# TÖRN 2~~0~~022

# Rheno-Danubia geht ~~übers~~/aufs WASSER

Grundlegende Informationen
als Handbuch für die Crew

CROATIA 2022
RHENO-DANUBIA

# INHALTSVERZEICHNIS


VORWORT ..... 3

GOLDENE REGELN ..... 4

ROUTE ..... 6
Nachtfahrt • Nachtansteuerung

DIE WOCHE ..... 8

KNOTENARBEIT ..... 12
Achterknoten • Palstek • Stopperstek • Kreuzknoten • Einfacher/Doppelter Schotstek • Leinen Aufschiessen

LEINENARBEIT ..... 14
Winsch Belegen • Kommandos für die Leinenbedienung • Belegen einer Klampe mit Kopfschlag

(SCHWIMMENDE) SEEZEICHEN ..... 15
Lateralzeichen • Kardinalzeichen • Einzelgefahrzeichen

HAFENMANÖVER ..... 16
Längsseits • Mooring zur Pier • Römisch Katholisch

DIE SEGEL ..... 17
Fock/Genua und Grosssegel

ABBILDUNGEN ..... 18
Richtungen auf das Boot bezogen • Richtungen auf den Wind bezogen • Bootsteile • Bewegungen eines Bootes • Segeln auf verschiedenen Kursen • Wenden • Halsen • Person über Bord-Manöver mit Q-Wende • Begriffe

GOOD 2 KNOW ..... 23
Logbuchführung • Motorbedienung • Bedienung des See-WC • Seekrankheit • Wasser trinken • Verhalten gegenüber anderen Booten • Vorfahrtsregeln • Boot evakuieren • Notrufe • Internationales Buchstabier-Alphabet

DRINGLICHKEITSRUF – „PAN PAN“ ..... 28

SEENOTRUF – „MAYDAY“ ..... 29

DIE WINDROSE DER ADRIA ..... 30

NAVIGATIONS-DATEN - ..... 32
Daten zur Position • Daten zur Wassertiefe • Daten zur Geschwindigkeit • Daten zum Kurs • Daten zur Wegpunktnavigation • Daten zum Wind

SEGEL-ABC ..... 35

# VORWORT

Erfahrungen aus der Seefahrt auf Segelyachten können Dir Hilfestellung bei vielen Fragen zur Sicherheit sein.

Dieses Roadbook enthält zur Erhöhung der Sicherheit Verhaltensregeln (zur Vorbeugung von Gefahren), Wissenswertes über das Segeln allgemein und Anleitungen für Notfälle.

Das Wichtigste im Notfall sind ein klarer Verstand und strukturiertes Handeln!

Das Schiff ist bis zuletzt unsere Lebensversicherung und daher mit allen Mitteln über Wasser zu halten!

**SOMIT WÜNSCHEN WIR**

**Viel Spaß beim Segeln,**

**„immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel"**

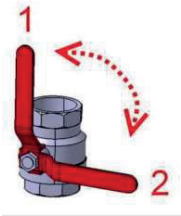
**und stets einen guten Schluck Rum für den Skipper und seine Crew!**

Eure Skipper: Erlach, MIKE, Wuli und Krümel

# GOLDENE REGELN

1. **Pass auf Dich auf!**
   - eine Hand fürs Schiff, eine Hand für Dich!
   - kein Laufen, kein Hüpfen! Du darfst dich aber schnell bewegen ...
2. **Pfeife nicht an Bord, das erzürnt den Klabautermann!**
3. **Ordnung halten!**
   - Halte Boot + Salon + WCs sauber und in Ordnung!
   - Verstaue immer alles am selben Platz!
   - Arbeite immer ordentlich, sei nicht schlampig!
   - Verriegle alle Schapps immer und sofort (+Kontrolle)!
   - Sei sparsam mit (Brauch-)Wasser!
   - Halte die Umwelt sauber! Auch Bio-Abfälle gehen nicht über Bord !!!

