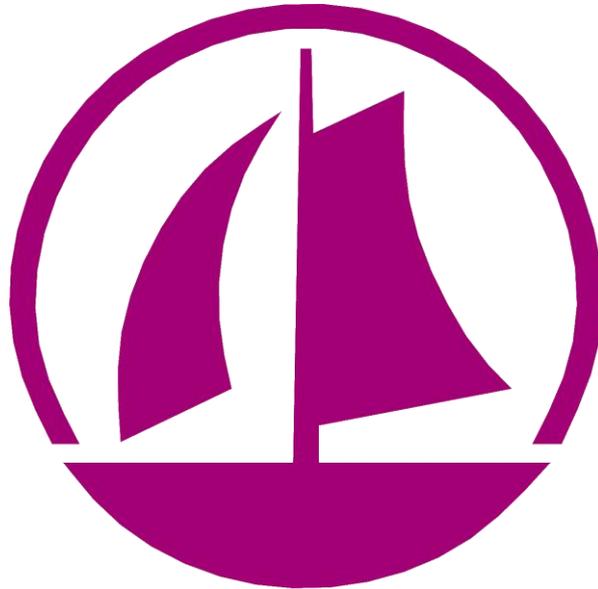




**Aquila Sailing**

Beratung | Gutachten | Segeln



# Logbuch und Fahrtenbuch für Segeltörns

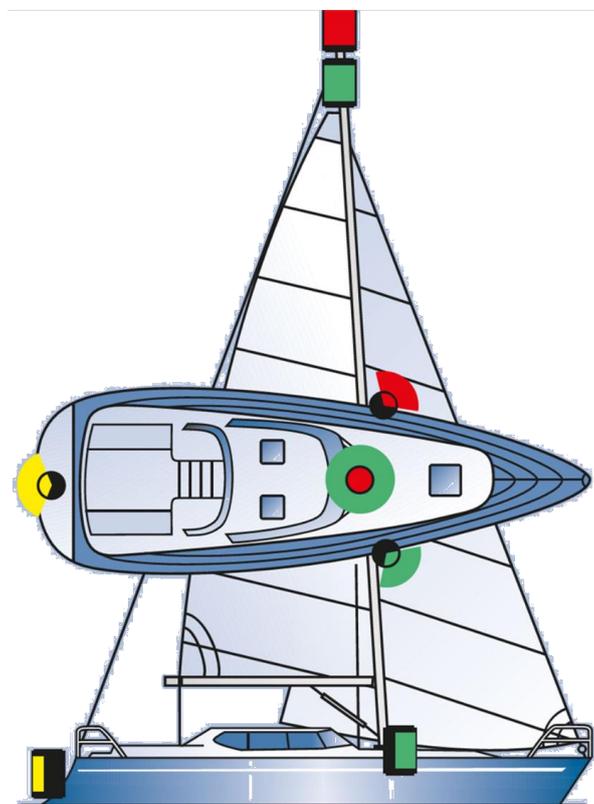
Yachtübernahme Checkliste  
Schiffs-, Crew- und Sicherheitseinweisung  
Notrollen und Aufgaben an Bord  
Crewliste  
Crewvertrag  
Wetterbedingungen  
Motorcheck (WOBBLE)  
Funkverkehr – wie mache ich es richtig?  
Wachplan  
Logbuchseiten für eine Woche



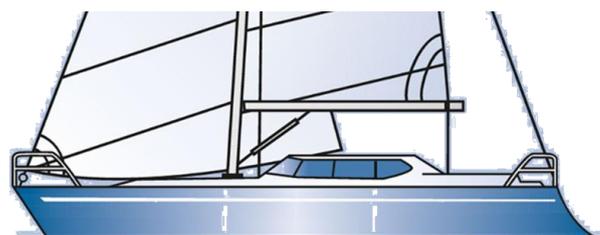
# Yachtübernahme

## Über Deck Check

<b>Positionslichter</b> Mechanisch ok? Fest und funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	<b>Bugkorb</b> Gerade und fest?	<input type="checkbox"/>	<b>Ankerbeschlag und Anker</b> Anker nicht verbogen? Sicherungsbolzen vorhanden und gerade?	<input type="checkbox"/>
<b>Ankerkette</b> Kette im Ankerkettenkasten befestigt? Ausreichend lang?	<input type="checkbox"/>	<b>Ankerwisch</b> Funktionsfähig? Fernsteuerung vorhanden und funktionsfähig? Manuelles Fieren möglich?	<input type="checkbox"/>	<b>Segel</b> Ordentlich, sauber, trocken? Welche Segel sind an Bord? Zubehör (Spi-Geschirr, etc.)?	<input type="checkbox"/>
<b>Rollfockanlage</b> Eindruck Check? Ggf. Ausrollen	<input type="checkbox"/>	<b>Vorschiffsdeck</b> Sauber und Schadenfrei?	<input type="checkbox"/>	<b>Strecktaue</b> Vorhanden? Befestigung in Ordnung?	<input type="checkbox"/>
<b>Relingstützen</b> Fest und nicht verbogen?	<input type="checkbox"/>	<b>Rumpf-Vorsteven</b> Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>	<b>Rumpf Steuerbord</b> Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>
<b>Rumpf Backbord</b> Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>	<b>Rumpf Heckspiegel</b> Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>		



