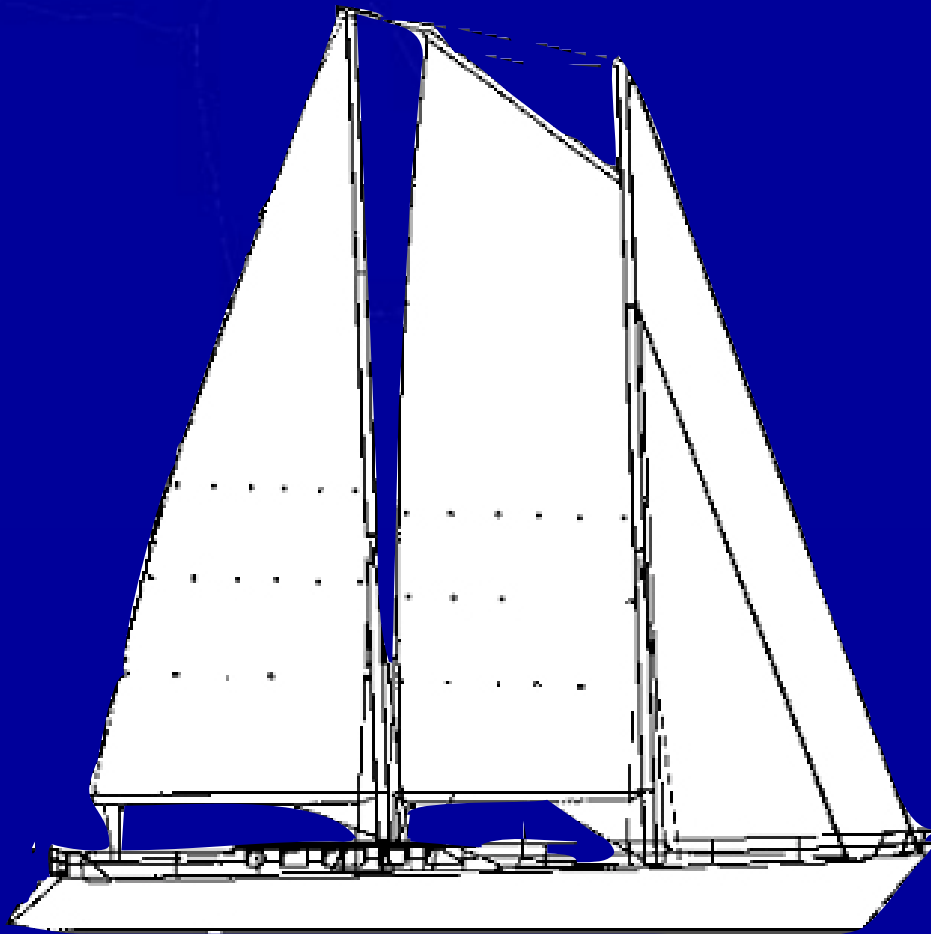


# Segelhandbuch Technische Dokumentation



*esprit*





## 1

Bevor Du  
beginnst

# Über die Verwendung dieses Handbuchs

Das Online Segelhandbuch und technische Dokumentation 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 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 Handbuchs 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.

Josef Groß 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.**

A. de Saint Exuperry



# Inhalt

Inhalt

1	Bevor Du beginnst	21	Diesel-Versorgung
2	Grundsätzliches	22	Kühlwasservers.
3	Segel	23	Bilgepumpen
4	Segel anschlagen	24	Frischwasservers.
5	Segel setzen	25	WC+Brauchwasser
6	Segelführung	26	Grauwasser
7	Segel bergen	27	Gasversorgung
8	Segel reffen	28	Seeventile
9	Anker und Ankern	29	Tanks
10	Belegeplan	30	Seitenansicht
11	Segelmanöver	31	Decks - Layout
12		32	Pumpengruppe
13		33	Heizung
14		34	Stromversorgung
15			
16			
17			
18			
19			
20	Kojenplan		



## 2

### Grundsätzliches

## Grundsätzliches

### Zeisinge:

- Gelb Vorsegel
- Orange Schonensegel und Großsegel

je 5 sind gekennzeichnet

### Reffbündsel:

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

### Winschen

- Selbstholende Winschen (alle achtern)  
brauchen nur von einer Person bedient werden, wenn das Tauwerk in die Klemmnut 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,  
Schnell-Gang = links herum viel Kraft  
langsamer Gang = rechts herum wenig Kraft
- Große Winschen (Coffegrinder) 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 nicht zwischen Schot und Coffegrinder stellen Die großen Winschen (Coffegrinder) nur für Klüver- bzw. Genuaschoten benutzen. Keine Fallen oder die Fockschot
- Beim Durchsetzen der Fallen / Schoten / Reffleinen immer 5 Törns über die Winschen (auf Überläufer achten)



## Klemmen oder Fallenstopper

- Klemmen immer geschlossen, 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 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.



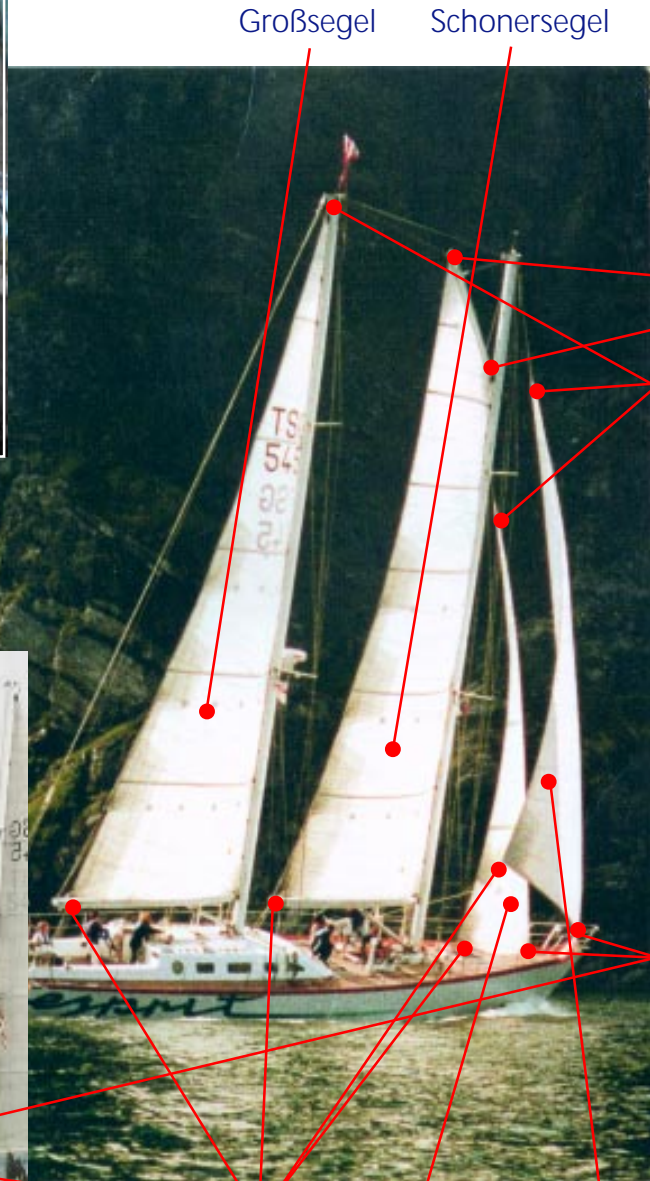
3

## Die Segel der Esprit

Die Segel der Esprit



Blister



Großsegel

Schonersegel

Piek

Klau

Kopf

Hals

Schot

Selbstwendefock

Klüver



Genua



## Fock anschlagen

3

Segel  
anschlagen

Fock aus Kabelgatt und Segelsdack holen.

- Den Hals an Deck einhaken (Karabiner) und das Segel mit den Stagreitern am Fockstag anschlagen
- **Achtung: Richtung nicht verändern, da 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 bach Stb. zur Klemme*

Zur  
Klemme



Zum Hals

Unterliek



4

Segel  
anschlagen

## Klüver anschlagen

Klüver aus Kabelgatt und Segelsack holen.

- Den Hals an Deck einhaken (Karabiner) und das Segel mit den Stagreitern am Vorstag anschlagen
- **Achtung: Richtung nicht verändern, da 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 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 Coffee-Grinder führen.

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



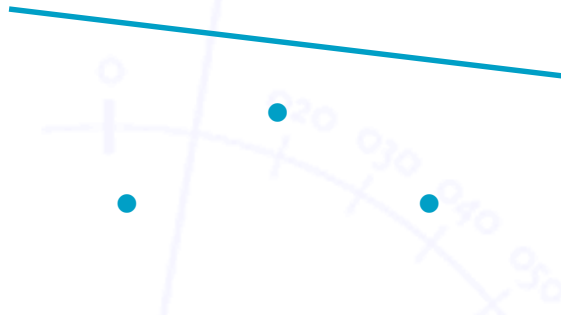
## Genua anschlagen

4

Segel  
anschlagen

Genua aus Kabelgatt und Segelsack holen.

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



Schot erst durch die Führung auf der Schotschiene (Raum Schots und Vor 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 Coffee-Grinder führen.

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



## 4

# Blister anschlagen

Segel  
anschlagen

Blister aus Kabelgatt und Segelsack holen.

- Den Hals am großen Schäkkel an Deck vor dem Vorstag einhaken mit Schnappschäkkel (Siehe Foto)
- Fall mit Ringschäkkel einhaken (Siehe Foto).
- **Wichtig: Die Leine zum hoch und runterziehen des Berge-schlauches muß frei laufen.**
- Den Blister am Fall vorheißten und darauf achten, daß eventuelle Törns beim Holen des Falls ausgetörnt werden.
- Blisterschlauch muß ohne Törns frei hängen.
- Schoten mittels Palstekanschlagen und außen um alle Wanten und Schoten etc. nach Achtern führen. Durch die achtere Klüse ohne Umlenkrolle auf die Blisterwinsch 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

