der Crew (Wachplan / Tagesablauf)	SSS
Wachführer Leitung 8 - 12 Wache	Offen für alle Segelinteressierten - Motivation und Einsatzbereitschaft zählen. Sollte Grundkenntnisse im Segeln und in der Technik haben und den Anforderungen für Esprit (siehe dort) genügen.	SBF See Sicherheitslehrgang Erste-Hilfe
Wachführer Leitung 0 - 4 Wache	s.o.	s.o.
Schiffsleute	siehe konkrete Anforderungen	

* in einem 3 Wach-System



Organisation an Bord

Konkrete Anforderungen / Tätigkeiten

Die folgende Aufstellung gibt Ziele für das sammeln Schiffsspezifischem Stammcrewwissen an. Sie dient als Anhaltspunkt für Schiffsleute. Jemand der sich auf dem gesamten Wissensstand befindet, sollt gut als Wachführer fahren können und zu den zukünftigen Co-Skippern gehören.

1. Leben an Bord

- Verproviantierung und Stauplätze der
•Lebensmittel.
- Kühlschrank: Stauen, reinigen und Kondenswasserentsorgung
- Herd: Handhabung, schließen und öffnen der Gaszufuhr
- Gasflaschen: Stauen, schließen bzw. öffnen und umschalten
- Putzmittel: Stauen und das Richtige an der richtigen Stelle benutzen.
- Toilettenanlage: Vakuumanlage und funktionsweise kennen und Trainees erklären, Verstopfungen in der Toiletenschüssel beheben, Fäkalien- / Grauwassertank elektrisch / manuell lenzen
- Brau- und Trinkwassertank füllen, Ventile hinter Großmastfuß kennen
- Generator starten / abschalten, dabei Elektroumschalter
- Bilge: Mit den Pumpen umgehen können

2. Sicherheitsausrüstung / -einrichtungen

- Bei Wasser im Schiff: Lenzpumpen manuell / elektrisch betätigen, Umgang mit Leckpfropfen, Axt, Kuhfuß etc., Wassereimerkette zum putzen organisieren.
(Wachführer: Benzingetriebene Lenz / Feuerlöschpumpe in Betrieb setzrn / 220 V-Tauchpumpe in Betrieb setzen)

- Bei Feuer: Lage der Feuerlöscher und Bedienung, weitere Feuerbekämpfungsmittel: Decke, Anleiten der Trainees.
- Erste Hilfe Maßnahmen: Kennen der Stauplätze für 1. Hilfe - Kasten und Medikamente
- Aufgeben des Schiffes: Mayday - Ruf auf UKW und DSC, bzw Inmarsat. Handhabung und Funktion der Rettungsinseln, Stauplatz und Funktion der Rettungsmittel (Hand UKW, roter sack, Seenotsignalmittel, Einsteigen in Rettundinsel und Verhalten)
- MOB: Ablauf des Manövers unter Segel kennen: Rettungsmittel, MOB - Taste, Crew alamieren, Ausschau, Position, Segel dicht und Kringle fahren.
(Wachführer: Aufschießer um MOB aufzunehmen).
An Bord nehmen über Leichenfänger / Backstagen, erste Hilfe - Maßnahmen (Unterkühlung).
(Wachführer: Beidrehen unter Segel)

3. Segelbedienung

- Groß / Schoner setzen und bergen, reffen, alles Trainees zeigen bzw. diese anleiten.
- Fallen / Schotenbedienung, Winschen, Schoten Fock / Klüver / Genua / Blister.
- Persenning / Segelkleider überziehen bzw. Sturmpersenning am Schonersegel.
- Vorsegel anschlagen, setzen, bergen, abschlagen, stauen.
- (Wachführer: Blister, Genua, Fock, Klüver, Sturmklüver).
- (Wachführer: Segellatten ersetzen / Segel reparieren)
- Segeltrimm: Holepunkte Vorsegelschot, Traveller, Cunningham, Unterliek, Vorliek, Piek- und Klüverfall.



4. Navigation

- Stauplan für nautische Literatur / Seekarten kennen.
- Position GPS entnehmen - terrestrische Peilungen machen , umwandeln und in Seekarte übertragen
- Seekarten lesen können, Kurs abtragen und berechnen
- Betonnung, Leuchtfeuer
- Lichterführung und Schallsignale, Tages-signale, KVR, Ausweichregeln
- (Wachführer: Radar)
- Wetterbericht aufnehmen, „grob“ interpretieren.
- Mit Tidenkalender Dt. Bucht umgehen können und HW nach 12er Regel abschätzen.
(Wachführer ATTs)

5. Ab- und Anlegen

- Motor starten können, Leerlaufstellung, Ein- und Auskuppeln, Kühlwasser, bei Motorproblemem: Spüle hochklappen, so daß Motor frei ist.
- Unter Motor steuern können, auch aufstoppen, achteraus fahren
(Wachführer: MOB - Manöver unter Motor: Auskuppeln).
- Für Anlegen / Ablegen: Leinen und Fender vorbereiten, Trainees einteilen (Vorspring / Achterspring auf Slip, Stand - by - Fender, Reihenfolge der einzuholenden Festmacherleinen, Ablauf des Manövers).
- Verteilung der Fender, Festmacherleinen, belegen bzw. Knoten: Pahlstek
- Leinen werfen können.
- Leinen belegen und halten können: bei Eindampfen in die Spring

6. Schlauchboot

- Schlauchboot zusammenbauen und aufpumpen / verstauen.
- Motor befestigen, Sicherheitsleine, Tank anschließen Gemisch.
- Schlauchbootausrüstung (Paddel, Ösfass, Leinen, Anker?, Taschenlampe.
- Schlauchboot fahren können (SBF - See?).

7. Ankern

- Ankerplatz und -grund aus Karte entnehmen.
- Anker klarieren bei An- und Ablegemanövern.
- Umgang mit elektrischer Ankerwindsch / Kurbel.
- Ankerkette Länge mitzählen, prüfen, ob Anker slipt.
- Ankerposition in Karte eintragen, Deckpeilungen Manöververlauf unter Segel und Motor kennen.
- Anker kurzstag / aufholen, reinigen, Heckanker klarieren / stauen.
- Ankerwache gehen.

8. Schwerwetter

- Crew und Schiff auf Schwerwetter vorbereiten: Ölzeug, Rettungsweste, Lifebelt, Verhalten an Deck/ unter Deck, Hilfestellung bei Seekrankheit.
- Kabinen, Salon, Pantry sichern.
- Verschlusszustand herstellen: Blenden, Niedergang
- Einreffen bzw. Segel bergen und festzurren, Sturmpersenning Schoner anbringen.
- Sicherheitsleinen / Stropps anbringen.
(Wachführer Notruderpinne anbringen)



13

Aufgaben der
Stammcrew

Organisation an Bord

9. Umgang mit Crew / Trainees

- Segelbedienung und Funktion erklären / zeigen / anleiten ebenso Navi.
- Hilfestellung leisten, nicht selber machen, gute Stimmung verbreiten



Wetterbeobachtung an Bord

Das Wetter beeinflusst das Leben auf einem Segelschiff in besonderem Maße.

Um uns rechtzeitig darauf einstellen zu können, ist die Wetterbeobachtung von großer Bedeutung.

Was aber müssen wir über die Wetterentwicklung wissen?

○ **Der Wind:**

Seine Richtung beeinflusst unseren Kurs und die Stellung sowie Art unserer Segel; seine Stärke bestimmt die Anzahl und die Eigenschaften (gerefft) unserer Segel.

Der Einfluß des Windes auf das Wasser bestimmt die Höhe und Richtung des Seeanges.

○ **Die Wasser- und Lufttemperatur sowie die relative Luftfeuchte:**

Je höher die Luftfeuchtigkeit ist, desto schlechter wird die Sicht und desto eher kann sich Nebel bilden: Warme Luft kann mehr Wasser aufnehmen als kalte Luft. Wenn die Lufttemperatur absinkt, erhöht sich die relative Luftfeuchtigkeit, schließlich kondensiert das in der Luft gebundene Wasser und bildet Tau.