   Anmerkungen zum Verstauen der Sachen:
   - Gewand, Handtücher, Schuhe, Rettungswesten, etc. gehören in die Kabine! (nicht in den Salon oder die Backskiste, usw.)!
   - Tische und Boden mehrmals aufkehren! (Brösel etc. können die Lenzpumpen verstopfen)
   - Der Navitisch ist der Arbeitsplatz des Skippers! (somit keine Ablage für Sonnenbrillen, Handys, Tablets, Fotoapparate, Kaffeehäferl, Bierdosen, Sonnenmilch, ...)
   - Die Backskisten gehören dem Schiff! (sie sind kein Stauraum für Gummistiefel, Bierkisten, Müllsäcke, Taucherflossen, ...)
   - Mole + Steg sind öffentlicher Raum ! (keine Abstellfläche für Leinen, Kabel, ...)
4. **See- und Gasventile**
   - Ein Seeventil ist offen, wenn der Hebel längs zum Schlauch steht (1) und geschlossen, wenn er quer steht (2).
   - Schließe stets die Gasventile, wenn Du kein Gas mehr brauchst und die Seeventile, wenn Du sie nicht mehr brauchst.




5. **Luken schließen**
   - Schließe stets vor dem Auslaufen alle Luken! Beginne in deiner Kabine, fahre fort in anderen Kabinen, WCs und Rumpf.
6. **Wegdrücken vom Boot**
   - Versuche nie, das Boot mit bloßen Händen oder Füßen abzuhalten oder wegzudrücken. Bei mehreren Tonnen Verdrängung hast Du schlechte Karten.

7. **Rettungsweste und Lifebelt**

- Für jedes Crewmitglied müssen 1 Rettungsweste (ohnmachtsicher) und 1 Lifebelt an Bord sein !

*Rettungswesten*

*Lifebelt*

- Der Lifebelt muss bei Bedarf nicht nur getragen sondern auch benutzt werden. Dazu ist immer einer seiner Karabiner an einem geeigneten festen Punkt einzupicken. Nachts wird grundsätzlich nur mit Lifebelt gesegelt.

8. **Der Großbaum**
   Der Großbaum kann Deine Gesundheit gefährden. In seinem Bereich nie aufrecht stehen, wenn er kommt: Kopf einziehen und andere warnen. Dies gilt besonders für „Vor dem Wind Kurse". Auf diesen Kursen sollte mit Bullenstander gesegelt werden

9. **Killende Schoten**
   Nie direkt in eine killende Schot greifen. Eine Rolle sollte mindestens dazwischen sein.

10. **Buchten in Schoten und Leinen**
    Nie in Leinenbuchten (Schlingen) treten, da sich diese zuziehen können!

11. **Allgemeine Sicherheitseinrichtungen**
    Informiere Dich über Position und Bedienung von Feuerlöschern, Seeventilen, Maschine und der anderen Sicherheitseinrichtungen.

# DER SKIPPER

**IST DEIN ERSTER(!) ANSPRECHPARTNER.**

Darum meldest Du dem Skipper ohne Aufschub

- alles was nicht funktioniert
- jede Gefahrenquelle die Du erkennst
- alles, was Dir „spanisch" vorkommt

# ROUTE

| Tag | Datum (2022) | Tagesziel Ort / Insel / [T] ... Tankstelle | | | Meilen [nm] |
|---|---|---|---|---|---|
| SA | 17.Sep | -> Milna (Start in Trogir) | Insel Brač | [T] | 16 |
| SO | 18.Sep | -> Palmižana | Insel Sv. Klement (bei Hvar) | [T] | 12 |
| MO | 19.Sep | -> Komiža | Insel Vis | | 25 |
| DI | 20.Sep | -> Vis (über Biševo) | Insel Vis | [T] | 24 |
| MI | 21.Sep | -> Stari Grad | Insel Hvar | | 23 |
| DO | 22.Sep | -> Maslinica | Insel Šolta | | 22 |
| FR | 23.Sep | -> Trogir | Festland | [T] | 8 |
| | | | | **Länge der geplanten Route [nm]:** | **130** |



CROATIA 2022
RHENO-DANUBIA

| Zielort: | am Zielort | | |
|---|---|---|---|
| | Festmachen in/am | Kontakt | |
| Milna | ACI - Marina | 00385 21 636 306 | m.milna@aci-club.hr |
| Palmižana | ACI - Marina | 00385 21 744 995 | m.palmizana@aci-club.hr |
| Komiža | Dorf-Kai (od. Bojen) | 00385 21 713 849 | |
| Vis | Dorf-Kai (od. Bojen) | 00385 21 711 111 | |
| Stari Grad | Stadt-Kai | 00385 21 765 432 | od. 00385 91 220 0002 |
| Maslinica | Marina "Martinis Marchi" | 00385 21 659 093 | marina@martinis-marchi.com |
| Trogir | ACI - Marina | 00385 91 381 5671 | |