Hals  
einschäkeln

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



Fall  
einschäkeln

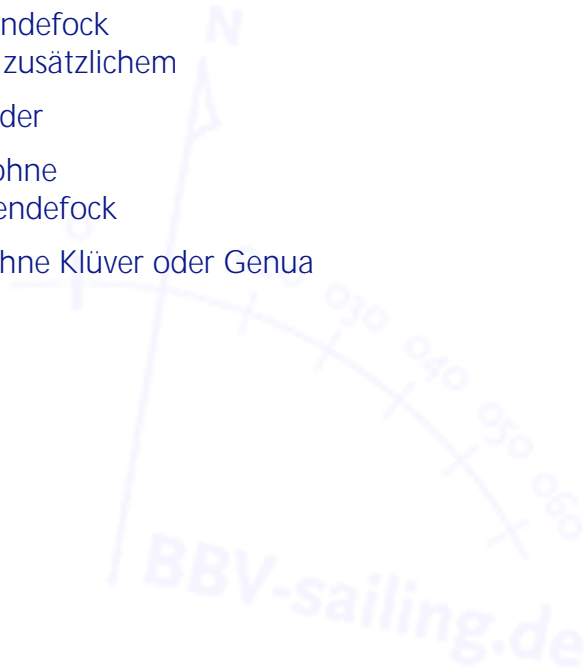
Schotenführung



### Von achtern nach vorne

Segel  
anschlagen

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

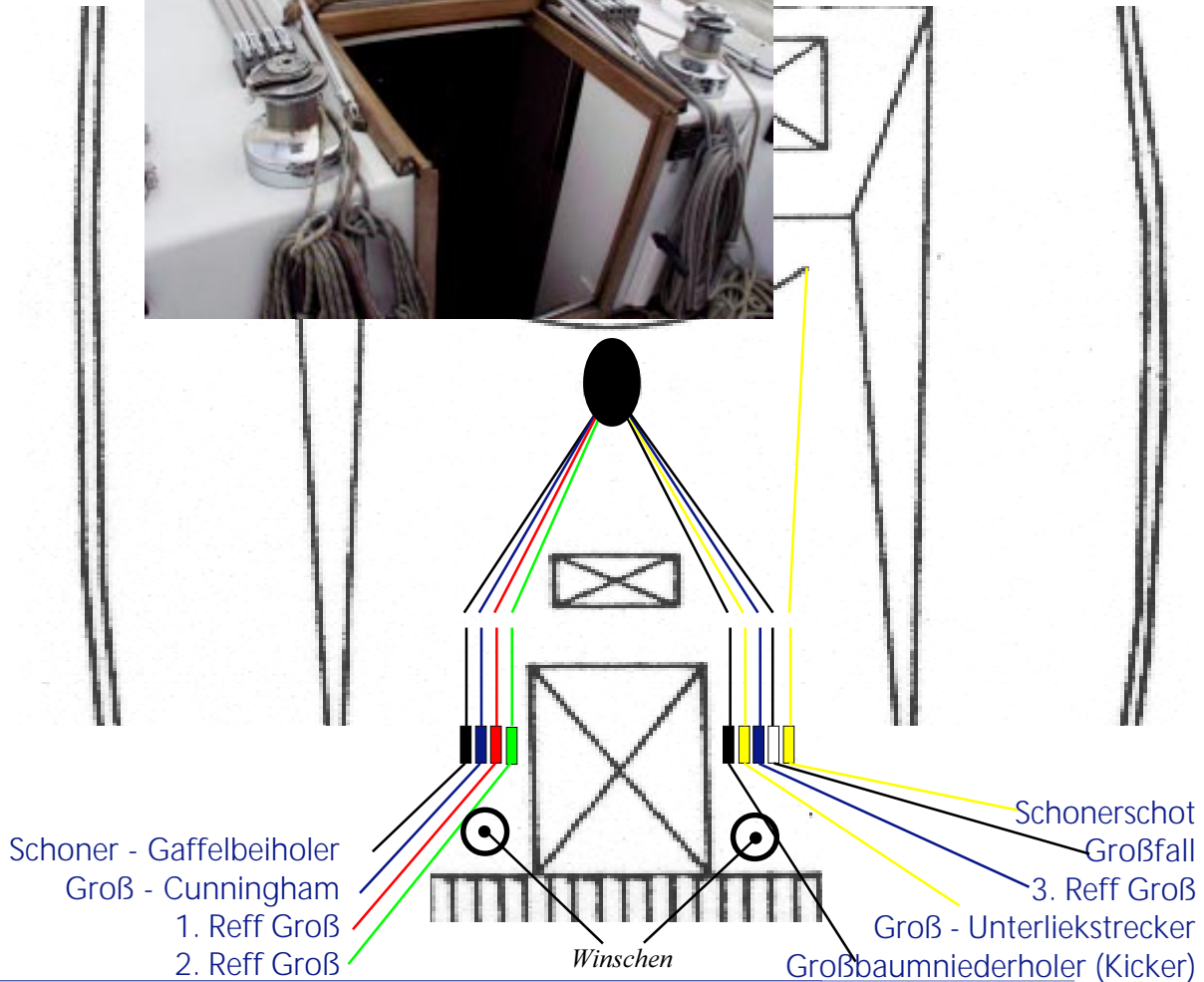




5

Segel  
setzen

## Belegung der Klemmen / Fallenstopper am Großmast





### 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 Schiff im Wind



## 5

### Segel setzen

## Großsegel setzen

### 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, mindestens 5 Törns auf die Winsch und einen Törn über den Selbstholer.
- 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 Segel gesetzt, Kicker zu und durchsetzen.
- Unterliekstrecker ja nach Segeltrimm einstellen
- Schot durchsetzen je nach Segeltrimm. (Nicht direkt über die Blisterwinsch fahren sondern in der Currieklemme lassen).

Meldung: **Großsegel kann gefahren werden!**



5

Segel  
setzen

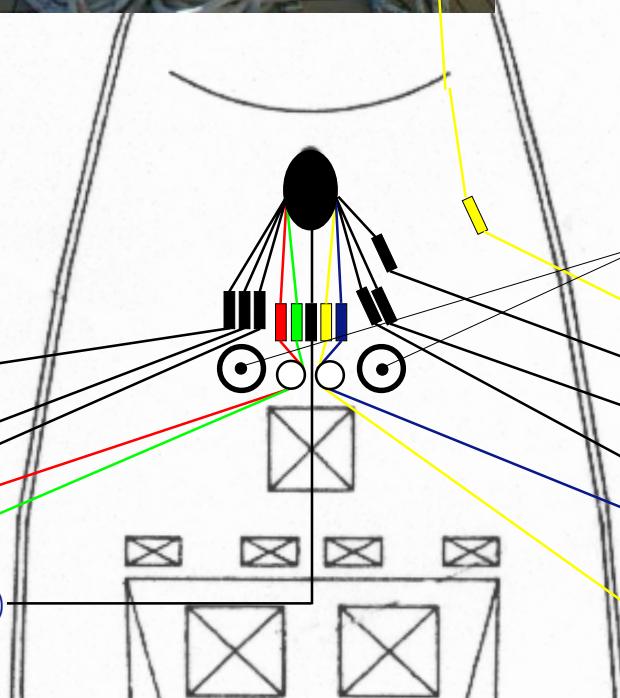
## Belegung der Klemmen (Easylooks) Fallenstopper am Schonermast

5

Segel  
setzen



Vorsegelfall  
(Klüver oder Genua)  
Reservevorsegelfall  
Schoner - Klaufall  
1. Reff Schoner  
2. Reff Schoner  
Baumniederholer (Kicker)



Winschen

Fockschot  
Fockfall  
Blisterfall  
Schoner - Piekfall  
3. Reff Schoner  
Schoner - Unterliekstrecker



## 5

Segel  
setzen

# Schonersegel 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 Person am Mast, 1 Person hinter der Klemme)
- Piekfall besetzen (2 Person am Mast, 1 Person hinter der Klemme)
- Reffleinen besetzen (1 Person hinter den Klemmen, 1 Person hinten am Baum).

## Alle Stationen klar?

- 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 Schiff im Wind:



## Schonersegel setzen

5

Segel  
setzen

### Heiß auf Schonersegel!

- Letzten Zeiser lösen
- Personen am Schonermast 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 (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 ja nach Segeltrimm einstellen
- Schot durchsetzen je nach Segeltrimm.
- ○ Wenn Segel gesetzt, Kicker zu und durchsetzen.

Meldung: **Schoner kann gefahren werden!**

BBV-sailing.de



## 5

### Segel setzen

## Fock setzen

### Klar machen zum Setzen der Fock!

- Fockfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person hinter die Klemme)
- Fockschot besetzen (Fallenstopper / Klemme öffnen – Vorsicht, das die Person am Mast nicht auf das geöffnete Gate tritt).
- Eine Person vorne am Fockstag (Zeiser lösen 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 Fockschot.
- Wenn von Hand nichts mehr möglich, 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, Fockschot holen, bis das Segel richtig getrimmt ist.

*Fockschot immer mit der Hand holen. 1. Person zieht die Schot vor der Klemme nach oben. 2. Person holt die Lose hinter der Klemme nach.*



## Vorsegel (Klüver oder Genua) setzen

5

### Klar machen zum Setzen des Klüver /Genua!

Segel  
setzen

- Vorsegelfall besetzen (1 Person am Mast, 1 Person hinter der Klemme)
- Vorsegelschot besetzen (nur die Leeschot - auf die Luvschot 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 Klüverschot, 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 vom Mast kurbelt und die Andere holt weiter die Lose.
- Wenn das Vorliek durchgesetzt ist, Klüverschot holen, bis das Segel richtig getrimmt ist.



## 5

Segel  
setzen

### **Blister setzen**

#### **Klar machen zum Setzen des Blister!**

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

#### **Stationen zum Bergen von eventuell gesetzter Genua oder Klüver besetzen (Fock kann stehenbleiben).**

**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).





## 6

### Die Segelführung der Esprit

## Die Segelführung der Esprit



*Bft. bis 4: Groß  
Schooner  
Blister*



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



*Bft. 5: Groß  
Schooner, 1. Reff  
Fock  
Klüver*



*Bft. 6: Groß, 1. Reff  
Schooner, 2. Reff  
Fock  
Klüver*



*Bft. 7: Groß, 2. Reff  
Schooner, 3. Reff  
Fock*



*Bft. 8: Groß, 2. Reff  
Schooner, 3. Reff  
Fock  
Backstagen*



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



*Bft. 11: Groß, 3. Reff  
Schooner mit Sturm-  
persenning  
Fock  
Backstagen*



*Bft. ab 12: Groß, 3. Reff  
Schooner mit Sturm-  
persenning  
Sturmklüver am  
Fockstag  
Backstagen*



## Großsegel reffen

7

Segel  
reffen

### Klar machen zum Reffen des Großsegels!

- 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

- Großfall fieren und Kicker öffnen.
- Lose aus allen Reffleinen holen. (Schlagende Leinen können den Rüdergänger treffen).
- Person am Mast das Fieren des Falls im richtigen Moment 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



7

Segel  
reffen

## Schonersegel reffen

### Klar machen zum Reffen des Schonersegels!

- 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

- Klau- und Piek kontrolliert fieren und Kicker öffnen. Beiholer mitfieren.
- Lose aus den Reffleinen holen.
- Person am Mast das Fieren des Falls im richtigen Moment 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

Segel  
bergen

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





## 8

Segel  
bergen

## Blister bergen

### 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. Kontrolliert holen und so den Bergeschlauch über den Blister runterziehen.
- 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 und die Schot abschlagen und Blister im Sack verstauen (mittlere Buchten zuerst, Schot, Kopf und Hals zuletzt, liegen dann oben im Sack).

Gewünschte Vorsegel setzen und Schonersegel eventuell ausreffen.



## Vorsegel ( Genua oder Klüver) bergen

8

### Klar zum Bergen der Genua (des Klüvers)!

Segel  
bergen

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

### Wenn alle Stationen klar sind:

### Hol nieder die Genua (den Klüver)!

- Fall kontrolliert fieren.
- Die Person vor dem Vorstag zieht das Segel runter und wenn das Segel unten ist das Fall mit einem Zeiser sichern.
- Die Person am Unterliek halten das Unterliek und nachfolgendes Segeltuch an Deck
- Schot solange belegt lassen, bis das Fall nicht weiter kommt, dann kontrolliert fieren.
- Genua abschlagen (Schoten bleiben am Segel angeschlagen) zusammenlegen und im Segelsack verstauen oder ggfls. an der Reling mit gelben Zeisern beibändseln (nur im Hafen) (darauf achten, daß die Klampen an Deck frei bleiben).



8

Segel  
bergen

## Fock bergen

### Klar zum Bergen der Fock!

- 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 und 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 Bergen des Schonersegels!

- 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)

### Alle Positionen klar?

### Wenn Schiff im Wind:

- Schonerschot lose geben (kontrollieren des Drucks auf das Schonersegel).
- Klau- und Piekfall fieren (Gaffel soll leicht angekippt (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.*



## 8

### Segel bergen

## Großsegel bergen

### Klar zum Bergen des Großsegels!

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

### Alle Positionen klar?

### Wenn Schiff im Wind

- 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 und als Dirk an der Baumnock wieder anschlagen und Segelkleider überziehen.





## Anker

### Anker revierklar machen

- Sicherungssplint aus dem Bolzen ziehen sicherstellen, daß Sicherungsbolzen leicht zu sichern ist.
- Verzurrung (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 zählen (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.