Kondensiertes Wasser in der Luft bildet Nebel. Kühlt sich die feuchte Luft über zu kalter Wasseroberfläche ab, so kann sich direkt an der Wasseroberfläche Nebel bilden. Dieser verhindert, ohne daß wir es von Deck aus merken die Sicht auf kleine Objekte an der Wasseroberfläche wie Tonnen oder Treibgut.

○ **Luftdruckveränderungen:**

Sie kündigen auf relativ lange Sicht Wetteränderungen an.

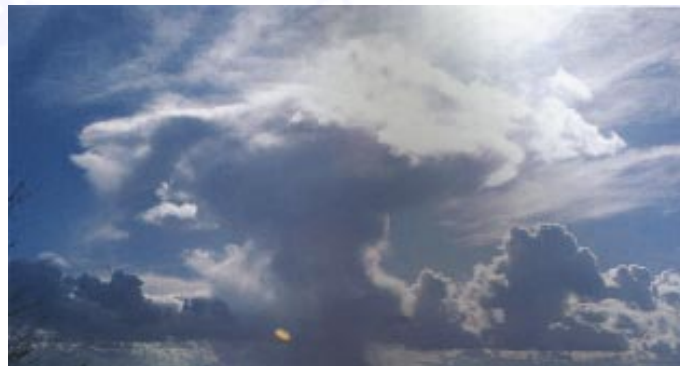
○ **Wolken:**

Ein Blick auf die Art und Menge der Bewölkung kann als Hinweis auf die Wetterentwicklung genutzt werden.

An Bord der Esprit haben wir hochwertige Messinstrumente zur Verfügung, welche uns exakte Messungen der Wettererscheinungen ermöglichen.

Eine Erklärung der Auswertungs - Berechnung würde den Rahmen dieses Abschnittes sprengen; diese wird bei Interesse durch Wachführer und Skipper erfolgen.

Neben den Wetterberichten über Radio und Funk haben wir die Möglichkeiten über Satellit Wetterkarten für unsere jeweiligen Fahrtgebiete zu empfangen. Sie werden bei Bedarf ausgewertet, aber nur in Verbindung mit den örtlichen Wetterbeobachtungen ist eine relativ sichere Wetterprognose zu erstellen.





Dieselversorgung

22 21

Dieselver- Kühlwasser-
versorgung

Diesel bernahme

Verteilung in Kombüse vor dem Herd

Bb. – Tank unterm Herd

Stb. – Tank unter Navi

Einfüllstutzen Bb. (FUEL)

Vorsichtig befüllen, weil die Tanks
von unten befüllt werden.

Maschine

Brennstoffzufuhr Ak SaLontisch

Backskiste Bb. 2 blaue Hebel für

Bb. - und Stb. – Tank.

Oben: = zu

Flach: = offen

Hauptschalter Maschinenstrom
davor, ist immer an.

Wasserabscheider dann

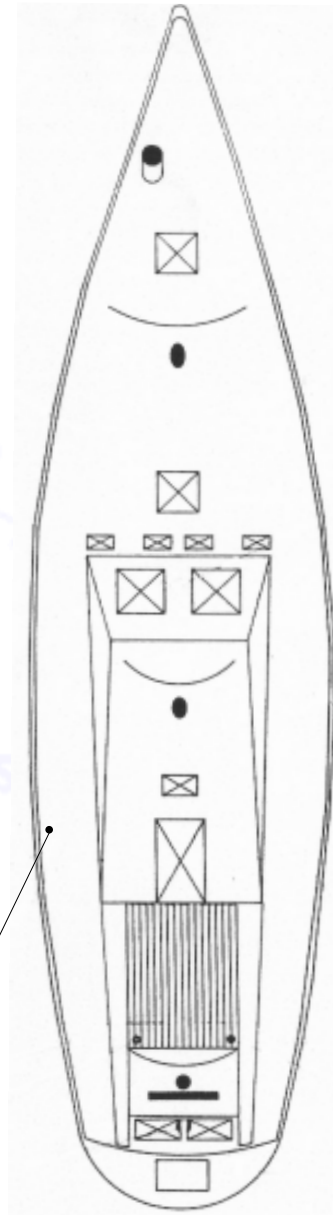
Magnetventil als Schnellschluß

zu ??? vor Cockpit

K hlwasserfilter in

Kombüse vor Herd

FUEL Diesel







Lageplan Bilgepumpen

23

Bilgepumpen

Lenzen: VK Mast unter Fußboden
Schalter Pumpe
1 + 2 nur eine zur Zeit mit jeweils 1
Handansaug-
schlauch (Spitze verdrahtet). Tiefster
Punkt der
Bilge in diesem Raum links + rechts der
Kiel-
verstärkung.
Außer vor Ko – Schott außer Maschi-
nenraum.
Einschalten: An der Steuertafel „Bilge
Lenz-
pumpe auf „manuell“