**NACHTFAHRT**
Fahrt zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, Dauer mindestens 3 Stunden.

**NACHTANSTEUERUNG**
Eine Fahrt oder ein Teil einer Fahrt, bei der ein Liegeplatz mehr als 2 Stunden nach Sonnenuntergang, jedoch nicht später als 2 Stunden vor Sonnenaufgang erreicht wird.

| Tag | Datum (2022) | Sonne | | Mond |
|---|---|---|---|---|
| | | Aufgang | Untergang | Phase |
| SA | 17.Sep | 06:36 | 19:00 | Halbmond |
| SO | 18.Sep | 06:37 | 18:58 | abnehmend Neumond = 25. |
| MO | 19.Sep | 06:38 | 18:56 | |
| DI | 20.Sep | 06:39 | 18:54 | |
| MI | 21.Sep | 06:41 | 18:52 | |
| DO | 22.Sep | 06:42 | 18:50 | |
| FR | 23.Sep | 06:42 | 18:49 | |

# DIE WOCHE

## FREITAG, 16.09.2022: ANREISE NACH TROGIR

Mittags reisen 19 Rheno-Danuben von Innsbruck ab und übernachten im vorreservierten Landgasthof „Amarilis" (Vinski Vrh 68c, 47271 Netretić, Kroatien). Nach dem stärkenden Frühstück setzen wir am Samstag um 08:00 Uhr unsere Fahrt Richtung Trogir gemeinsam fort, wo wir gegen 11:00 Uhr ankommen, unsere restlichen Einkäufe tätigen, ab 13:00 Uhr die drei Boote übernehmen, dann beziehen und am frühen Nachmittag auslaufen. Die Boote von Erlach und MIKE liegen in der „ACI-Marina Trogir", jenes von Krümel/Wuli in der „Marina Trogir - SCT", beide Marinas haben aber den selben Parkplatz und liegen direkt neben einander.

| Skipper: | Erlach | MIKE | Krümel / Wuli |
|---|---|---|---|
| **Segelyacht:** | **„Lovro"** | **„Set Point"** | **„Lambda"** |
| Marke / Typ: | Bavaria Cruiser 46 | Bavaria Cruiser 46 | Oceanis 46.1 |
| Kontakt Marina: | 00385 21 881 544 | 00385 21 881 544 | 00385 21 444 600 |
| Vercharterer: | Waypoint | Waypoint | Angelina Yachting |
| Charterbasis: | 00385 91 381 5671 | 00385 91 381 5671 | 00385 99 279 6165 |
| Notruf Vercharterer: | 00385 99 582 6971 | 00385 99 582 6971 | |

## SAMSTAG, 17.09.2022: --> MILNA (INSEL BRAČ)

Die Hafenortschaft Milna (Valle di mille navi - die Bucht der tausend Boote) liegt an der gleichnamigen Bucht an der Westküste der Insel Brač und ist umgeben von malerischen Buchten wie der Bucht Lučice oder Duboka.
Der Ort entwickelte sich zu Beginn des 18. Jahrhunderts, sehenswert ist die Pfarrkirche „Mariä Verkündigung" mit monumentaler barocker Fassade und wertvollen Gemälden venezianischer Maler. In der Osibova-Bucht liegen Ruinen einer gotischen kleinen Kirche.
Der Ort kennzeichnet sich durch eine lange und schöne Promenade aus, an der sich Steinhäuser, die kleine Meisterwerke der volkstümlichen Bauweise sind, reihen.

**GANZ WICHTIG:**
Während der Napoleonischen Kriege hatte die russische Flotte in Milna ihren Stützpunkt.

**SONNTAG, 18.09.2022: --> PALMIŽANA (INSEL SV. KLEMENT)**

Palmižana (im Bild auf der flachen Insel gelegen) laufen wir am frühen Nachmittag an, um mit dem Schnellboot-Taxi in das nahe gelegene Hvar auf der gleichnamigen Insel zu gelangen. Nach der gemeinsamen Wanderung auf die sehenswerte Festungsanlage „Španjola" (Fortica) - wo wir exakt diesen tollen Ausblick auf dem Foto genießen werden – bleibt für jeden ein wenig Freizeit bevor wir uns zum gemeinsamen Abendessen in der Altstadt wieder treffen.

**GANZ WICHTIG:**

Im Sommer ist das Nachtleben in Hvar das Beste an der Adriaküste!