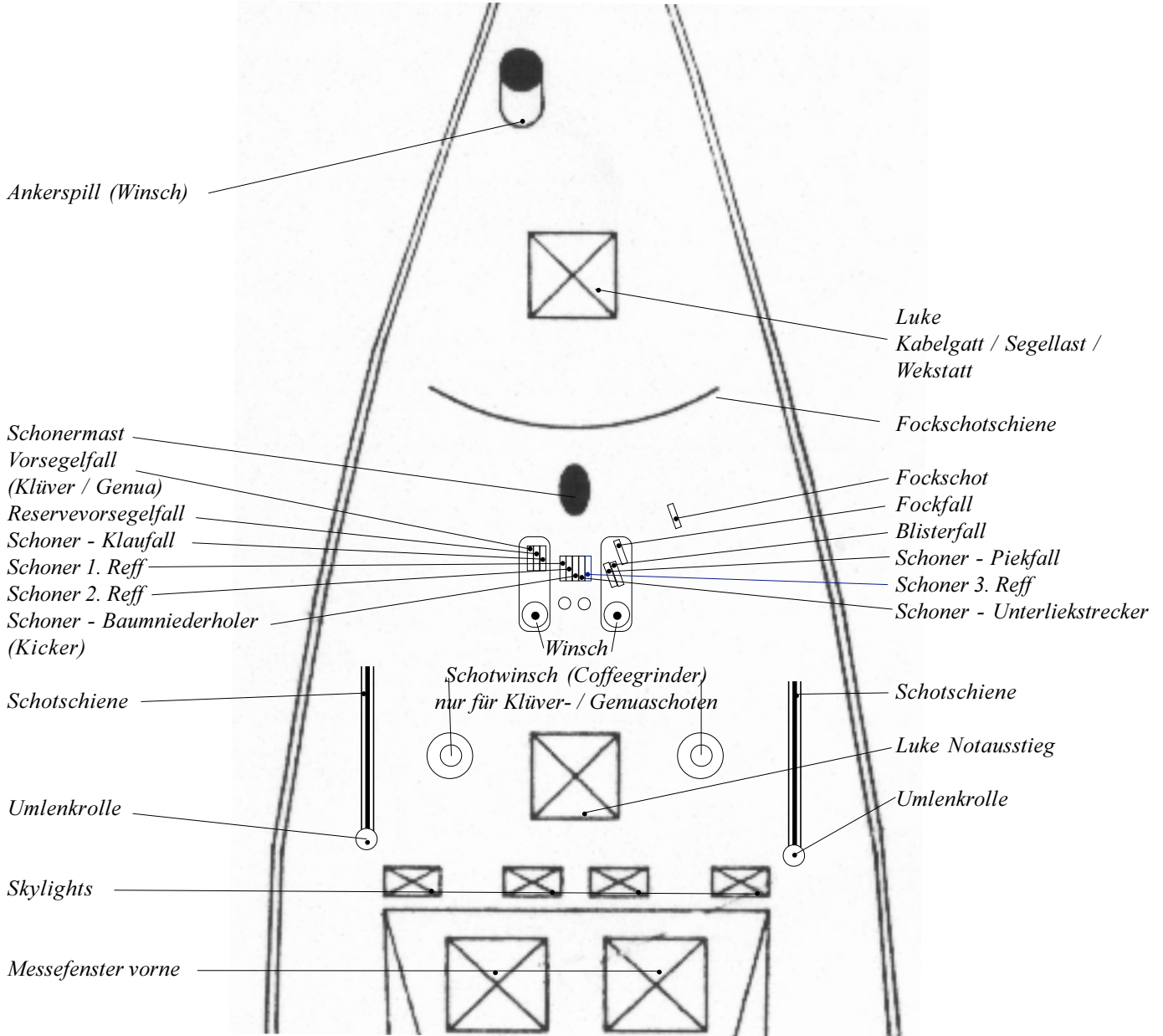
Meldung nach achtern: **Anker ist kurzstag!**

### **Anker ist aus dem Grund**

- Beim Hieven muß eine Person im Kabegatt 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!**

Wenn Anker seeklar ist, Meldung nach achtern:

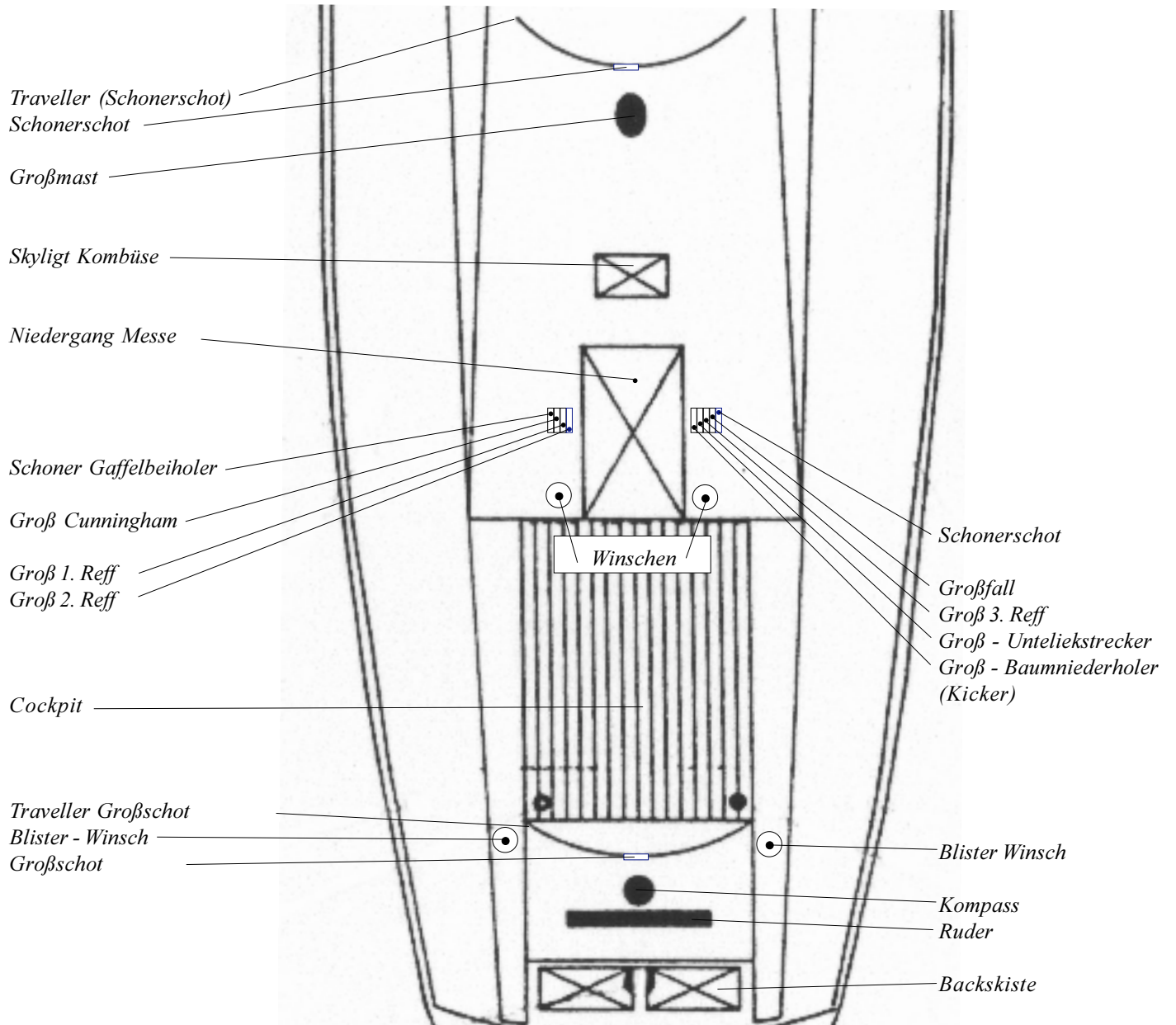




# Belegplan Achterschiff

10

Belegplan



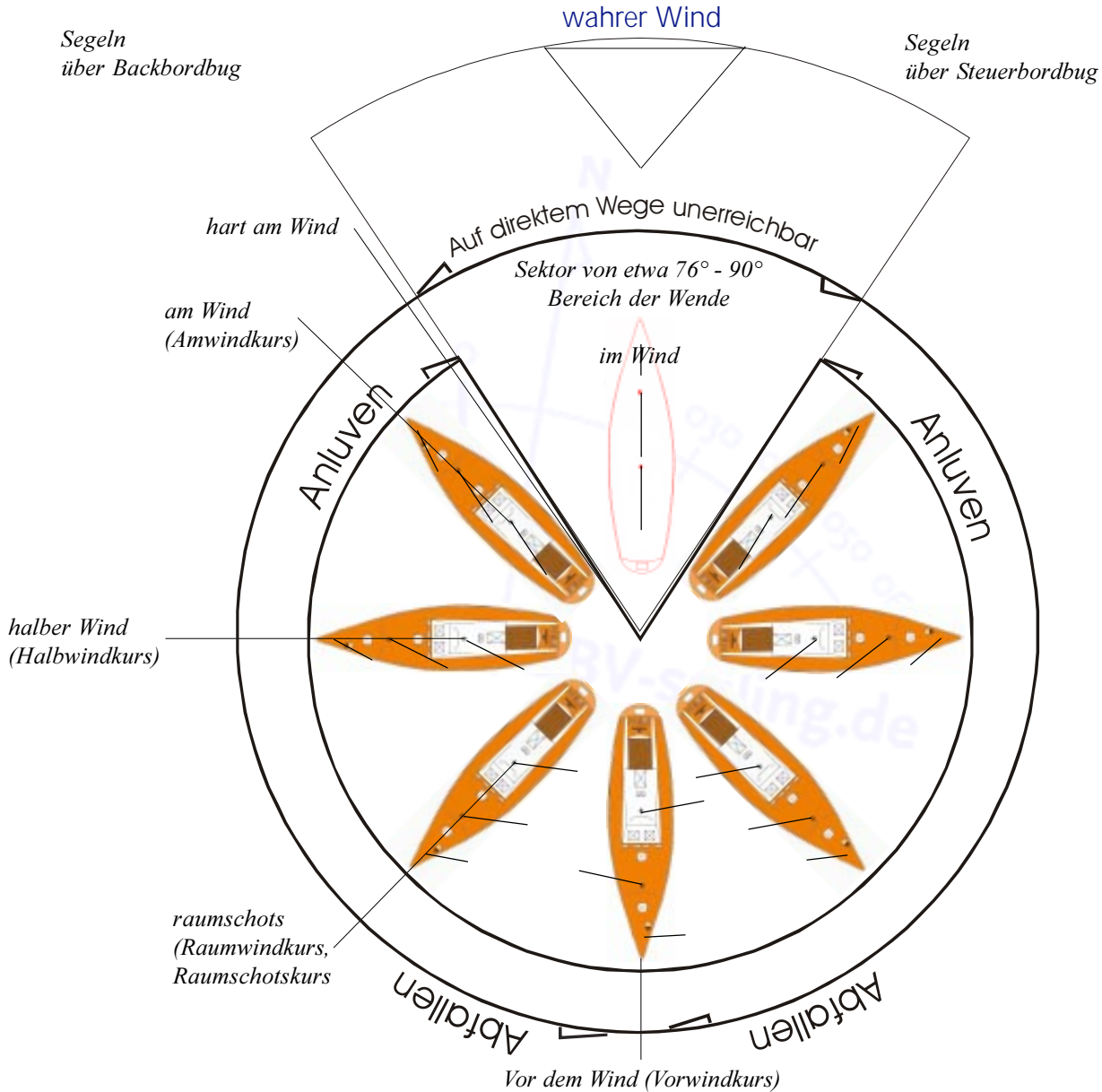


11

Segelmänöver

## Wirkung des Windes auf die Segel

### Segelstellung in Abhängigkeit vom Kurs zum Wind





## Wirkung des Windes auf die Segel

11

Segelmanöver

### 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:

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

Erfahrene Schotleute stellen die Segel von sich aus ein. Alle Kommandos sollten möglichst kurz, dafür aber 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 haben eine Fahrtminderung zur Folge; außerdem tragen sie zum frühzeitigem Verschleiß bei. Bei Kursänderungen betragen die Winkel zwischen den einzelnen Kursen exakt 45°. Man kann dies gut abschätzen bzw. am Kompaß ablesen.

## Wirkung des Windes auf die Segel

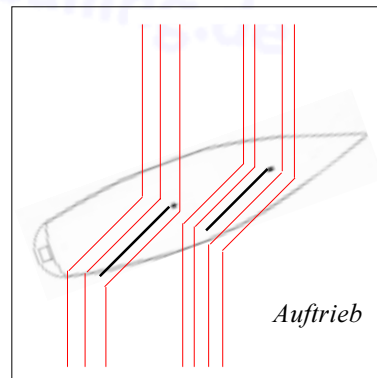
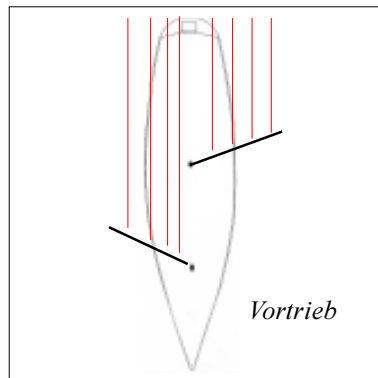
### Vortrieb und Auftrieb

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 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 Lufseite. 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 Segel-druckpunkt angreifende **Gesamtkraft** vorstellen. Das Schiff saugt sich gegen den Wind vorwärts.





## Die Wende

11

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 Steuermann 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 heben 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°.



## Die Wende

### 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 klargemeldet haben:

- Der Steuermann 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 wird 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 für das nächste Manöver legen.