2 Bilgepumpen

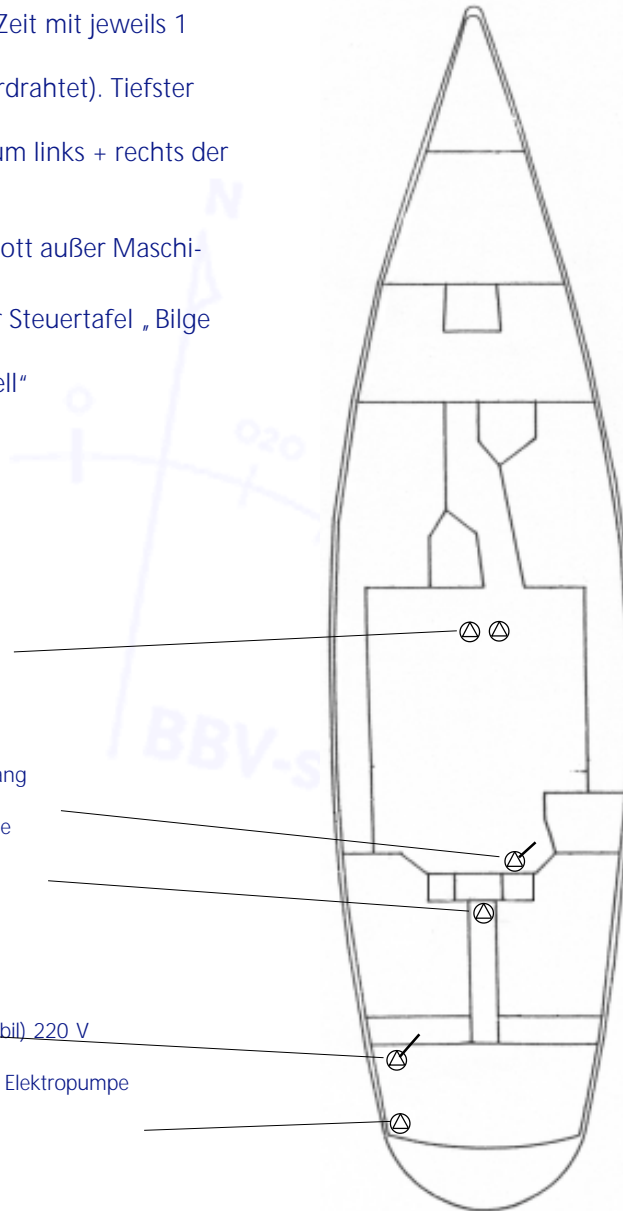
Pumpe Niedergang

Feuerlöschpumpe

Cockpit

Wasserjäger (mobil) 220 V

Handpumpe Elektropumpe

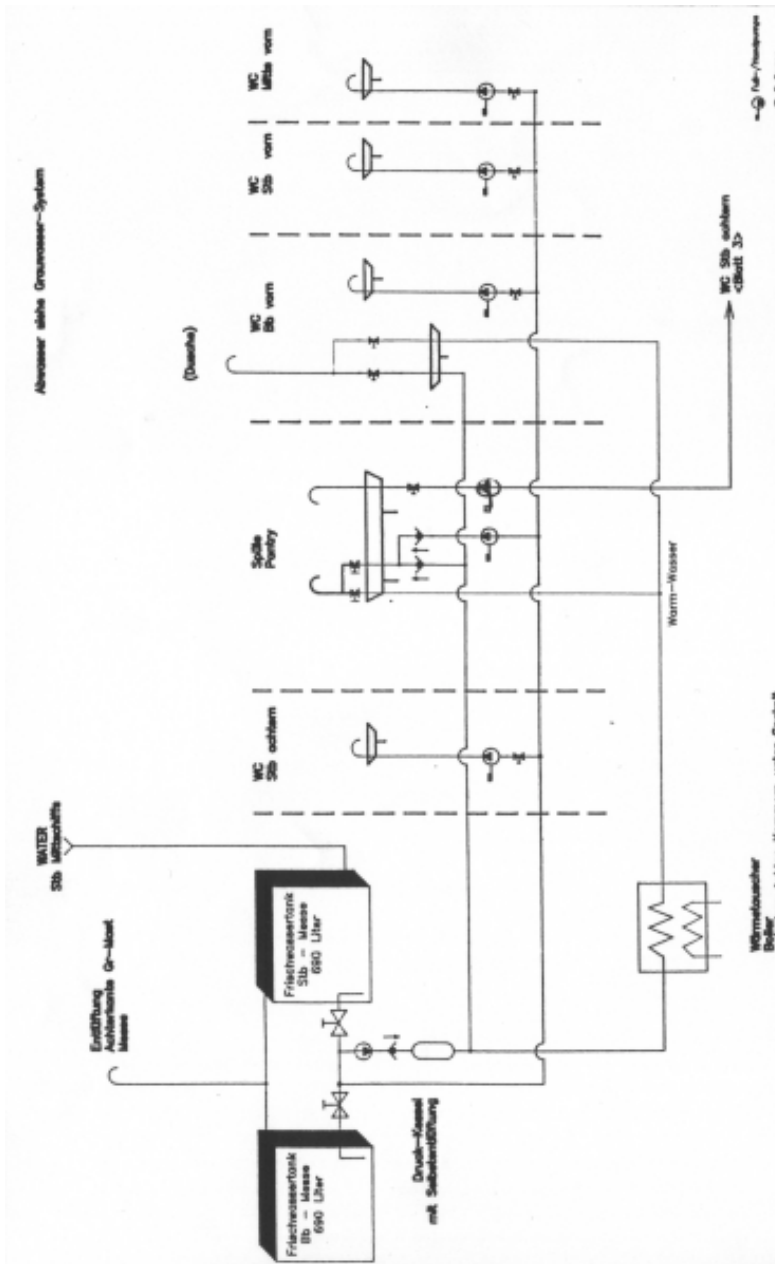


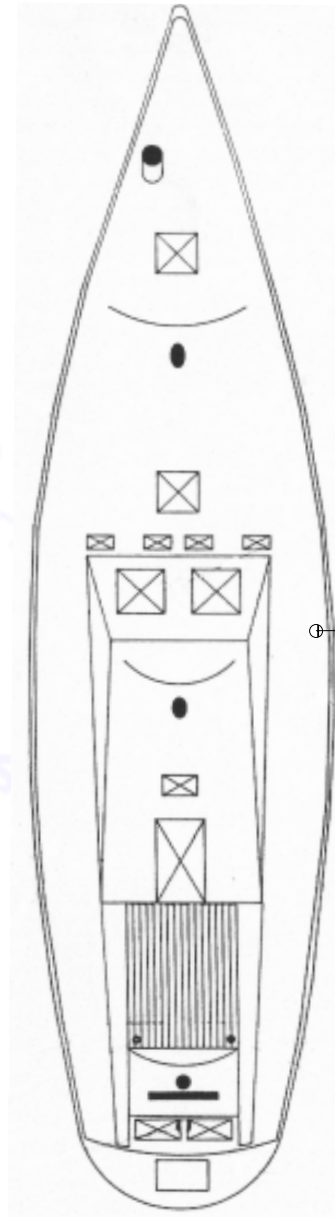


21

Frischwasser Versorgung

Frischwasser-
versorgung





FRESH WATER IN
Frischwasser



Frischwasser Tanks

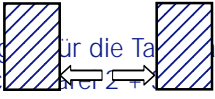
Frischwasser-
versorgung

2 x Bb. und Stb. im Salon Höhe Mast jeweils 750 Liter

- Verbindungs-Ventile
HK Großmast muß bei
wg. Ausgleich.

FW-Übernahme offen sein,

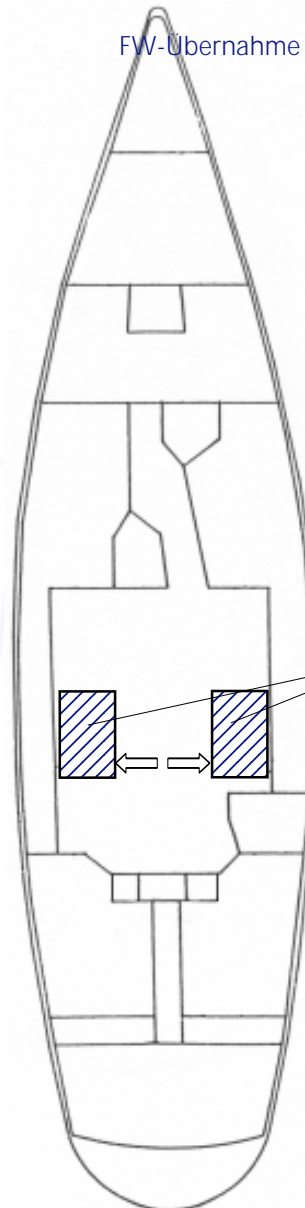
Anzeige für die Tanks
der Seite links
rechts.



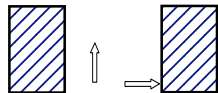
Brauchwasseranzeige
ganz rechts. Brauch-
wassertank Vorderkante
Salon

Frischwasserbetrieb
mit Fußpumpe: Elektro
FW Pumpe aus, System
über Wasserhahn ent-
lasten, Fußpumpe
betätigen.