**MONTAG, 19.09.2022: --> KOMIŽA (INSEL VIS)**

Die Kleinstadt Komiža mit 1.500 Ew. liegt an der Westküste der Insel Vis und wurde im zwölften Jahrhundert zum ersten Mal in einer Urkunde genannt. Zur Befestigung der Stadt wurde 1585 die Hafenzitadelle erbaut.

**GANZ WICHTIG:**

Vor der Insel Vis - damals „Lissa" genannt - versenkte am 20.Juli 1866 der k.u.k.-Admiral Tegetthoff mit seinem veralteten Linienschiff „Erzherzog Ferdinand Max" den Stolz der modernen italienischen Marine, die Fregatte „Re d' Italia", durch einen altertümlichen Rammstoß (!), wodurch er die Seeschlacht von Lissa für den Kaiser von Österreich entschied!

## DIENSTAG, 20.09.2022: ÜBER BIŠEVO --> VIS (INSEL VIS)

Wir starten in der Früh Richtung Insel Biševo, wo wir zuerst die „Blaue Grotte" besichtigen, deren Farbenspiel vor allem in den Vormittagsstunden besonders reizvoll ist.
Danach segeln wir zu den Orten Vis oder Kut auf der Nordseite der Insel Vis. Der Ort Vis wurde bereits im 4. Jhd. v. Chr. von den Griechen gegründet („Issa"), die Bewohner leben heute neben dem Tourismus überwiegend von Weinanbau und Fischfang.

**GANZ WICHTIG:**
Durch die strategisch günstige Lage war Vis immer für das Militär interessant und wurde auch das Gibraltar der Adria genannt. Bis zum Zusammenbruch des Vielvölkerstaates Jugoslawien war die Insel militärisches Sperrgebiet und für Ausländer nicht zugänglich.

## MITTWOCH, 21.09.2022: --> STARI GRAD (INSEL HVAR)

Stari Grad liegt von Wald umgeben in einer Bucht auf Hvar. Die Hafenstadt ist ein beliebter Treffpunkt für Künstler und Skipper. Die ursprüngliche Siedlung Pharos wurde 384 v. Chr. von griechischen Kolonisten gegründet, nachdem sie den Widerstand der altansässigen Illyrier gebrochen hatten. Mosaike unter dem Straßenpflaster zeugen von den vergangenen Zeiten.

**GANZ WICHTIG:**
Die Altstadt von Stari Grad und die seit der Antike landwirtschaftlich genutzte Ebene östlich der Stadt sind UNESCO-Weltkulturerbe.

CROATIA 2022
RHENO-DANUBIA

## DONNERSTAG, 22.09.2022: --> MASLINICA (INSEL ŠOLTA)

Maslinica (kroat. „kleine Olive") ist ein kleiner Hafen auf der Insel Šolta und hat 208 Einwohner. Die Nähe zur Stadt Split prädestinierte die Insel zu einem wichtigen Lieferanten für Holz, Kalk, Fleisch, Fisch, Öl, Wein, Mandeln Johannisbrot, Feigen und Honig.

**GANZ WICHTIG:**

Die alte Burg, das heutige Hotel „Martinis Marchi", erinnert an den südlichen Teil des Diokletianspalastes in Split. Ivan Marchi korrespondierte zu dieser Zeit mit den damaligen österreichischen Stararchitekten Johann Bernhard Fischer von Erlach, dem er Pläne und Unterlagen zum Diokletianspalast zukommen ließ.

## FREITAG, 23.09.2022: --> TROGIR

Unseren letzten Abend (inkl. Captainsdinner) verbingen wir im historischen Stadtkern von Trogir, welcher auf einer Insel liegt. Trogir stellt den am besten erhaltenen romanisch-gotischen Komplex Osteuropas dar. In dem mittelalterlichen, teilweise von einer Stadtmauer umgebenen historischen Stadtkern befinden sich ein erhaltenes Schloss, ein Turm, etwa zehn Kirchen und eine Reihe von Wohnhäusern und Palästen aus den Perioden der Romanik, Gotik, Renaissance und des Barock.