Steuerbord



Backbord

Kratzer und Beschädigungen auf der Zeichnung markieren



<b>Rigg</b> Mast? Wanten? Stagen?	<input type="checkbox"/>	<b>Mastfuß</b> Ein- & Durchführungen der Fallen, Schoten, etc. i.O.?	<input type="checkbox"/>	<b>Mast</b> Radar? Lichter? Spinnakerbaum?	<input type="checkbox"/>
<b>Großbaum</b> Rutscher, Großfall, Dirk, Beschläge?	<input type="checkbox"/>	<b>Beschläge an Deck</b> Klampen, Augen, Bolzen?	<input type="checkbox"/>	<b>An Deck</b> Decksluken, Fenster, Handläufe?	<input type="checkbox"/>
<b>Sprayhood</b> Befestigung Fenster u. Bügel in Ordnung?	<input type="checkbox"/>	<b>Leinen, Schoten, Fender</b> Ausreichend vorhanden, Funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	<b>Landstromanschluss</b> Kabel, Einsteckdose, Umschaltung, Kabeltrommel? Adapter?	<input type="checkbox"/>
<b>Latten-Großsegel</b> Reffleinrichtung,-Leinen, Kauschen? Umlenkungen, Tuch, Lieken, Nähte, etc.?	<input type="checkbox"/>	<b>Roll Großsegel</b> Freier Lauf? Reffleine, Funktion aller Komponenten, Tuch, Lieken, Nähte, etc.?	<input type="checkbox"/>	<b>Fock/Genua</b> Tuch, Lieken, Nähte, Schoten	<input type="checkbox"/>
<b>Winschen</b> Kontrolle, ggf. Elektrik/ Hydraulik Winschkurbeln? Anzahl?	<input type="checkbox"/>	<b>Steuersäule</b> Ruderwirkung? Rad-Feststeller? Doppelruder?	<input type="checkbox"/>	<b>Außeninstrumente</b> Magnetkompass(e) Beleuchtung funktionsfähig? Plotter funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>
<b>Notpinne</b> Anschluss & Funktion? Stauort?	<input type="checkbox"/>	<b>Klavier</b> Klemmen, Umlenkungen, Locks?	<input type="checkbox"/>	<b>Backskisten</b> Deckel, Verschlüsse, Inhalt?	<input type="checkbox"/>
<b>Manuelle-Bilgepumpe</b> Wo ist Pumpenschwengel verstaut?	<input type="checkbox"/>	<b>Achterstag</b> Püttings fest, nicht verbogen? Achterstagspanner?	<input type="checkbox"/>	<b>Rettungsmittel</b> Welche vorhanden? Wurfring, Markierungsboje, etc.? Einsatzfähig?	<input type="checkbox"/>
<b>Rettungsinsel</b> Wo verstaut? Wie befestigt? Grab bag?	<input type="checkbox"/>	<b>Hecklicht</b> Funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	<b>Außendusche</b> Funktionsfähig? Absperrhahn geschlossen?	<input type="checkbox"/>
<b>Funktionskontrolle Maschine</b> Bugstrahlruder? Autopilot?	<input type="checkbox"/>	<b>Gaskasten</b> Absperrventil? Ersatzflasche/n? Füllstand	<input type="checkbox"/>	<b>Propeller</b> Drehrichtung? Radeffekt?	<input type="checkbox"/>