Nach dem Tanken, nur
aus einem Tank fahren



Frischwassertanks

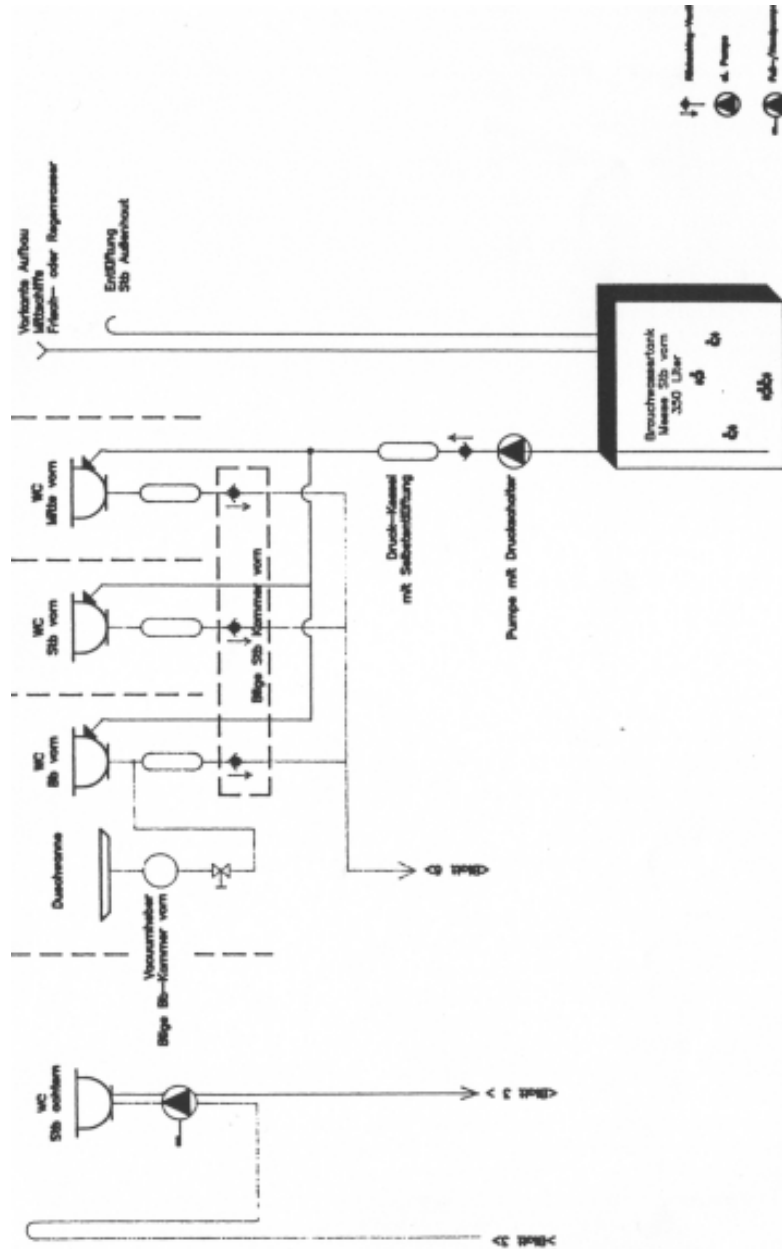






WC- und Brauchwasserversorgung

WC- und Brauchwasser-
versorgung





Toiletten

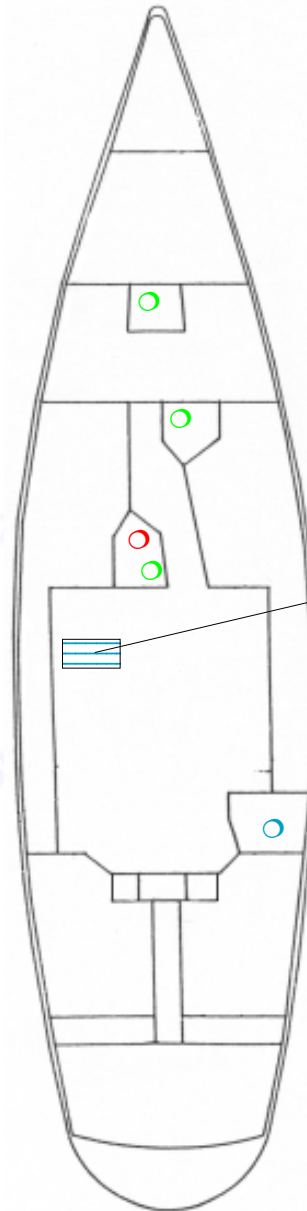
24

WC- und
Braucheasser-
versorgung

● 3 x Vacuumtoiletten im Vorschiff.
Bedienung: Beim Nachspülen darauf
achten, daß
der Topf komplett leer ist. Gummilippe
muß
danach mit Wasser benetzt sein –
Kugel muß dicht
schließen.
Falls nicht, durch leichtes drücken des
Fuß-
hebels nach oben Wasser nachlaufen
lassen.
Nur das vorgesehene
Toilettenpapier benutzen

Nur die Toilette vor
dem Salon Stb. Ist
beheizbar. ●

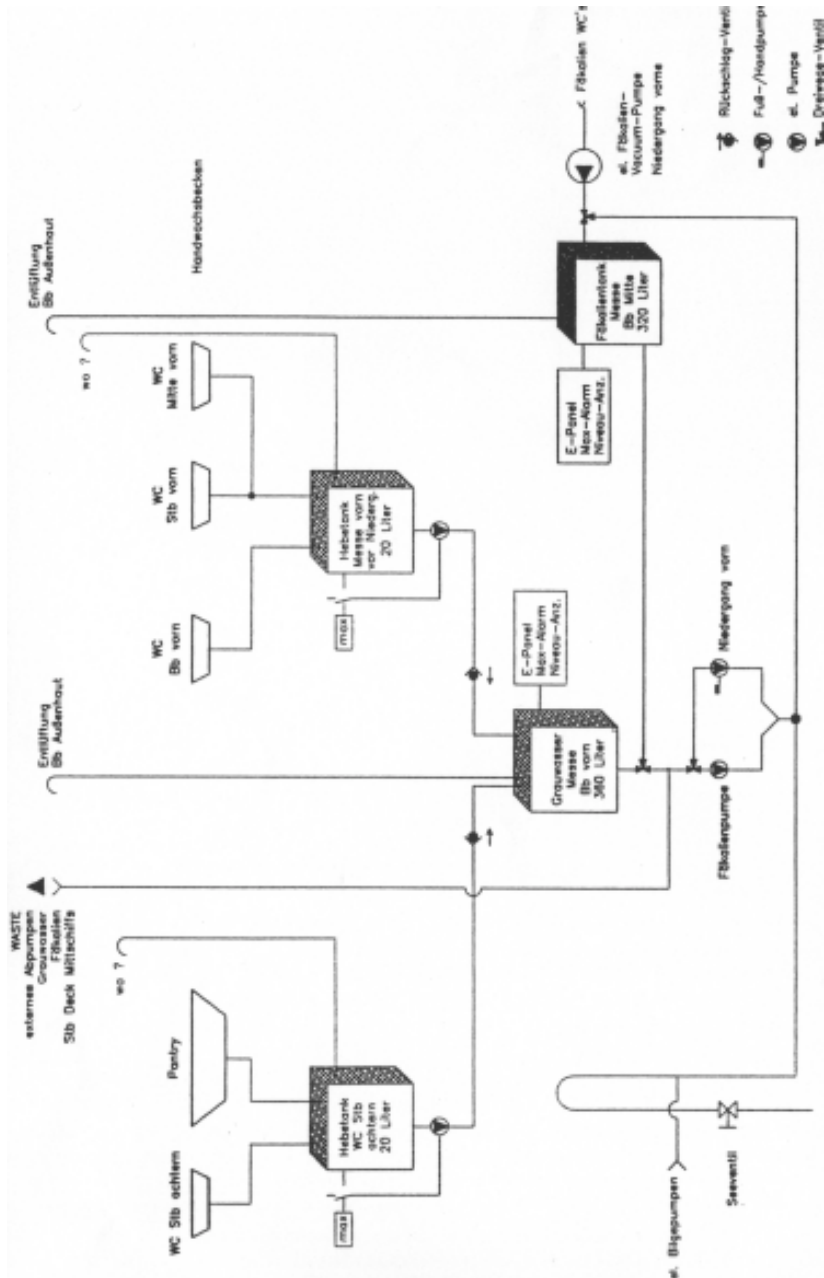
○ 1 x Seewasser
toilette Stb. Pantry
gegenüber der Kom-



Fäkalientank 320l

Frischwasserwasch-
becken mit Fußpumpe und
Absperrventil am Wasser-
hahn.

Erste – Hilfe – Kasten in
der Seewassertoilette.





Grauwasseranlage

26

Grauwassersystem
und Fäkalientank

Wichtig: Regelmäßiges Lenzen des GW – Tanks, da bei Überfüllung sich die Pumpen des Hebetanks überhitzen und Durchbrennen.

Anmerkungen zum Lenzen siehe Fäkalienanlage

Wichtig: Rückschlagventile auf dem GW – Tank regelmäßig säubern.

Verbot für Metalltopfschwämme.
Abwaschen nur mit Schüssel-Wasch-
wasser
außen-
bords.