## Die Halse

11

Segelmanöver

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

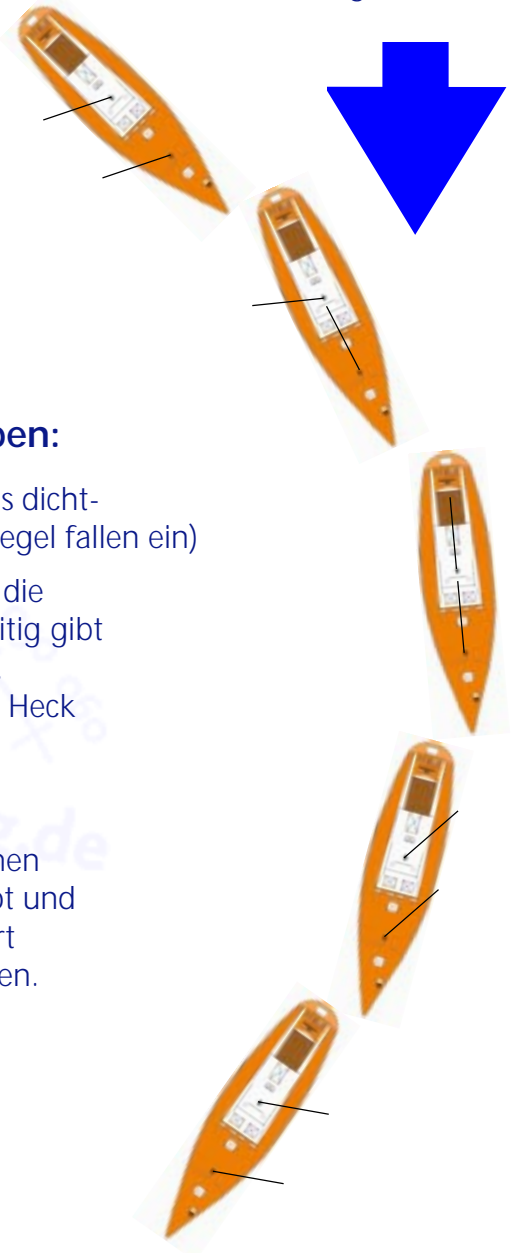
### Klar zur Halse!

- Großschot besetzen.
  - Schonerschot besetzen.
  - Beiholer besetzen.
  - Vorsegelschoten besetzen.
- Eventuell angeschlagene Bullenstander lösen.

### Wenn alle Stationen klagemeldet haben:

- Schonerschot im Windschatten des Großsegels dicht-holen und Lose aus dem Beiholer holen. (Vorsegel fallen ein)
- Der Steuermann fällt langsam ab, beobachtet die Drehung des Bugs und die Vorsegel. Gleichzeitig gibt er das Kommando „Hol dicht 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). 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





Notizen





## Kojenbelegungsplan

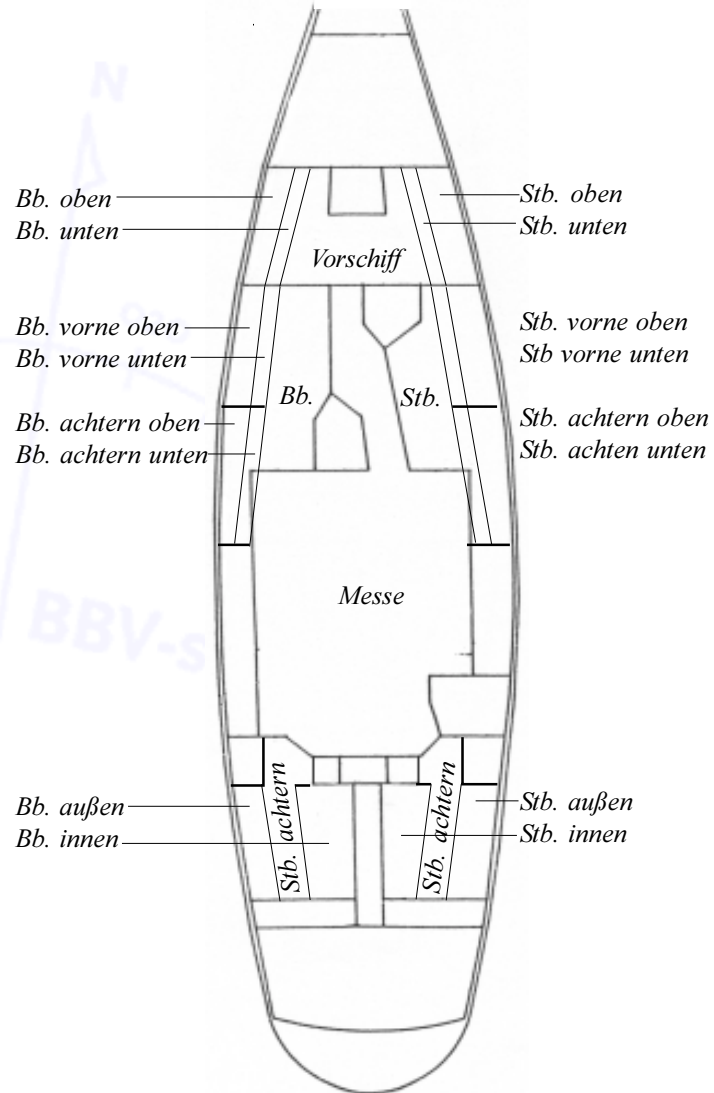
20

Kojenplan

### Kammern:

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

2 Kammern achtern: Steuerbord und Backbord zu je 2 Kojen

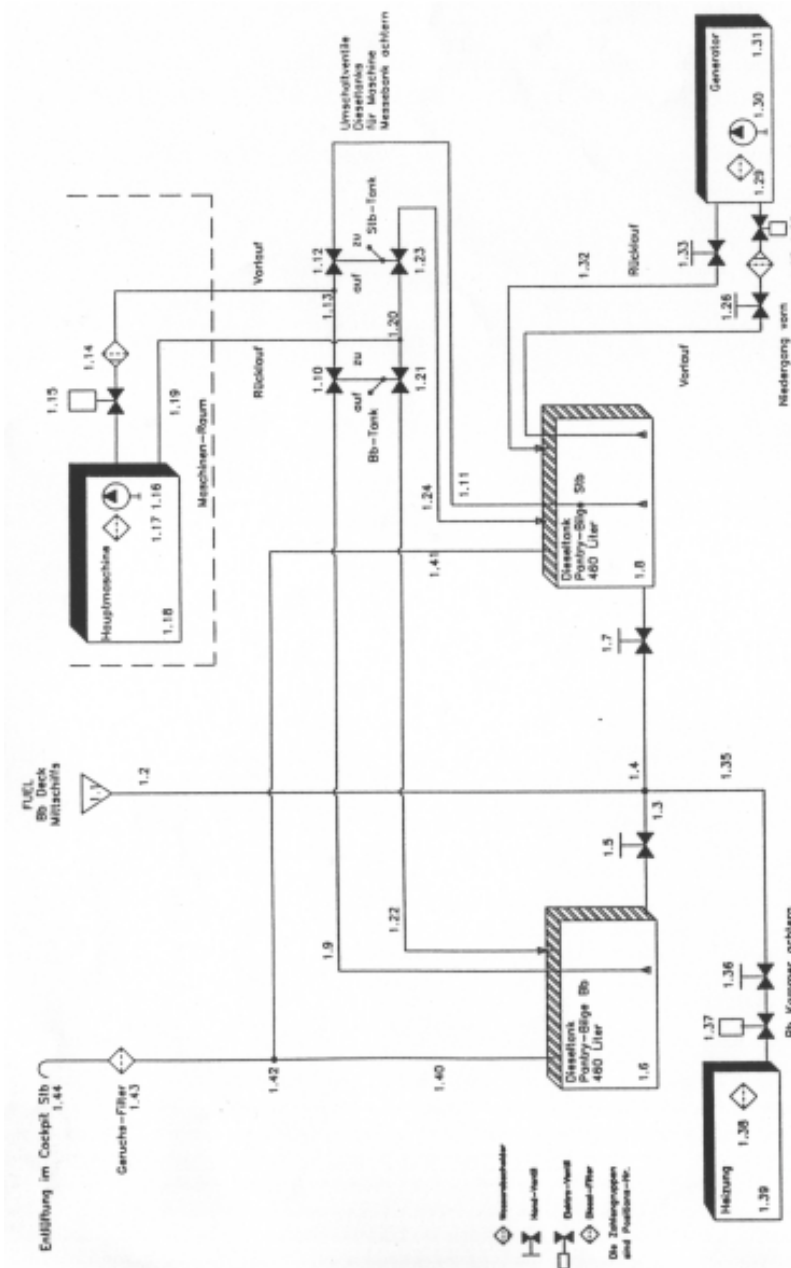




# 21

## Dieselsonversorgung

Dieselsonversorgung





### Dieselübernahme

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

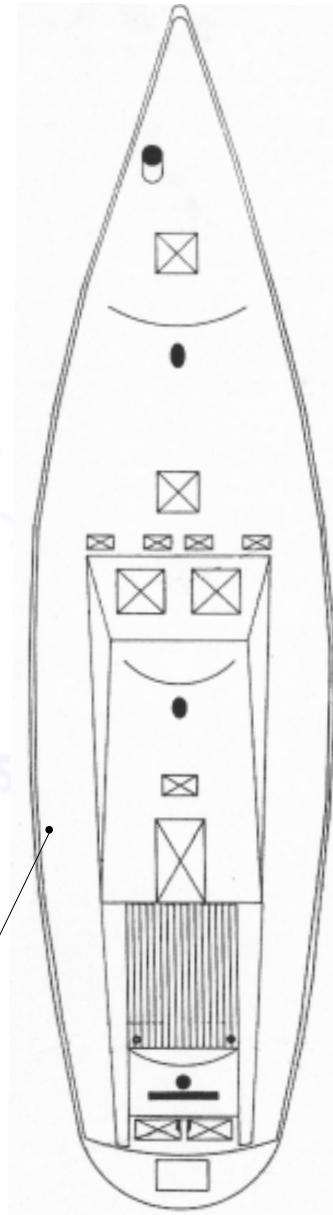
Brennstoffzufuhr Ak SaLontisch  
Backskiste Bb. 2 blaue Hebel für  
Bb. - und Stb. – Tank.

Oben: = zu  
Flach: = offen

Hauptschalter Maschinenstrom  
davor, ist immer an.