## Notizen

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



### Unter Deck Check

<b>Luken, Fenster, Lüfter</b> Funktionsfähig, dicht? <input type="checkbox"/>	<b>Bilge</b> Lot- und Logge dicht? Sauber und trocken? <input type="checkbox"/>	<b>Kabinen</b> Matratzen, Schränke -sauber und trocken? <input type="checkbox"/>
<b>Bad / Nasszelle</b> Seeventile funktionsfähig? WC funktionsfähig? Duschsumpf-Pumpe klar? Filter sauber? <input type="checkbox"/>	<b>Batterien</b> Wo? (Service / Motor) Zustand? Ladegerät/e? Ladezustand? <input type="checkbox"/>	<b>Sitzpolster</b> Sauber und trocken? <input type="checkbox"/>
<b>Herd</b> Funktionsfähigkeit? Absperrventile? Kardan / Feststeller? Anzündung? Feuerzeug? Sicherungsbügel? <input type="checkbox"/>	<b>Pantry</b> Ausreichend Geschirrmenge, Töpfe, Pfanne(n), Besteck, Schneidebrett, Wasserkessel? <input type="checkbox"/>	<b>Thermoskannen</b> Prüfen ob separate Kannen für Tee und Kaffee? c <input type="checkbox"/>
<b>Kühlschrank</b> Einschalten! Funktionsfähigkeit <input type="checkbox"/>	<b>Druckwasseranlage</b> Wo ist Pumpe? Funktionsfähigkeit d. Pumpe? <input type="checkbox"/>	<b>Lenzpumpen</b> Lage der Lenzpumpe? Manuell, elektrisch? <input type="checkbox"/>
<b>Navigationsgerät</b> Funktionscheck? Helligkeitsregler? <input type="checkbox"/>	<b>Seekarten</b> Elektronisch und Papier für das Reisegebiet? <input type="checkbox"/>	<b>Schiffsdokumente</b> Eigentumsnachweis? Funkzulassung? Bootsschein? Gasprüfbescheinigung? <input type="checkbox"/>
<b>EPIRP</b> Stauort? Funktionscheck? <input type="checkbox"/>	<b>SART</b> Stauort? Funktionscheck? <input type="checkbox"/>	<b>Funkgerät</b> Betriebsbereitschaft? Funktionsweise? <input type="checkbox"/>
<b>Seenotsignalmittel</b> Wo gestaut? Was ist vorhanden? <input type="checkbox"/>	<b>Rettungswesten</b> Je Crew 1x Ersatzpatronen? Lifebelts? <input type="checkbox"/>	<b>Maschine</b> WOBBLE? Seewasser-Ventil? Seewasser-Filter? Bilgen-Check? <input type="checkbox"/>
<b>Feuerlöschmittel</b> Löschdecke? Feuerlöscher: Welche und wo? <input type="checkbox"/>	<b>Erste-Hilfe-Koffer</b> Vorhanden, Inhalt? <input type="checkbox"/>	<b>Notfallwerkzeug</b> Wo gestaut? Was ist vorhanden? <input type="checkbox"/>
<b>Für Nachtfahrt</b> Taschenlampe vorhanden / funktionstüchtig? Handscheinwerfer vorhanden / funktionstüchtig? <input type="checkbox"/>	<b>Weiteres</b> Fahrtstörungslichter? Kegel / Ball? <input type="checkbox"/>	

#### Batterien

>12,6 voll geladen

~12,4 norm. geladen

~12,2 schwach geladen

~11,9 normal entladen

<11,9 tiefentladen

>14,4 Explosionsgefahr

#### Notizen

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



# Schiffs-, Crew und Sicherheitseinweisung

## Unter Deck

<b>Gas / Feuer / Toilette</b> <input type="checkbox"/> Herd / Kocheinheit Gas-Absperrventile Feuerlöscher / - decke Toilette Erklärung u. Funktion Kontrolle Fäkalientank u. Funktion	<b>Notsituationen</b> <input type="checkbox"/> Funkgerät (DW 69/16) Einweisung / DSC Alarm Plotter (Mob-Taste) EPIRP SART Signalraketen Erste Hilfe Kasten Bordwerkzeug	<b>Motor</b> <input type="checkbox"/> Durchführung „WOBBLE“ Seewasserfilter / Pumpenleistung Bilgencheck
<b>Wassereintritt</b> <input type="checkbox"/> Seeventile Leckstopfen Polster Rettungswesten Wasser-Bekämpfung	<b>Bordalltag – Allgemein</b> <input type="checkbox"/> MARPOL (Marine pollution) Seekrankheit – Umgang Bekleidung, Schuhe Krankheiten / Medikamente? Co-Skipper Fotoapparate auf aktuelles Datum/Uhrzeit einstellen (für späteren Fotoaustausch)	<b>Schiff „seeklar“ machen</b> <input type="checkbox"/> Allgemeine Ordnung Sicheres verstauen Luken schließen
<b>Notrollen</b> <input type="checkbox"/> Besprechen und Einteilung der Notrollen	<b>Törnablauf</b> <input type="checkbox"/> Route / Wünsche Tagesablauf Essenzeiten /Planung	<b>Aufgabenverteilung</b> <input type="checkbox"/> Bordkasse Logbuch Passagenplanung Ordnung Motorcheck-täglich

## Über Deck

<b>Sicherheitseinrichtungen</b> <input type="checkbox"/> Rettungskragen Danbuoy Lenzpumpen (elektrisch / manuell) Notpinne	<b>Rettungsinsel</b> <input type="checkbox"/> Aufteilung Funktion / Auslösung Verfahren	<b>Motoreinweisung</b> <input type="checkbox"/> An- / Ausmachen Motorbedienung Umgang mit Schalthebel
<b>Schiff klarmachen</b> <input type="checkbox"/> Persenning Großsegel anschlagen Falle aufklaren c	<b>Manöver</b> <input type="checkbox"/> Umgang mit Tauwerk (Knoten, Klampen, Winschen) Wichtige Manöver werden vor/nach dem Auslaufen besprochen	<b>Ankerbedienung</b> <input type="checkbox"/> Anker-Hauptsicherung ein/aus? Ankersicherung am Schaltpanel ein/aus? Up / Down? Motor sollte laufen!
<b>Rettungswesten</b> <input type="checkbox"/> Kontrolle Patrone Kontrolle Salztabelle Anlegen und Anpassen Lifebelt, Einsatz Strecktaue Einpickmöglichkeiten	Die aufgeführten Punkte wurden mit der Crew besprochen.   Datum / Unterschrift des Schiffsführers	