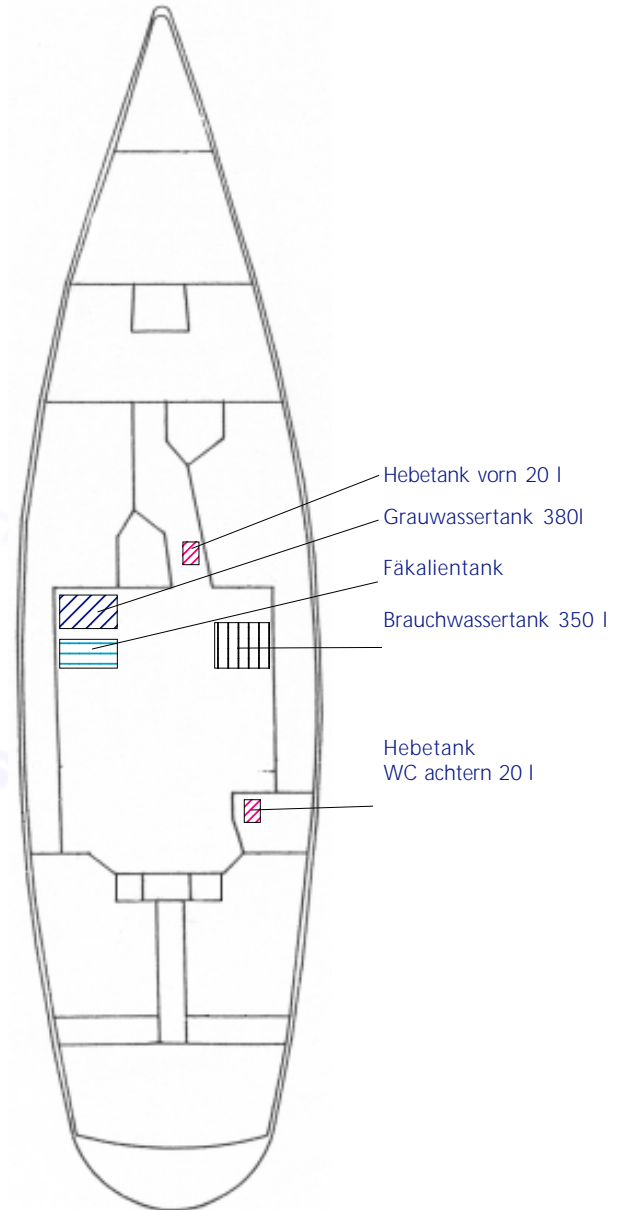
Keine Streichhölzer an Bord

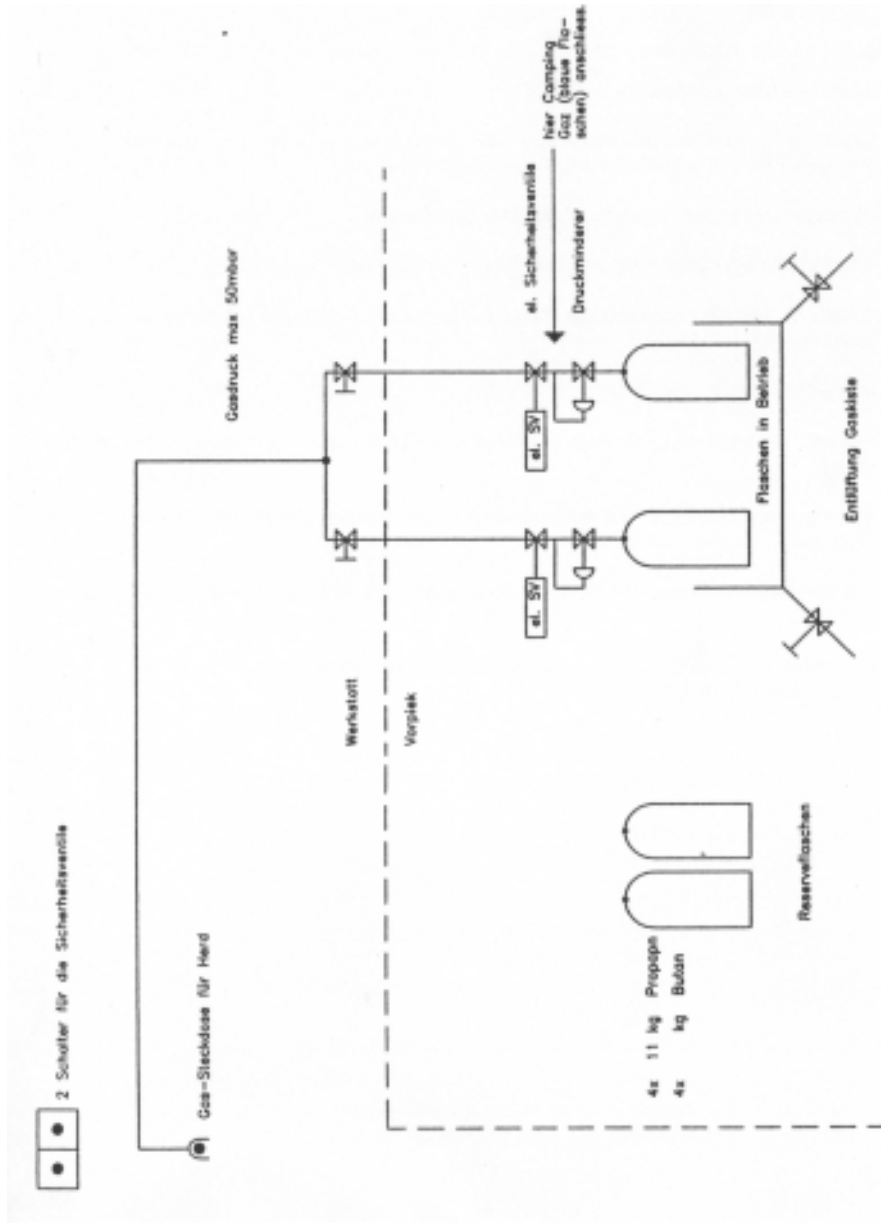
Hebetanks regelmäßig säubern um
Schwimmschalter funktionsfähig
zu halten (echt eklig)

Hebetankpumpen sitzen an den
Hebetanks, Sicherungen (Glas)
sitzen an den Pumpen..

Grauwasser wird immer im Tank
gesammelt und läßt sich nicht direkt
außenbords pumpen.

Die Schläuche von den Hebetanks
können auch blockieren und müssen
durchgeblasen werden.