Wasserabscheider dann  
Magnetventil als Schnellschluß  
zu ??? vor Cockpit

Kühlwasserfilter in  
Kombüse vor Herd



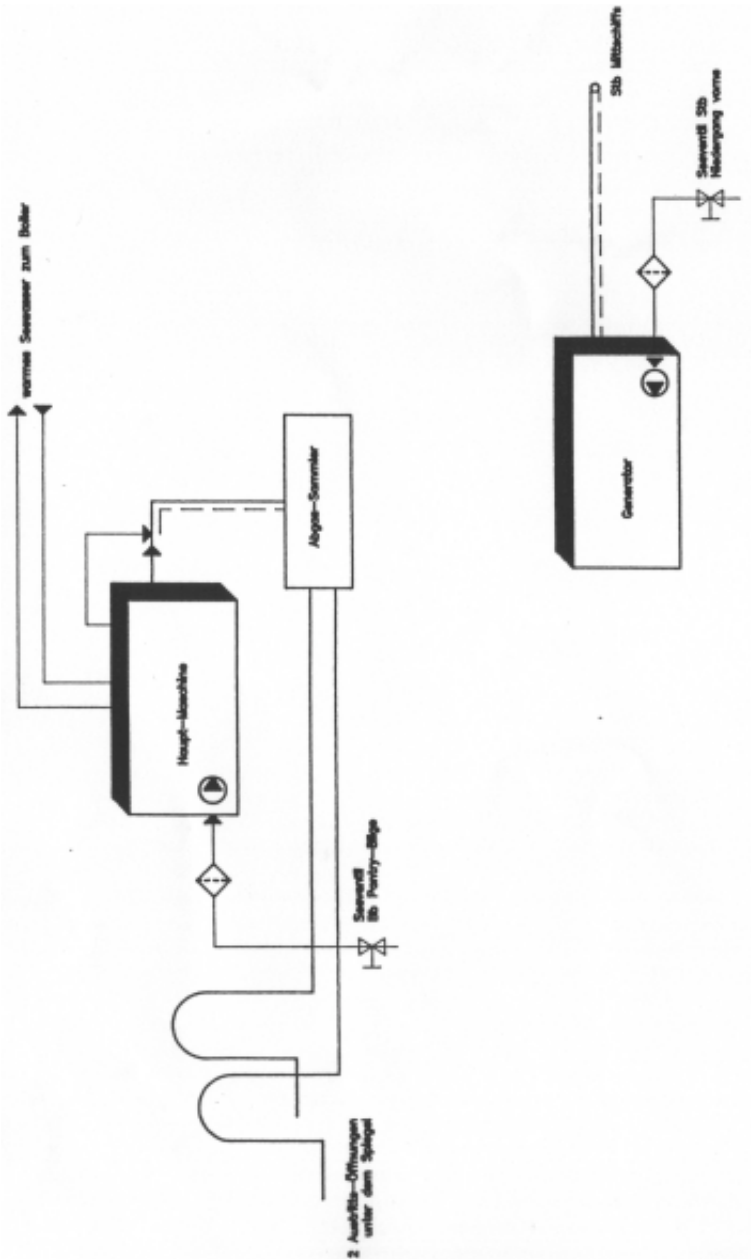
*FUEL Diesel*



22

## Kühlwasserversorgung

Kühlwasser-  
versorgung









## 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 Maschinenraum.

Einschalten: An der Steuertafel „Bilge Lenz-  
pumpe auf „manuell“

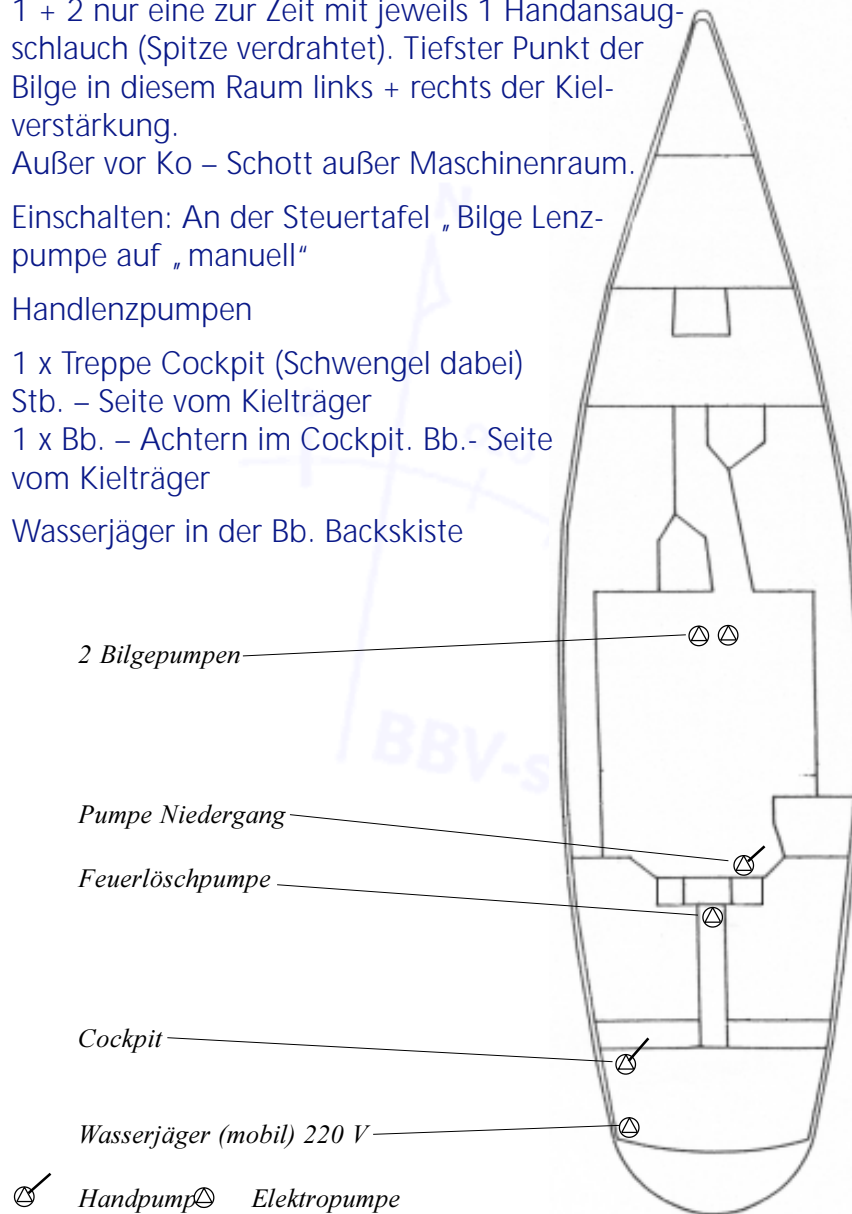
Handlenzpumpen

1 x Treppe Cockpit (Schwengel dabei)

Stb. – Seite vom Kielträger

1 x Bb. – Achtern im Cockpit. Bb.- Seite  
vom Kielträger

Wasserjäger in der Bb. Backskiste



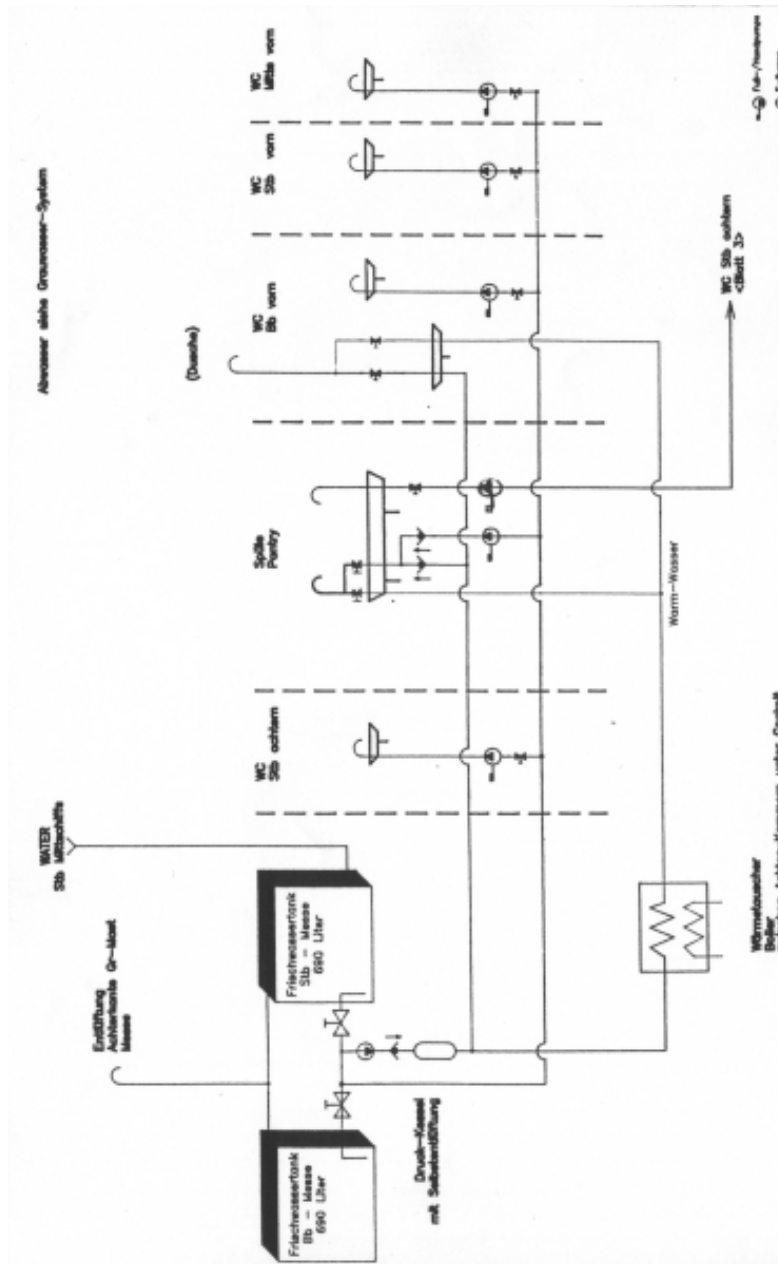
⊗ Handpumpe ⊕ Elektropumpe



21

Frischwasser-  
versorgung

## Frischwasser Versorgung

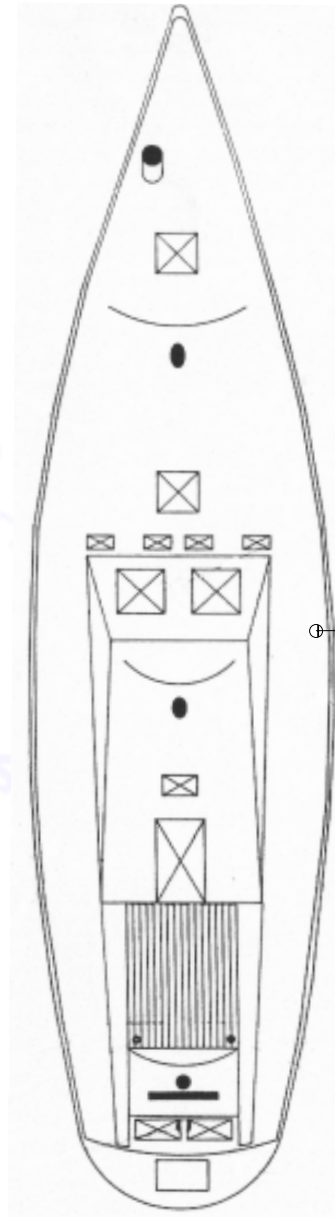




# Frischwasserversorgung

24

Frischwasser-  
versorgung



FRESH WATER IN  
Frischwasser



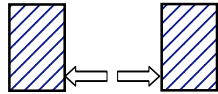
24

Frischwasser-  
versorgung

## Frischwasser Tanks

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

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

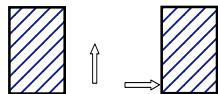


Anzeigen für die Tanks an  
der Schalttafel 2 + 3 von  
rechts.

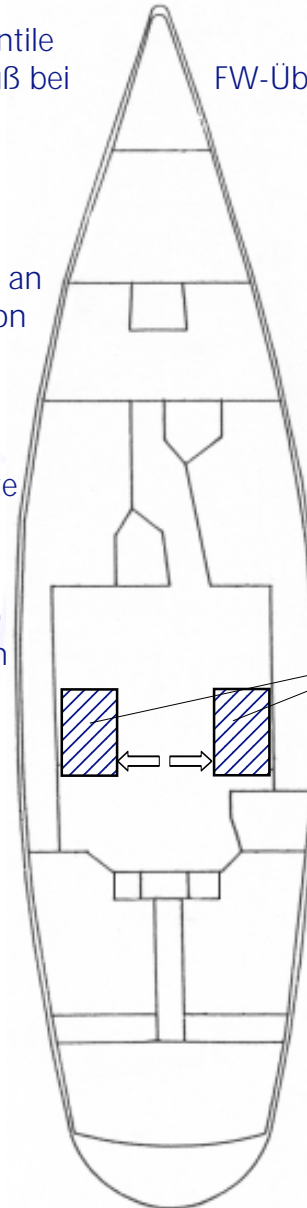
Brauchwasseranzeige  
ganz rechts. Brauch-  
wassertank Vorderkante  
Salon

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

Nach dem Tanken, nur  
aus einem Tank fahren



FW-Übernahme offen sein,

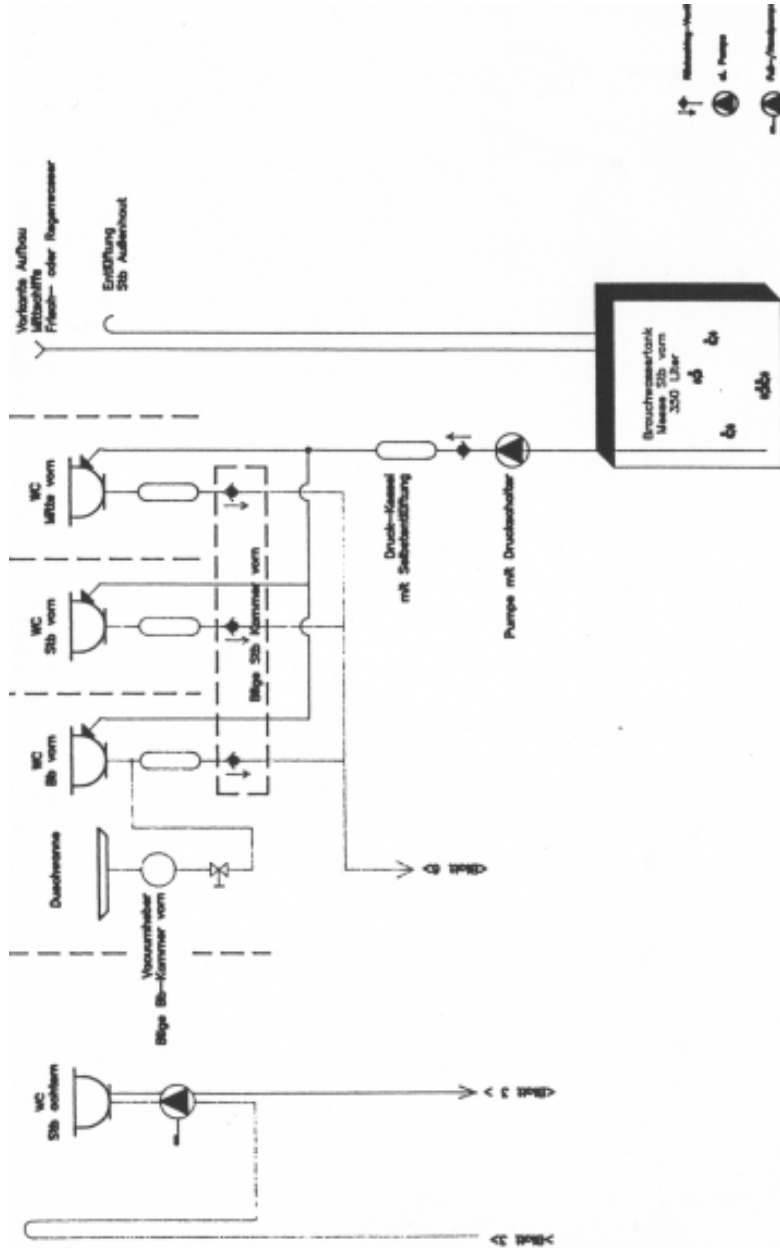


*Frischwassertanks*





WC- und Brauchwasserversorgung





## Toiletten

24

WC- und  
Braucheasser-  
versorgung

- 3 x Vacuumtoiletten im Vorschiff.