## Zusätzliche Anmerkungen

---

---



# Notrollen – Aufgabenverteilung

## Mensch über Bord

Laute Alarmierung der gesamten Crew Sofortige Nahbereichsmanöver einleiten	Rudergänger / Deckscrew
Ausguck besetzen Markierungsmittel nachwerfen/auslösen	Crewmitglied im Cockpit
VHF-DSC-Taste drücken GPS-MOB-Taste drücken Maschine starten Nahbereichsmanöver fahren	Rudergänger
Bergung vorbereiten	
Ggf. VHF mit Crewmitglied besetzen	
Vorsegel einrollen Großsegel sichern (Schot dicht) Ggf. Crewmitglied zur Bergung klarmachen/ anleinen!	
Bergung des Überbordgegangenen	
Aufhebung des Notfalls über Funk nach erfolgreicher Bergung	

## Wasser im Schiff (noch unkritisch)

Elektrische Bilgenpumpe manuell einschalten, Wasseraustritt überprüfen	
Handlenzpumpe (Cockpit) klarmachen, Probeschlag, Wasseraustritt/Funktion prüfen	
Schlagpütz klarmachen	
Lecksuche	

## Wasser im Schiff (kritisch)

Rettungswesten anlegen	Gesamte Crew
VHF-DSC-Notruf absetzen (>5sec drücken) VHF-Mayday-Notruf absetzen (Sprechfunk)	
Rettungsinsel an Deck klarmachen (nicht auslösen!)	
EPRIP an Deck bringen, sichern und auslösen	
Weitere Lecksuche / Leckbekämpfung	
Maßnahmen „Verlassen Schiff“ vorbereite	



**Feuer im Motorraum / starke Rauchentwicklung aus Motorraum**

Kann auf die Maschine verzichtet und gesegelt werden?	Rudergänger / Wachführer
JA: Kraftstoffzufuhr unterbrechen JA: etwas später: Elektro-Hauptschalter-Maschine abstellen JA: Motorbelüftung schließen	
NEIN: Maschine laufen lassen	
Brandortsuche: Motorraum nur vorsichtig öffnen! Brandbekämpfung nur bei eindeutigen Brandherd	
CO2-Löcher einsetzen	

**Feuer im Schiff**

Pantry: Fettbrand: nur abdecken nicht löschen	
Personenbrand: Löschdecke	
Elektrobrand: Strom abstellen, dann Brandbekämpfung	
Herdbrand: Gas abstellen	
Brandbekämpfung mit Feuerlöscher	

**Grundberührung**

Crewzustandsüberprüfung: gibt es Verletzte? (auch unter Deck / Freiwache)	
Kontrolle Wassereinbruch (Rudersektion, Vorschiff, Segellast)	
Ggf. Deaktivierung automatischen Bilgenpumpe für Schadenfeststellung	
Riggkontrolle	
Segel bergen, bzw. Druck rausnehmen	
Bei sehr harter Grundberührung: Befestigung schwerer Teile prüfen (Motor, Generator, Tanks, etc.)	
Navigation: Lageprüfung, Wassertiefe checken, Fahrtrichtung überprüfen	
Maschinenmanöver vorsichtig in Richtung tiefes Wasser	



### Ruderbruch / Ruderschaden

Fahrt aufstoppen	Rudergänger
Im Flachwasser: Anker klar zum Fallen	
Segel bergen	
Motor starten (nicht einkuppeln)! Gefahr: Teile am Propeller	
Schadensprüfung	

### Stromausfall / Instrumentenausfall

Prüfung der Spannung am Anzeigeeinstrument Unnötige Verbraucher abstellen (z.B. Kühlschrank, Autopilot)	
Sicherungen prüfen	
Maschine starten Generator starten	Rudergänger

### Motorausfall

Langsamer Ausfall? Kraftstoffmangel? Schlagartiger Ausfall? Propeller blockiert?	Rudergänger
Im Flachwasserbereich Anker klarmachen?	
Ist Segeln möglich?	Rudergänger / Wachführer

### Verlassen der Yacht vorbereiten / Rettungsinsel vorbereiten

Rettungswesten anlegen	Gesamte Crew
Rettungsinsel an Deck holen, Leinenverbindung herstellen	
Grab bag packen und griffbereit legen	
VHF-DSC-Notruf absetzen VHF-Mayday senden	
EPIRP aktivieren und zur Rettungsinsel bringen	
Seenotsignale packen, Mobile-VHF packen, AIS-SART packen	

### Verlassen der Yacht/ Rettungsinsel besteigen

Von der Yacht aus letzten Funk-Notruf absetzen	
Die Crew steigt erst in die Insel, wenn die Yacht wirklich aufgegeben werden muss	
Wenn die Crew die Insel vollständig bestiegen hat und die Yacht wirklich zur Gefahr wird: Leinenverbindung kappen	