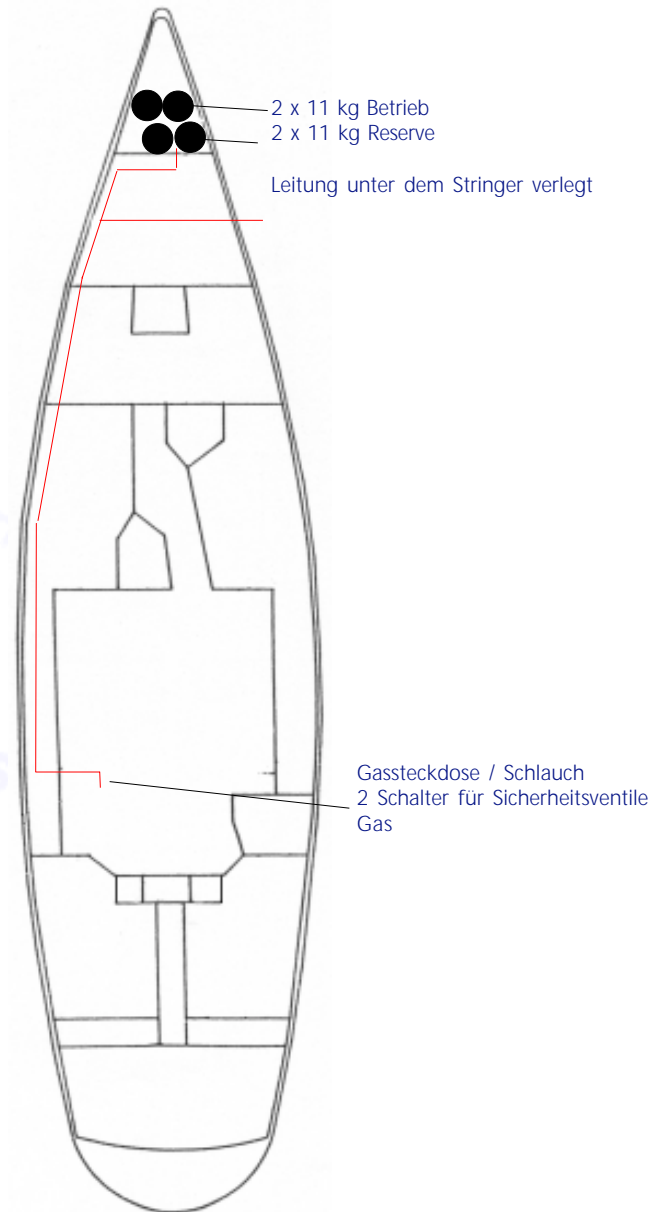
Lageplan Gas

27

Gasanlage

Gasversorgung

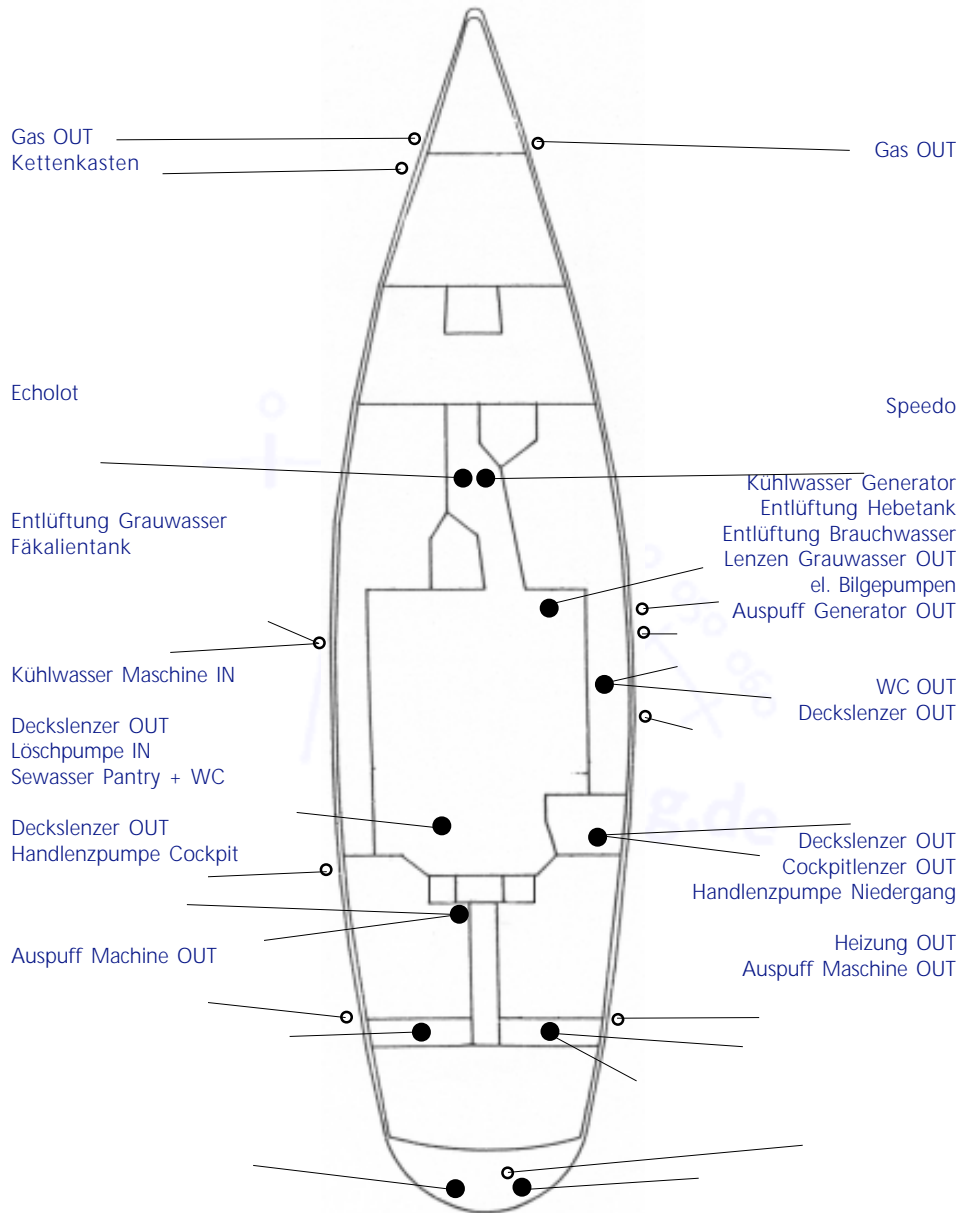
- 2 Gasflaschen im gasdichten Topf vor dem Kollisionsschott vorne im Kabelgatt
- 1 Reserveflasche (2) im Gastopf mit 2 Entlüftungen nach außenbords immer offen
- Die Gasflaschen werden per Magnetventil gesteuert vom Fernschalter links neben dem Herd.