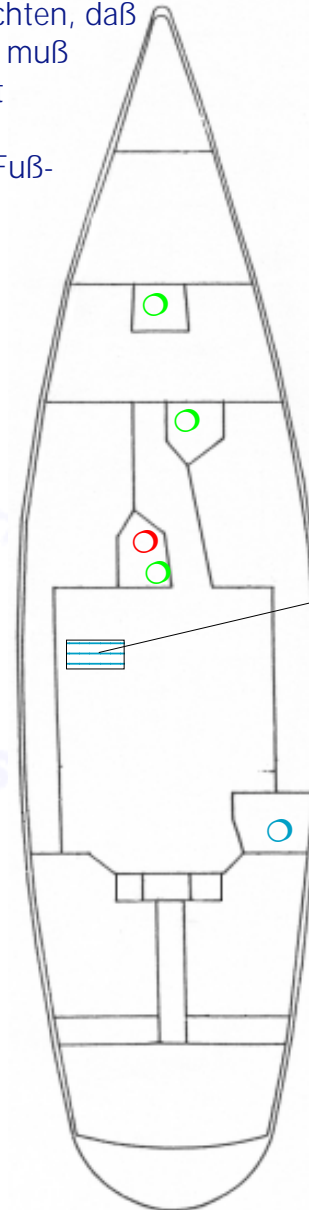
Bedienung: Beim Nachspülen darauf achten, daß der Topf komplett leer ist. Gummilippe muß danach benetzt sein – Kugel muß dicht schließen.

Falls nicht, durch leichtes drücken des Fußhebels 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-büse. Geht nur direkt außenbords.



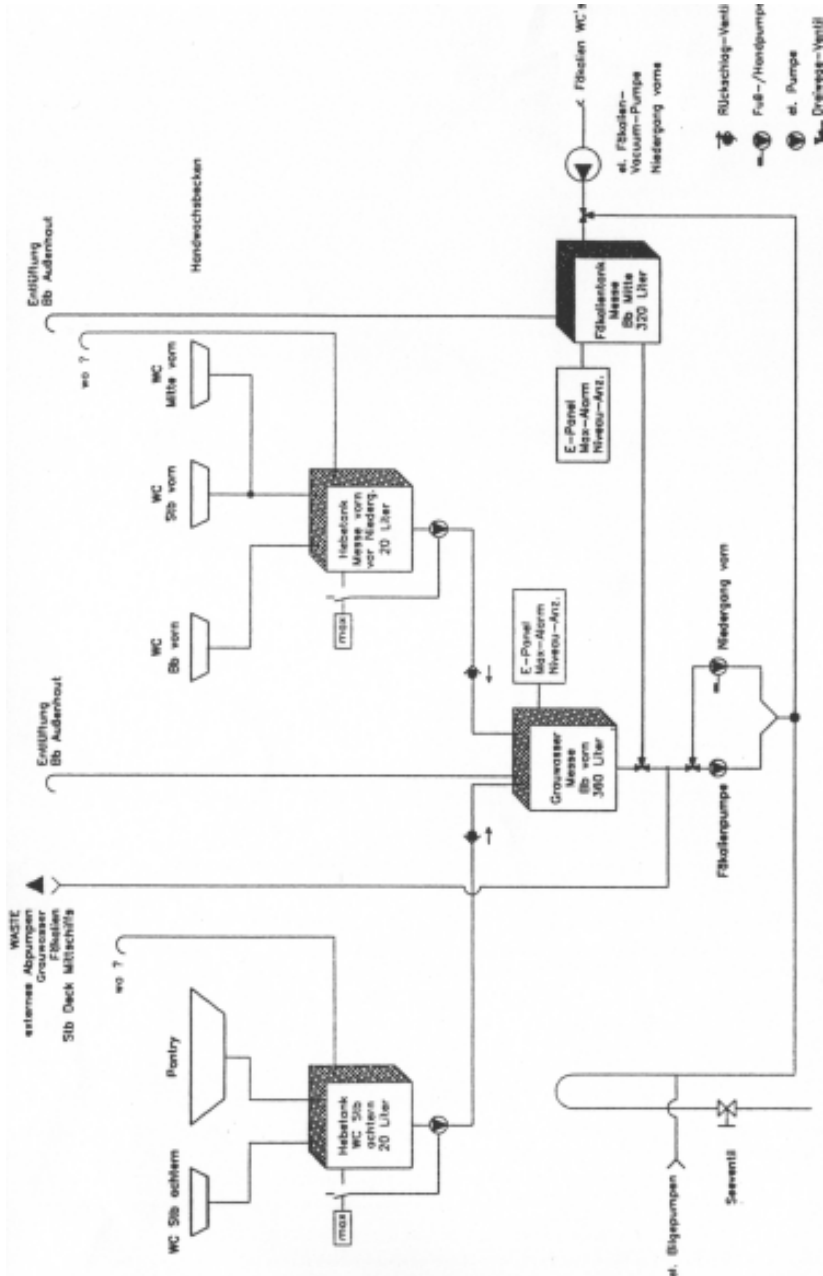
Fäkalientank 320l

Frischwasserwasch-  
becken mit Fußpumpe  
und Absperrventil am  
Wasserhahn.

Erste – Hilfe – Kasten  
in der Seewasser-  
toilette.



Grauwasser-  
system und  
Fäkalientank





## Grauwasseranlage

26

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

Grauwasser-  
system und  
Fäkaliertank

Anmerkungen zum Lenzen siehe Fäkalienanlage

Wichtig: Rückschlagventile auf dem GW – Tank regelmäßig säubern.

Verbot für Metalltopfschwämme.  
Abwaschen nur mit Schüssel-Waschwasser  
außen-  
bords.

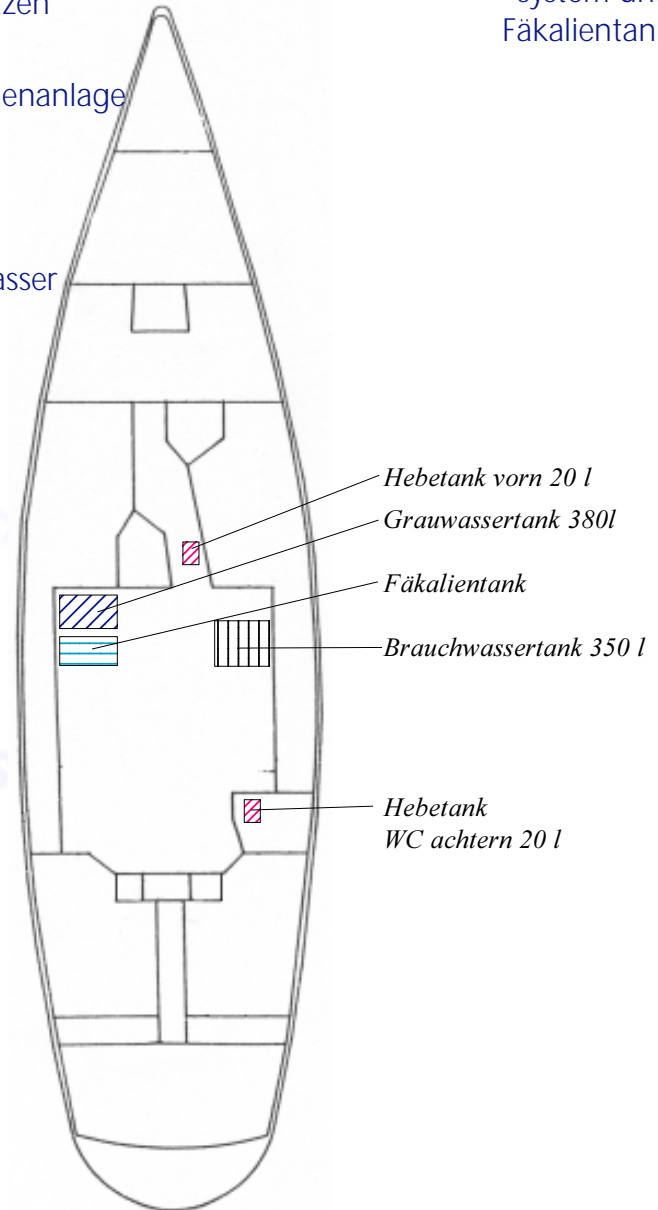
Keine Streichhölzer an Bord

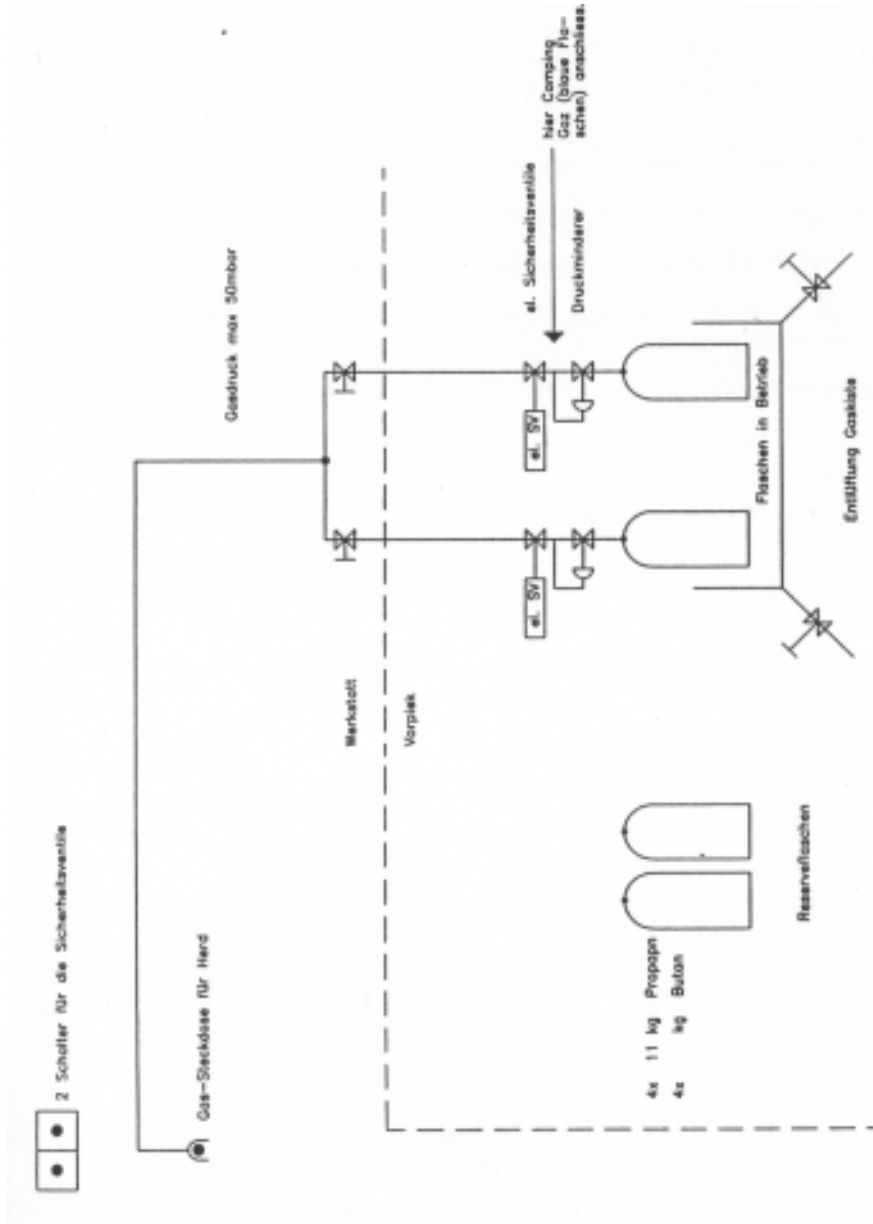
Hebetanks regelmäßig säubern um  
Schwimm schalter funktionsfähig  
zu halten (echt eklig)