# Yachten-/ Fahrten-/Logbuch

Yacht: \_\_\_\_\_

MMSI: \_\_\_\_\_

Call Sign: \_\_\_\_\_

Starthafen: \_\_\_\_\_

Zielhafen: \_\_\_\_\_

Reise vom: \_\_\_\_\_ bis: \_\_\_\_\_

## Schiffsdaten

Länge: \_\_\_\_\_

Breite: \_\_\_\_\_

Tiefgang: \_\_\_\_\_

Masthöhe: \_\_\_\_\_

Motorleistung: \_\_\_\_\_

## Füllstände

Treibstoff:                    voll / halbvoll / leer    gesamt: \_\_\_\_\_ Liter

Trinkwasser (1):            voll / halbvoll / leer    gesamt: \_\_\_\_\_ Liter

Trinkwasser (2):            voll / halbvoll / leer    gesamt: \_\_\_\_\_ Liter

Fäkalientank/s:            voll / halbvoll / leer    gesamt: \_\_\_\_\_ Liter

Gasflasche (1):            voll / halbvoll / leer

Gasflasche (2):            voll / halbvoll / leer

Motor-Std.:            Start: \_\_\_\_\_    Ende: \_\_\_\_\_    Gesamt: \_\_\_\_\_

Generator-Std.:        Start: \_\_\_\_\_    Ende: \_\_\_\_\_    Gesamt: \_\_\_\_\_



# Crewliste

Skipper/in: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Anschrift/ Email: \_\_\_\_\_

Co-Skipper/in: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Anschrift/ Email: \_\_\_\_\_

Crewmitglied: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Anschrift/ Email: \_\_\_\_\_



# Crewvertrag

- Sicherheit:** Der Skipper ist für die Sicherheit von Schiff und Crew während des Segeltörns verantwortlich. Der Skipper entscheidet über den Einsatzrahmen der Mitsegler unter Berücksichtigung ihrer Fähigkeiten und Belastbarkeit. Mitsegler haben den Anweisungen des Skippers Folge zu leisten und die Ihnen übertragenen Tätigkeiten sorgfältig und gewissenhaft auszuführen. Auf See trägt, auf Anweisung des Skippers, jeder Teilnehmer eine Rettungsweste, ggf. einen Lifebelt. Ein Abbruch des Törns für einen Mitsegler kann dadurch erzwungen werden, dass der Mitsegler durch sein eigenes Verhalten den Törn nachhaltig stört und sich den Anordnungen des Skippers widersetzt. Ein Anspruch auf (auch teilweise) Erstattung des Törnbeitrags besteht dann nicht.
- Rauchen und Alkohol** geschieht in eigener Verantwortung. Wer will und muss, kann dies mit Rücksicht auf die Mitsegler tun. Unter Deck ist das Rauchen strengstens verboten! Seefahrt und Alkohol scheinen eng zusammen zu gehören, vertragen sich aber nur auf niedrigem Niveau.
- Verpflegung und Bordkasse:** Von der Crew wird eine „Bordkasse“ eingerichtet, in die jedes Crewmitglied bei Törnbeginn einzahlt. Ein Mitglied der Crew wird als Bordkassenverwalter bestimmt. Alternativ kann auch eine App genutzt werden. Aus der Bordkasse werden die Gemeinschaftskosten wie Hafengebühren, Kautionsversicherung und Einkäufe für Verpflegung an Bord sowie die Dieselposten gezahlt. Der Skipper wird an Bord traditionell von der Crew mitverpflegt. Am Ende des Törns wird die Bordkasse abgerechnet, ein Überschuss wird ausbezahlt, eine evtl. Unterdeckung wird ausgeglichen.
- Aufgaben und Haftung des Skippers:** Der Skipper übernimmt die Aufgabe der Schiffsführung entsprechend der gebotenen seemännischen Umsicht und die seefahrerische Betreuung der Mitsegler. An Bord ist seinen Anweisungen Folge zu leisten. Er vermittelt seglerische Kenntnisse und kann und soll Crewmitglieder mit Aufgaben betrauen. Daraus allein kann keine grobe Fahrlässigkeit abgeleitet werden, soweit diese Aufgaben erklärt worden sind und zugemutet werden können. Zu Beginn des Törns wird ein Crewmitglied als Co-Skipper bestimmt, welcher bei Ausfall des Skippers (Entscheidungsunfähigkeit oder ungewollte Abwesenheit von Bord) zwischenzeitlich seine Rechte und Pflichten übernimmt.
- Törnvorbereitung:** Der Skipper sorgt selbstständig für eine gewissenhafte Vorbereitung. Unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse, den Möglichkeiten und Wünschen der Crew und der seemännischen Beurteilung der Lage legt der Skipper die Route und das Ziel fest, welches auch von einer zunächst geplanten Route abweichen kann. Minderung oder Schadensersatzansprüche sind diesbezüglich ausgeschlossen. Bis auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz ist jegliche Haftung untereinander ausgeschlossen. Das gilt insbesondere für Schäden an Leib, Leben, Gesundheit und Eigentum. Jedes Crewmitglied nimmt auf eigene Gefahr an diesem Törn teil und verzichtet auf Ersatzansprüche aus allen rechtlichen Gesichtspunkten für sämtliche Schäden gegen den Schiffsführer, die anderen Crew-Mitglieder und dem Veranstalter. Dies gilt auch für Anreise-, Storno oder ähnliche Kosten, die dem Teilnehmer entstehen, weil ein Törn abgesagt oder abgebrochen werden muss. Der Haftungsausschluss bezieht sich auch für evtl. Fahrgemeinschaften zum Zwecke der An und Abreise zum Ausgangsort des Törns. Versicherungen sind privat abzuschließen. Landausflüge etc. werden auf eigene Gefahr unternommen. Für Schäden, Unfälle, Verluste und Verspätungen kann nicht gehaftet werden. Das Beförderungsrisiko trägt der Teilnehmer. Ein durch Havarie während des Törns entstandener Nutzungsausfall führt zu keiner, auch nicht teilweisen Rückerstattung. Dieser Haftungsverzicht umfasst auch Ansprüche mittelbar Geschädigter, denen der Teilnehmer unterhaltspflichtig ist oder werden kann oder er zur Dienstleistung verpflichtet ist.
- Haftung für Schäden durch die Crew:** Crew und Skipper haben dafür Sorge zu tragen, dass die Yacht in einwandfreiem Zustand bleibt. Die Crew haftet als Nutzer der Yacht gemeinschaftlich für den Betrieb und das Bewohnen der Yacht (Yachtschäden, Drittschäden, Folgeschäden oder Verlust von Ausrüstung etc.), soweit die Schäden nicht durch die bestehende Yachtversicherung (Vollkasko & Haftpflicht) abgedeckt sind. Die Selbstbeteiligung der Vollkasko beträgt \_\_\_\_€. Durch den Abschluss der Kautionsversicherung kann das Risiko auf 0€ reduziert werden. Mit deiner Unterschrift bestätigst du, dass du selbst die volle Verantwortung für dich trägst, du mindestens 15 Minuten ununterbrochen in tiefem Wasser ohne Hilfsmittel schwimmen kannst, das zur Verfügung gestellte Material – also Schiff und Ausrüstung – sorgfältig behandelst und bereit bist, die notwendigen Arbeiten an Bord gemeinsam mit den anderen Crewmitgliedern durchzuführen. Evtl. akute oder chronische Erkrankungen und/oder körperliche Einschränkungen, die z.B. besondere Rücksichtnahme oder Medikamente erfordern, teilst du uns rechtzeitig mit. Meteorologische Ereignisse wie Starkwind und Seegang können Ursache für erhebliche körperliche Belastung darstellen. Dies stellt keinen Mangel dar.