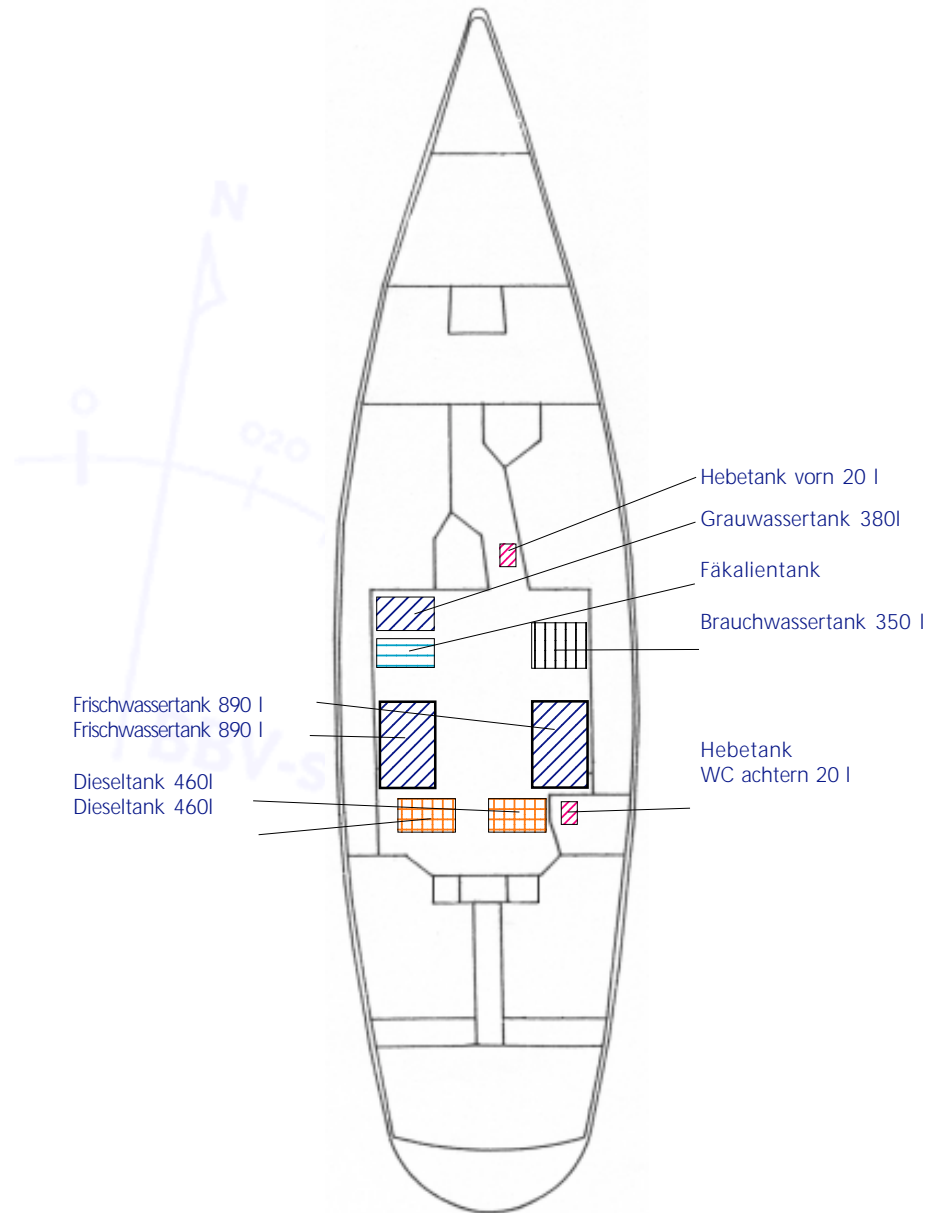




Lageplan Seeventile

Lageplan
Seeventile



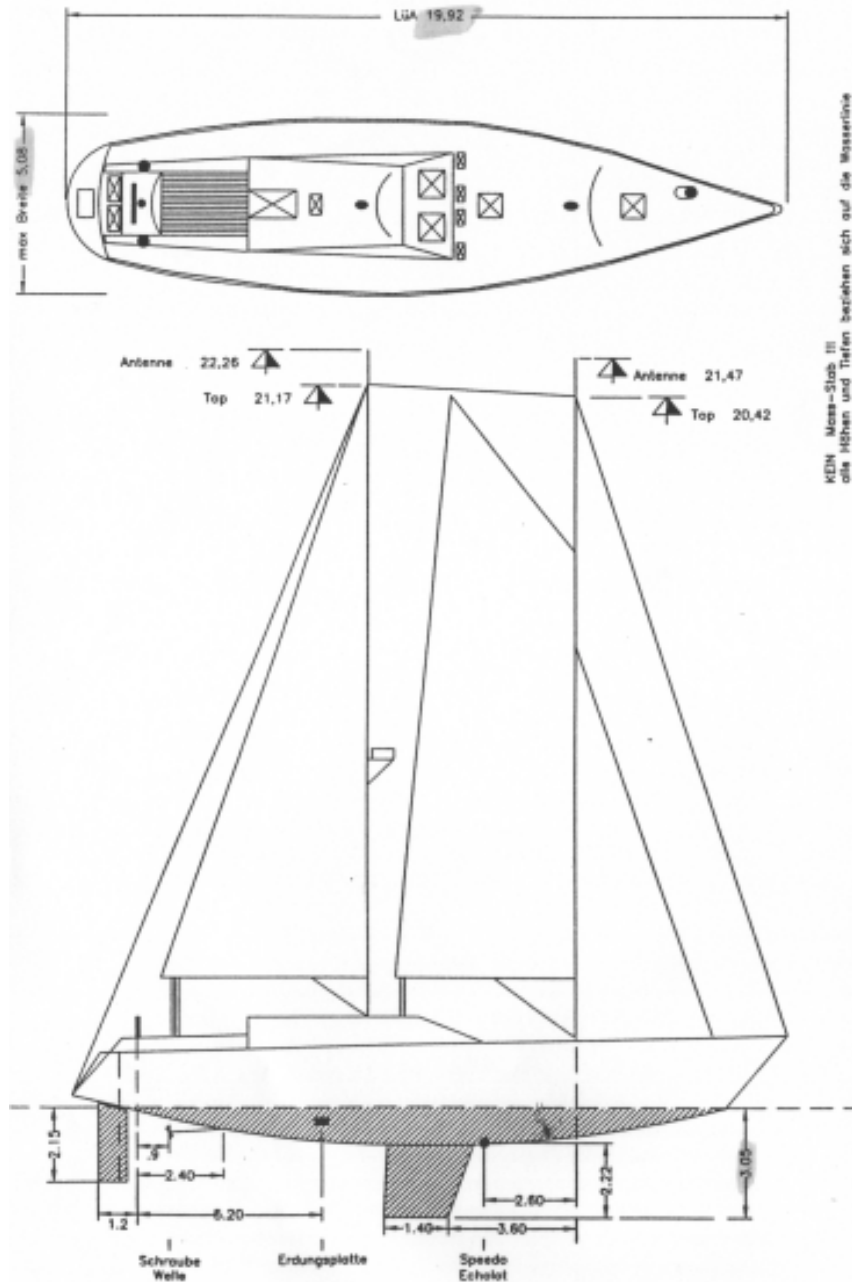


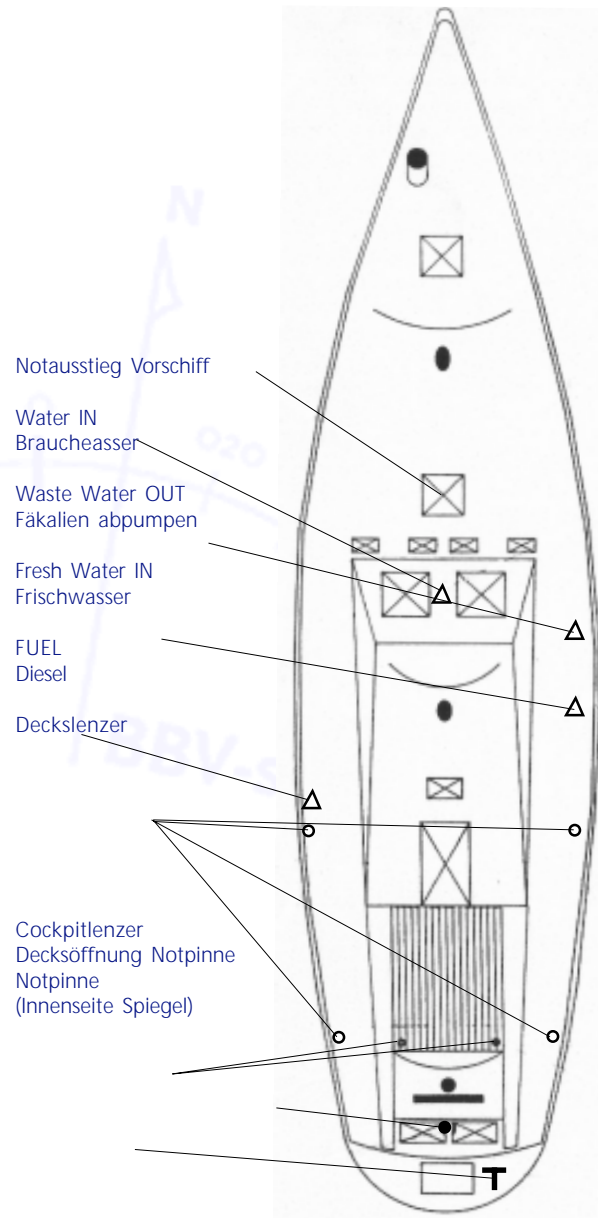


30

Seitenansicht

Seitenansicht



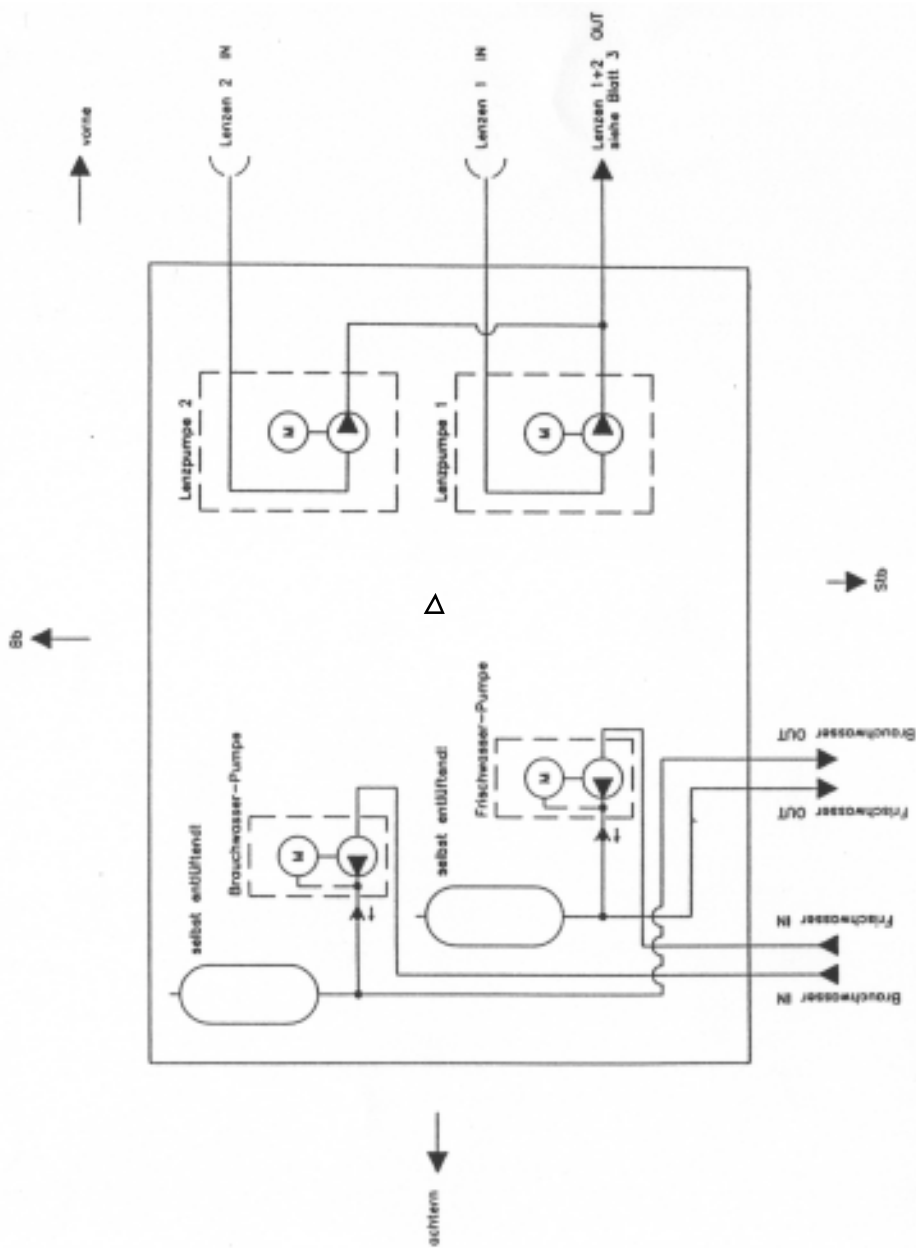




32

Pumpengruppe Bilge / Messe

Pumpengruppe





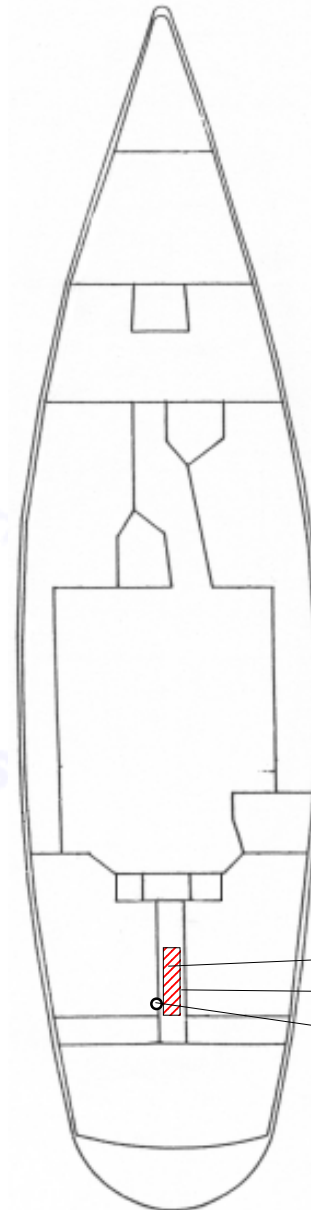
Warmluft „Eberspächer“ – Schalter Kontrolltafel oben rechts.
Einfach nur anschalten.

Temperaturfühler VK Salon links neben
Niedergang zum Vorschiff.

Warmluftauslaßöffnungen: Salon 2 x
jede Kammer 1 X
Bb. Klo 1 x aber blind gesetzt
Werkzeugschrank 1 x aber
wahrscheinlich auch blind

Wenn keine Warmluft aus den Öffnungen
kommt folgende Ursachen überprüfen:

1. Öffnungen noch geschlossen, aufklappen.
2. Temperaturregler zu niedrig eingestellt,
höher stellen
3. Sicherung ausgefallen, von Stb.
Kammer wieder reindrücken
4. Kein Diesel, a) Bb. – Dieseltank ist zu
oder leer (nicht ausreichend gefüllt),
falls nicht genug Diesel im Schiff, Hilfs-
konstruktion mit gelben Reserve-
kannister und direkt an die Heizung
anschließen aus Koje Bb. – Kammer
b) Dieselhahn an der Heizung direkt ist
geschlossen.
Handpumpe an der Heizung betätigen
Bb. – kammer
c) Erstickt weil Abgasrohr geschlossen.
Badeplattformausschnitt Stb. – Seite.
Deckel in Navigrubbelkiste



Bei Heizungsbetrieb beachten:

Deckel Abgasrohr entfer-
nen, Badeplattform.

Achternkammern – Auslaß-
öffnungen schließen, -
Kammern werden zu warm

Keine Gegenstände vor den
Auslaßöffnungen in den
Kammern lagern / stellen