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

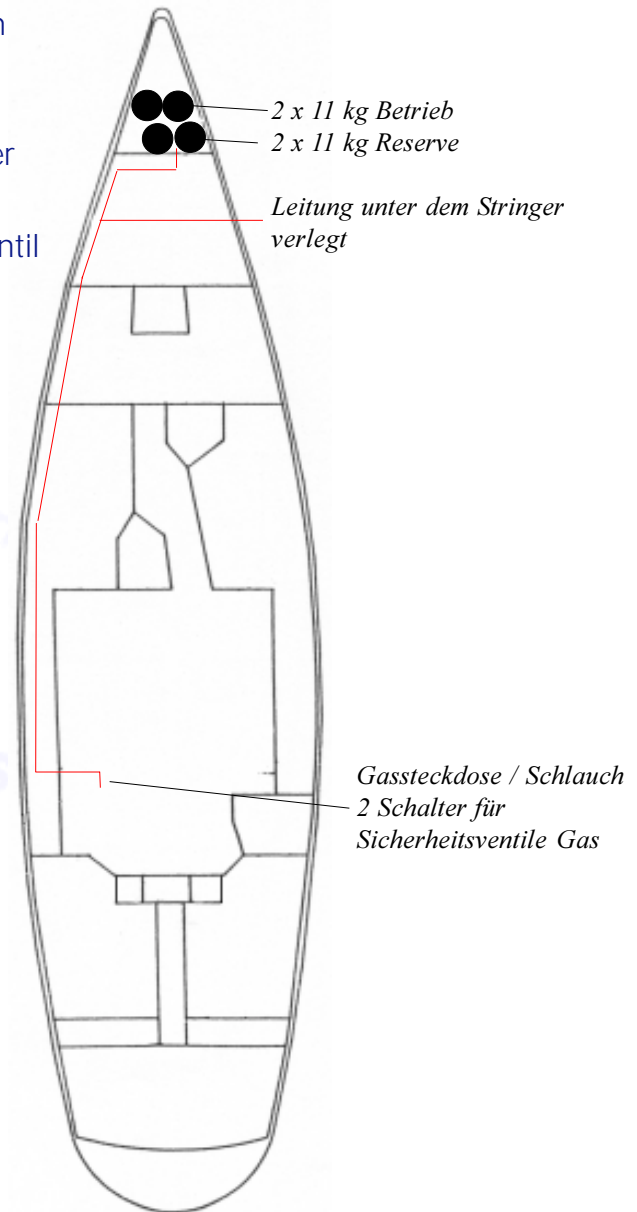
### Gasanlage

Gasversorgung

2 Gasflaschen im gasdichten Topf vorm Kollisionsschott vor Kabelgatt

1 Reserveflasche (2) im Gastopf mit 2 Entlüftungen nach außenbords immer offen

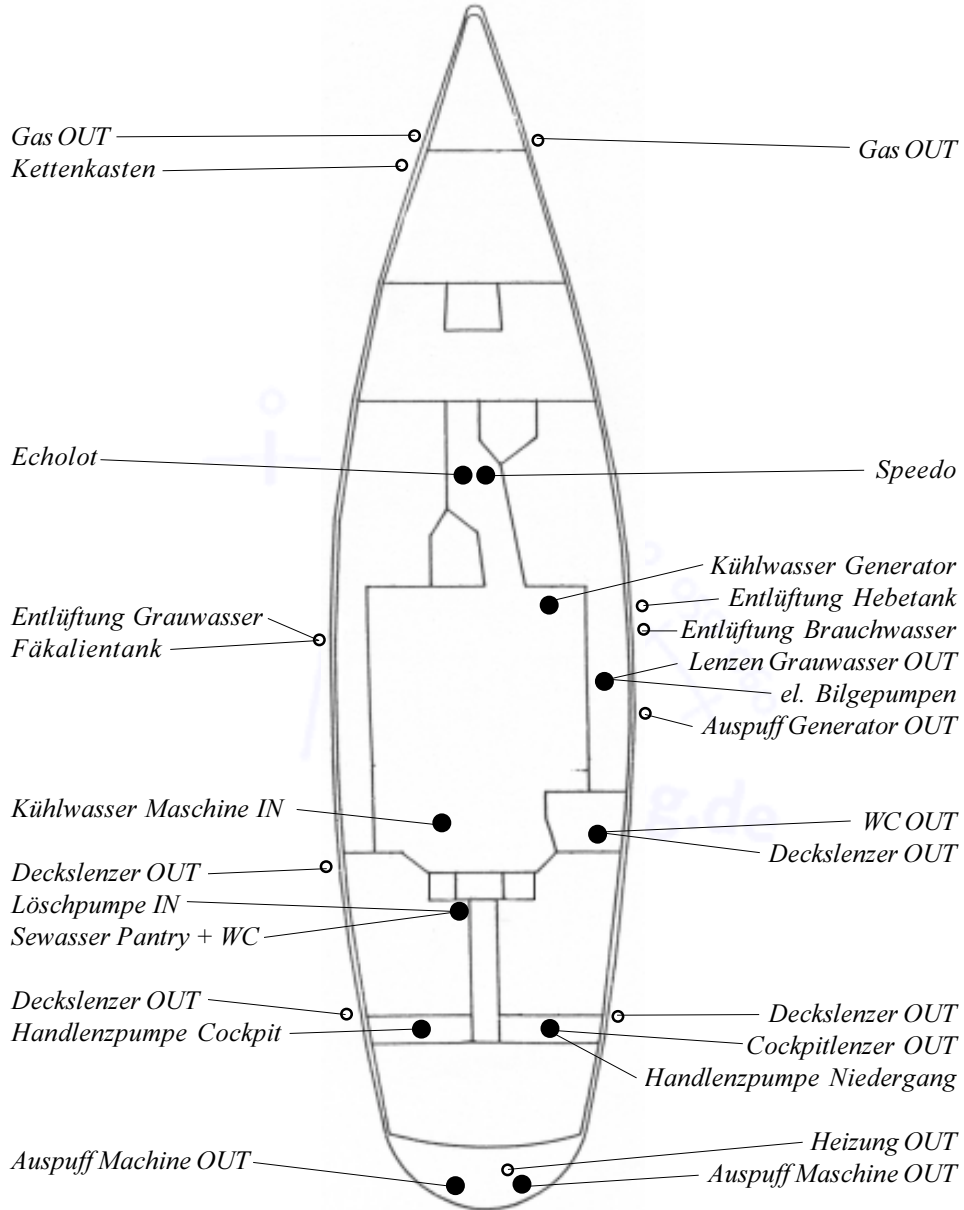
Die Gasflaschen werden per Magnetventil gesteuert, vom Fernschalter links neben dem Herd.