Name in Druckbuchstaben

---

---

---

---

---

---

---

---

Unterschrift

---

---

---

---

---

---

---

---



# Wetterbedingungen

## Windstärke

	Beaufortskala	m/s	kn	km	Seegang
0	still	0	0	0	Glatte See
1	leiser Zug	2	4	7	Kleine Kräuselwellen
2	leichte Brise	4	8	14	Kleine kurze Wellen
3	schwache Brise	6	12	22	Kämme beginnen sich zu brechen
4	Mäßige Brise	8	16	29	Noch kleine Wellen mit weißen Schaumkronen
5	Frische Brise	10	19	36	Mäßige Wellen, überall Schaumkronen
6	Starker Wind	12	23	43	Bildung großer Wellen, Kämme brechen, Gischt
7	Steifer Wind	15	29	53	Hohe, rollende See, Schaumstreifen
8	Stürmischer Wind	18	35	65	See türmt sich, starke Brecher
9	Sturm	22	42	79	Hohe Wellenberge, dichte Schaumstreifen
10	Schwerer Sturm	26	50	94	Sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen
11	Orkanartiger Sturm	30	58	108	Außerordentlich hohe Wellenberge, Sichtbehinderung durch Gischt
12	Orkan	35	70	128	Luft mit Schaum und Gischt aufgefüllt

## Seegang

0	ruhige, spiegelglatte See
1	ruhige, gekräuselte See
2	schwach bewegte See
3	leicht bewegte See
4	mäßig bewegte See
5	grobe See
6	sehr grobe See
7	hohe See
8	sehr hohe See
9	außergewöhnlich schwere See

**Gesamtbewertung**

**gegenwärtiges Wetter bzw. Wetterverlauf in den vergangenen 6 Stunden**

- ☉ wolkenlos
- ☉ 1/8
- ☉ 2/8
- ☉ 3/8
- ☉ 4/8
- ☉ 5/8
- ☉ 6/8
- ☉ 7/8
- ☉ 8/8
- ⊗ nicht angebar (z.B. wegen Nebel)