etc..

Skylights im Schiff schließen
– von Zeit zu Zeit öffnen.

Alle Kammertüren auf
Haken

Dieselheizung
E-Sicherung
Dieselzulauf + Handpumpe



Batterien





Stromerzeugung

Stromversorgung

Landanschluß

1 x Stb. – Backskiste achtern

1 x Kabelgatt unter der Werkbank

Verlängerungskabel alle Stb. Achtern.

Wahlschalter für Stromversorgung am Ladegerät unter der Schalttafel.

1. von Vorn

2. von Achtern

3. von Generator

•Erst Kabel legen und Strom erzeugen. Dann Schalten

Generatorbetrieb

Anlassen: Schaltpult unter der Treppe Vorderkante Salon.

a) Zündung ein

b) Starterknopf drücken

Vorher Seewasserfilter Stb. Backskiste VK Salon am VA Rack unten öffnen. Schlüssel für Seewasserfilter in Tasche dabei

Stoppen: Dekoknopf ziehen

- vorsichtig wegen Schaden am Motor

hakt aus

Generator ist in der weißen Kiste Stb. Vor FW Tank im Salon

Auch hier: Erst Kabel legen und Strom erzeugen. Dann Schalten

In Stb. Backskiste oben (unter dem Bücherschapp) Zwangsentlüftung Generatorauspuff (Bei starker Lage schließen)

Unter 23,5 V müssen die Batterien nachgeladen werden

Elektrik dicke weiße Mappe

Notstromschalter für VHF DSC GPS Inmarsat unter dem Radargerät.

Nachtbeleuchtung im Schiff an der Schalttafel weißes ➤ Kompass, Rotlicht, Schalttafelbeleuchtung



34

Willst Du ein Schiff bauen, so rufe nicht die Menschen zusammen um Pläne zu machen, Arbeit zu verteilen, Werkzeug zu holen und Holz zu schlagen. Sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem großen endlosen Meer.

A. de Saint Exuperry