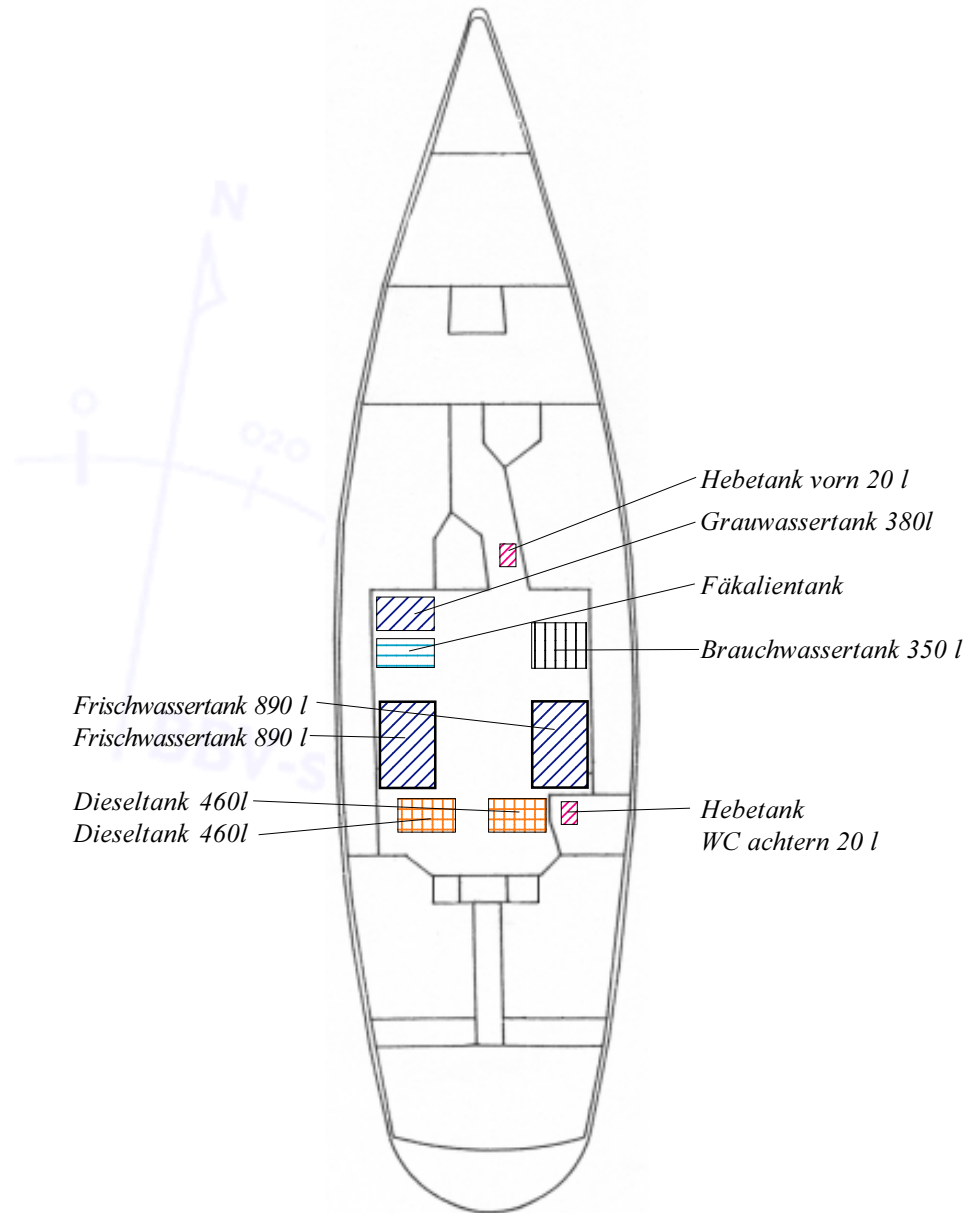




# Lageplan Seeventile

Lageplan  
Seeventile



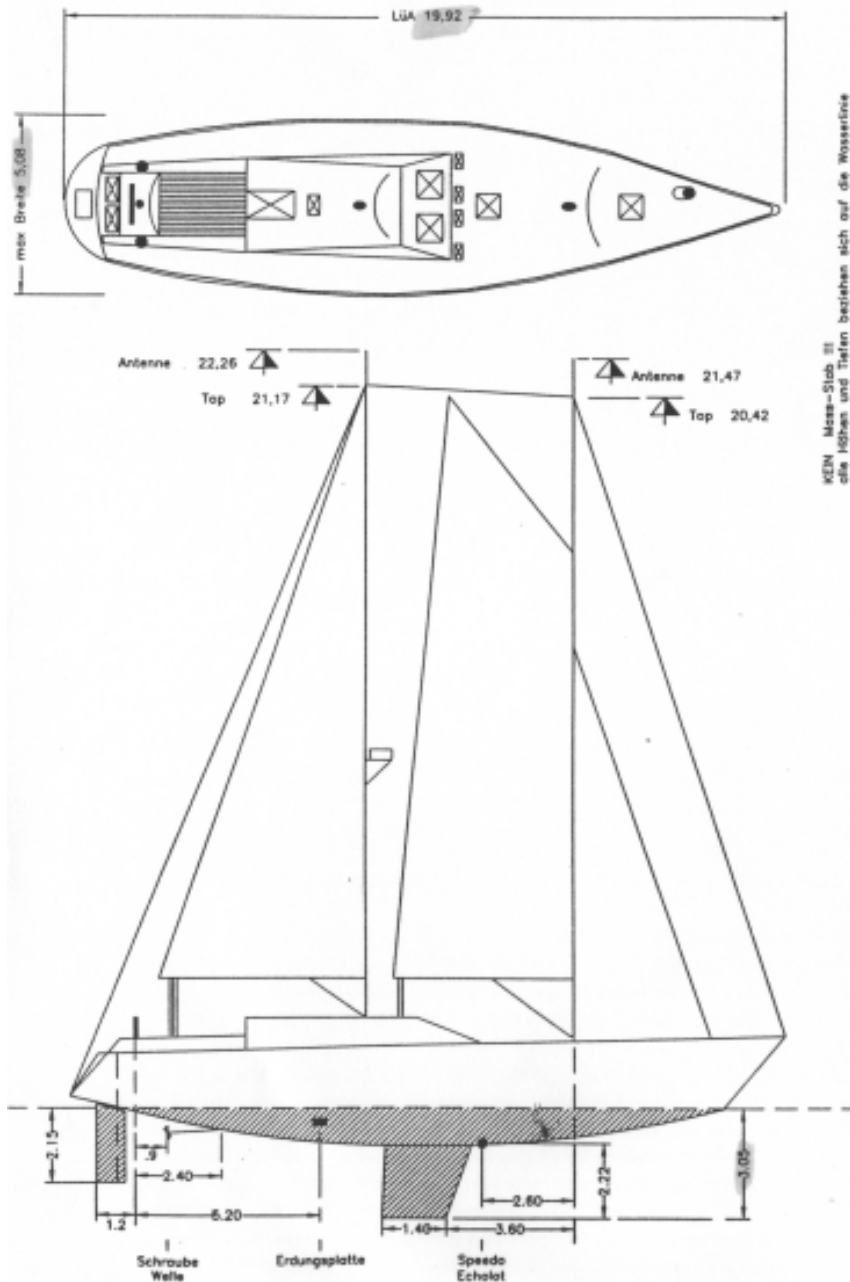




30

## Seitenansicht

Seitenansicht

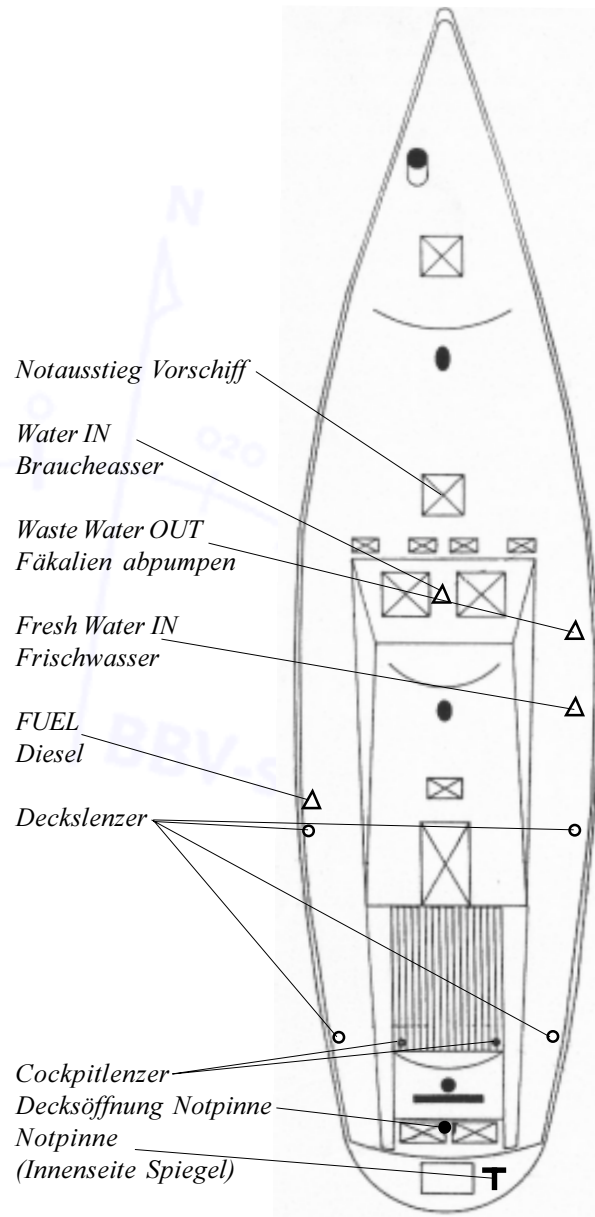




## Decks layout

31

Decks - Layout

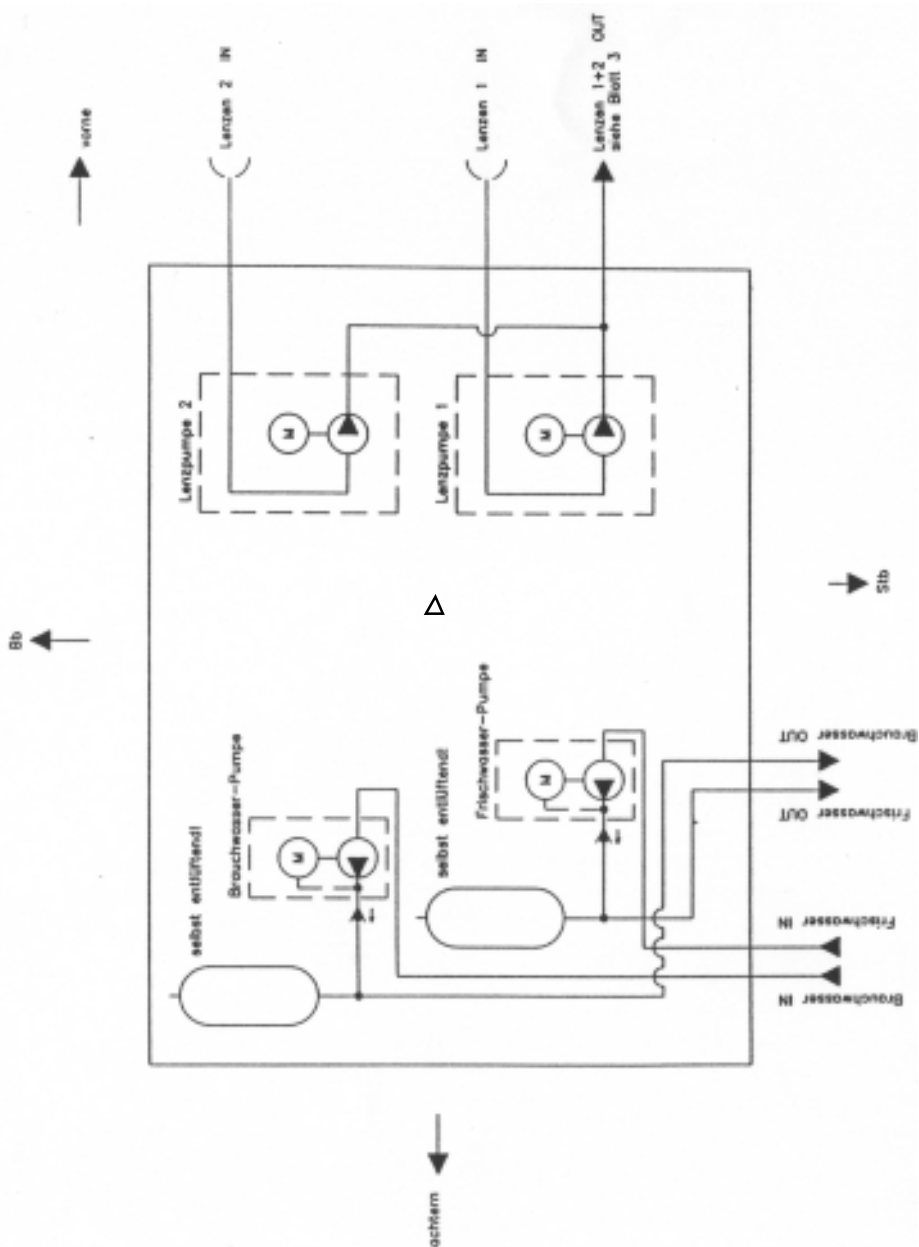




32

## 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 bling gesetzt  
Werkzeugschrank 1 x aber  
wahrscheinlich auch blind

Wenn keine Warmluft aus den Öffnungen  
kommt folgende Ursachen überprüfen:  
Öffnungen noch geschlossen, aufklappen  
Temperaturregler zu niedrig eingestellt,  
höher stellen

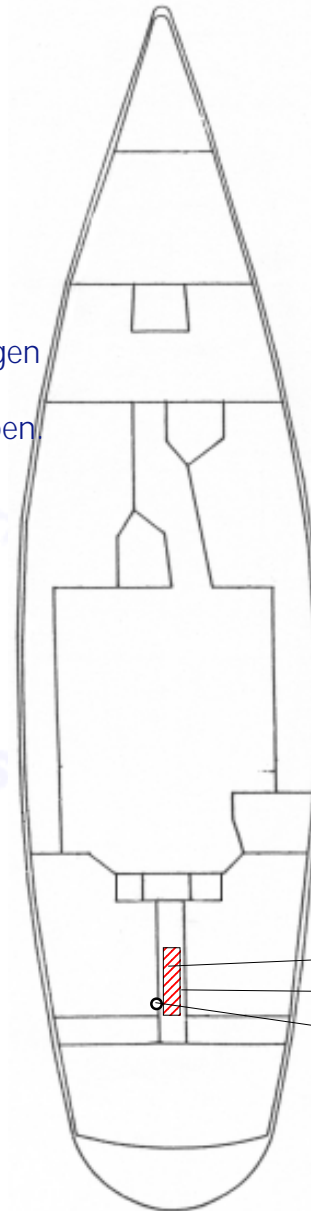
Sicherung ausgefallen, von Stb.  
Kammer wieder reindrücken

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 Kojе Bb. – Kammer

Dieselhahn an der Heizung direkt ist  
geschlossen.

Handpumpe an der Heizung betätigen  
Bb. – kammer

Erstickt weil Abgasrohr geschlossen.  
Badeplatfformausschnitt Stb. – Seite.  
Deckel in Navigrubbelkiste



## Bei Heizungsbetrieb beachten:

Deckel Abgasrohr  
entfernen, Bade-  
plattform.

Achternkammern –  
Auslaßöffnungen  
schließen, - Kammern  
werden zu warm

Keine Gegenstände vor  
den Auslaßöffnungen  
in den Kammern.

Skylights im Schiff  
schließen – von Zeit zu  
Zeit öffnen.

Alle Kammertüren auf  
Haken

Dieselheizung

E-Sicherung

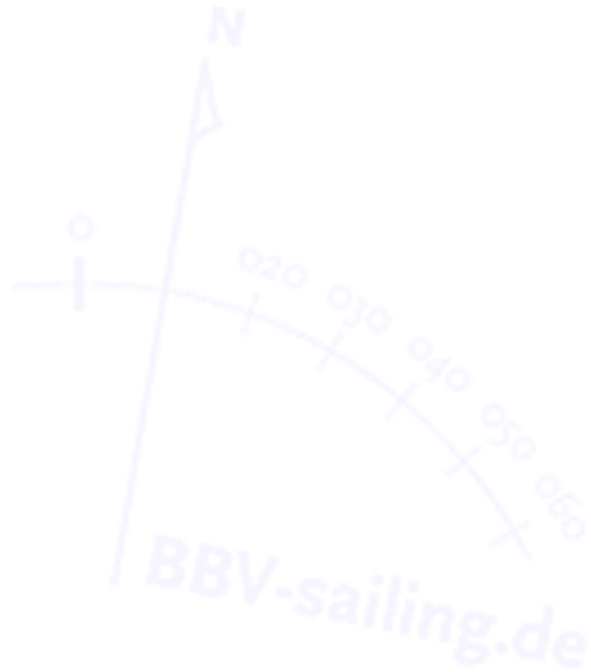
Dieselszulauf + Handpumpe



34

## Batterien

Stromversor-  
gung





### 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