**Windrichtungen und -geschwindigkeit**

- Nordwind 5 Knoten
- Ostwind 10 Knoten
- Südwind 15 Knoten
- Westwind 20 Knoten

**Wolkensymbole**

- ☉ flacher Cumulus
- ☉ aufgetürmter Cumulus
- ☉ Cumulonimbus
- ☉ Dunst
- ☉ Nebel
- ☉ Sprühregen
- ☉ Regen
- ☉ Schnee
- ☉ Schneetreiben
- ☉ Hagel
- ☉ Glätteis
- ☉ Schneereggen
- ☉ Schauer
- ☉ Gewitter
- nach ☉ usw.
- ☉ z.B. Regen während der letzten Stunde

**Frontensymbole**

- ☉ Kaltfront am Boden
- ☉ Kaltfront in der Höhe
- ☉ Warmfront am Boden
- ☉ Warmfront in der Höhe
- ☉ Okklusion am Boden
- ☉ Okklusion in der Höhe
- ☉ quastationäre Front am Boden
- ☉ quastationäre Front in der Höhe
- ☉ Stratocumulus
- ☉ Stratus
- ☉ Stratussetzen
- ☉ Altostratus
- ☉ Nimbostratus
- ☉ Altostratus
- ☉ Cirrus
- ☉ Cirrostratus

## Wolkenbezeichnung

Ci	Cirrus	hohe weiße Wolken, „Windwolken“, „Katzenhaare“, oft in Form von Eisblumen	hohe Wolken 5-13 km (Eiswolken)
Cc	Cirrocumulus	Dicht gedrängte Cirruswolken, feine hohe Schäfchenwolken	
Cs	Cirrostratus	Feiner hoher Schleier, weißlich-faserige Schicht, für Sonne oder Mond durchlässig, manchmal nur Ring um Sonne oder Mond	
As	Altostratus	Himmel wie mit Milchglas überzogen, Sonne oder Mond oft erkennbar, mindestens an hellem Schein	mittelhohe Wolken 2-7 km (Wasser-/Eiswolken)
Ns	Nimbostratus	Regenfetzenwolke, Regenschwaden	
Ac	Altostratus	Grobe Schäfchenwolken zu Schichten von weißen Ballen oder Walzen zusammengefügt, oft Schollenform	
St	Stratus	Gleichmäßige formlose Schicht, Himmel grau in grau	tiefe Wolken 0 - 2 km (Wasserwolken)
Sc	Stratocumulus	Graue Wolkendecke mit Struktur	
Cu	Cumulus	Haufenwolke, unten meist glatt, oben wie ein Blumenkohl, scharfe Ränder	
Cb	Cumulonimbus	Große Haufenwolke, aus der es regnen kann, oft in großen Höhen hochgetürmt, Gewitterwolke, Schauerwolke, Böenwolke	Wolken mit vertikaler Entwicklung



# WOBBLE – Motor Check

Die häufigste Ursache für eine Seenoteinsatz bei Segelyachten ist der Ausfall des Diesellaggregats. Deswegen ist es wichtig, den Motor täglich zu überprüfen und den Service regelmäßig durchzuführen.

- W** Water filter / Wasserfilter
- O** Oil / Öl
- B** Belt / Keilriemen
- B** Bilge
- L** Levels / Füllstand
- E** Exhaust & Electrical/ Auspuffrauch & Elektrische Verbindungen



## Wasserfilter

- Seeventil (Seewasserzulauf zum Motor) schließen
- Filter aufschrauben und entnehmen
- Filter reinigen
- Filter wieder einsetzen und zuschrauben
- Seeventil wieder öffnen!

## Öl (Motoröl/ Getriebeöl)

- Messstab für Motoröl entnehmen und Füllstand sowie Farbe des Öls prüfen. Wenn das Öl milchig aussieht, ist dies ein Zeichen für Wasser im Öl.
- Ggf. Nachfüllen von Öl, nicht über MAX
- Am Motorausgang ist der Messstab für das Getriebeöl (meistens ein Schraubverschluss) – diesen ebenfalls prüfen und ggf. nachfüllen
- Immer Reservekanister mit entsprechenden Ölen mitführen

## Belt/ Keilriemen

- Spannung des Keilriemens prüfen (sollte sich 90° drehen lassen)
- Wenn zu lose, dann Spannung erhöhen durch Schrauben an der Lichtmaschine

## Bilge

- Verunreinigungen in Bilge immer sofort entfernen und beobachten

## Levels / Füllstand

- Füllstand Kühlflüssigkeit (meistens direkt im Reservoir sichtbar)
- Ggf. nachfüllen mit Kühlflüssigkeit. Im Notfall auch mit Wasser möglich

## Exhaust & Electrical/ Auspuff & Elektrische Verbindungen

- Rauch am Auspuff beobachten
- Verschraubungen an Lichtmaschine prüfen

## Wichtige Ersatzteile:

- Ölfilter
- Keilriemen
- Impeller
- Notwendiges Werkzeug



# Funkverkehr mit GMDSS

<p><b>Notsituation</b> z.B. Feuer, Wassereinbruch, MoB, ...</p> <p><b>Absetzen – Notruf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DSC-Controller „Distress“CH16</li> <li>▪ Mayday, Mayday, Mayday</li> <li>▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ Mayday</li> <li>▪ [Name] / [Call Sign]X / [MMSI] § in position [XX° / XXX°]</li> <li>▪ [Notmeldung: ...]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>	<p><b>Notruf/ Alarm aufheben</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CH 16</li> <li>▪ All Stations, All Stations, All Stations</li> <li>▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ Please cancel my distress alert of [TIME XX:XX]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>
<p><b>Dringlichkeitsmeldungen</b> z.B. Manövrierunfähigkeit, Verletzte an Bord</p> <p><b>Einleitung Dringlichkeitsmeldung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DSC-Controller „Urgency“</li> <li>▪ CH16</li> <li>▪ Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan</li> <li>▪ All Stations, All Stations, All Stations,</li> <li>▪ 3x [KüFuSt.] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ [Meldung: ...]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>	<p><b>Aufheben - Dringlichkeitsmeldung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CH16</li> <li>▪ Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan</li> <li>▪ All Stations, All Stations, All Stations</li> <li>▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ Please cancel my urgency alert of [XX:XX Time]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>
<p><b>Sicherheitsmeldungen</b> Warnnachrichten z.B. Hindernisse</p> <p><b>Absetzen - Sicherheitsmeldung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DSC-Controller „Safety“</li> <li>▪ CH 16</li> <li>▪ Securite, Securite, Securite</li> <li>▪ All Stations, All Stations, All Stations,</li> <li>▪ (3x) [KüFuSt], [Call Sign], [MMSI]</li> <li>▪ this is [Name] [Name] [Name] / [Call Sign]</li> <li>▪ [Meldung: ...]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>	<p><b>Routineverkehr</b> Nachrichten sozialer Art</p> <p><b>Schiff - Schiff Anruf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DSC-Controller „Routine“</li> <li>▪ CH [06, 08, 09, 10, 13, 15, 17, 67, 69,72]</li> <li>▪ [Name] [Name] [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ 3x) [Schiff-Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ this is [Name] [Name] [Name] / [Call Sign] / [MMSI]</li> <li>▪ [Meldung: ...]</li> <li>▪ OVER</li> </ul>

## Wichtige VHF- Seefunkkanäle

06	Internationaler Schiff-Schiff-Verkehr/ SAR-Verkehr
08	Internationaler Schiff-Schiff-Verkehr
13	Sicherheitsfunkverkehr z.B. Brücke - Brücke
16	Not-, Dringlichkeits-, Sicherheitsmeldung, SAR Verkehr, Anrufe non GMDSS
70	DSC-Alarmierung (Not,-Dinglichkeit, Sicherheit, Routine)
69 + 72	Schiff-Schiff-Verkehr (Sportboote)
75 + 76	Ausschließlich Funkverkehr, der die Navigation von Schiffen betrifft.



# Wachplan

Bei längeren Seetörns muss die Besatzung mit ihren Kräften haushalten. Die Crew sollte in Wachen eingeteilt werden. Alle folgenden Logbucheinträge sollten die jeweils aktive Wache erkennen lassen.

Frühstück	Uhr	Vorherige Wache bereitet Essen vor
Mittagessen	Uhr	Nachfolgende Wache räumt auf
Abendessen	Uhr	

Uhrzeit	Wache1 Wachführer/ Crew	Wache 2 Wachführer/ Crew
0-3		
3-6		
6-9		
9-12		
12-15		
15-18		
18-21		
21-24		

## Verhaltens-Regeln

Jede Freiwache sollte die Chance zum Schlafen nutzen und sich der Verantwortung einer vernünftigen Kräfteeinteilung bewusst sein. Kochen und Manöver möglichst bei Wachwechsel erledigen, damit die Freiwache nicht durch Geruch und Lärm gestört wird.

Die Freiwache wird zehn bis 15 Minuten vor dem Wachwechsel geweckt. Auch die Wachübergabe dauert zehn bis 15 Minuten, damit sich die neue Wache mit der Situation (zum Beispiel Dunkelheit) vertraut machen kann.

Bei Wachwechsel werden die Position und der Kurs weitergegeben und ins Logbuch eingetragen. Die Navigation wird besprochen, alle sichtbaren Objekte (zum Beispiel: Lichter, Küstenstriche, andere Schiffe) erläutert, die Wetterbeobachtungen weitergegeben.

















**Aquila Sailing**

Beratung | Gutachten | Segeln



**Aquila Sailing**

Beratung | Gutachten | Segeln

bietet weltweit

Kaufberatung,  
Gutachten und Schadenmanagement  
für Segelyachten  
sowie  
Ausbildungstörns  
Skippertrainings und  
Yachtüberführungen an.

**Aquila Sailing**

Landsberger Str. 53

86939 Schondorf am Ammersee

Marina Dalmacija

Pontoon 30, #9

Sukosan, Kroatien

[www.aquilasailing.de](http://www.aquilasailing.de)

[klaus.allisat@aquilasailing.de](mailto:klaus.allisat@aquilasailing.de)

Mobil: 0176-21431791