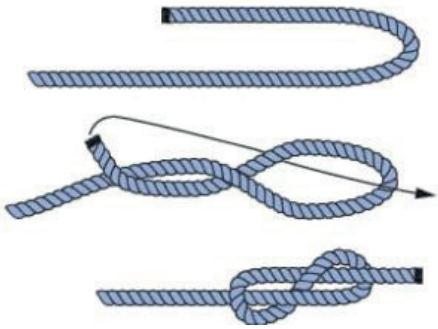
**GANZ WICHTIG:**

Die gesamte Altstadt von Trogir zählt seit 1997 zum Weltkulturerbe der UNESCO.

# KNOTENARBEIT

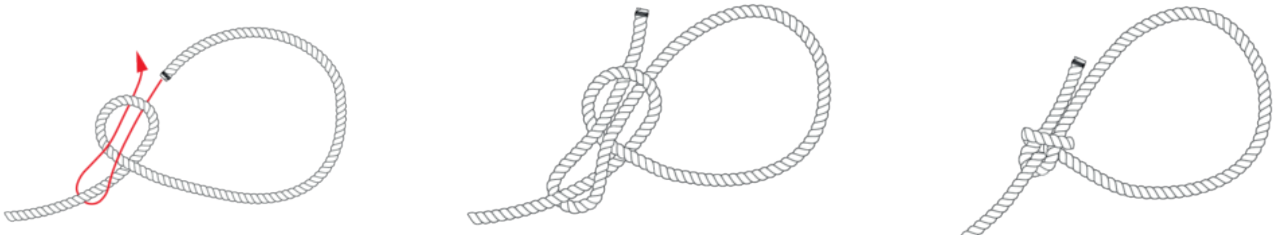
## ACHTERKNOTEN

Der Achtknoten verhindert, dass ein Seil ausrauscht. Ausrauschen bedeutet, dass ein Seil durch eine Öse gezogen wird und dann hinterher mühsam wieder eingefädelt werden muss. Es könnte auch passieren, dass ein Seil in den Mast gezogen wird - dieses Problem könnte man selbst wahrscheinlich nicht beheben und müssten den Törn unterbrechen oder beenden.



## PALSTEK

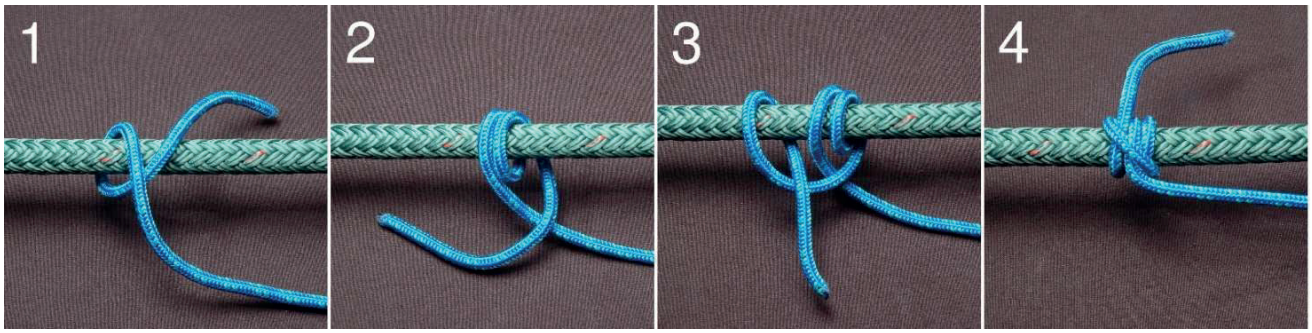
Der Palstek ist ein echter Allrounder unter den Knoten. Man braucht ihn auf dem Boot sehr oft. Wichtigste Eigenschaft: Die gebildete Schlaufe ist sehr belastbar und zieht sich nicht zu. Man kann mit Hilfe des Palsteks zum Beispiel sehr einfach das Boot an einem Poller festmachen.



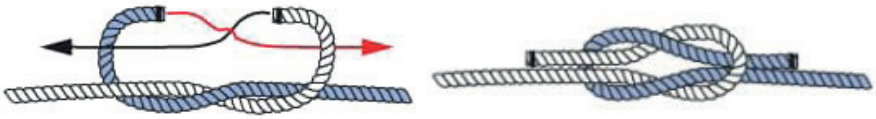
## WEBELEINSTEK

Der Webleinstek wird in aller Regel verwendet, um Fender mit dem Tampen an der Reling zu befestigen. Zur Sicherung mit halbem Schlag.

**STOPPERSTEK**
Mit dem Stopperstek kann eine dünnere Leine mit einer dickeren verbunden werden.

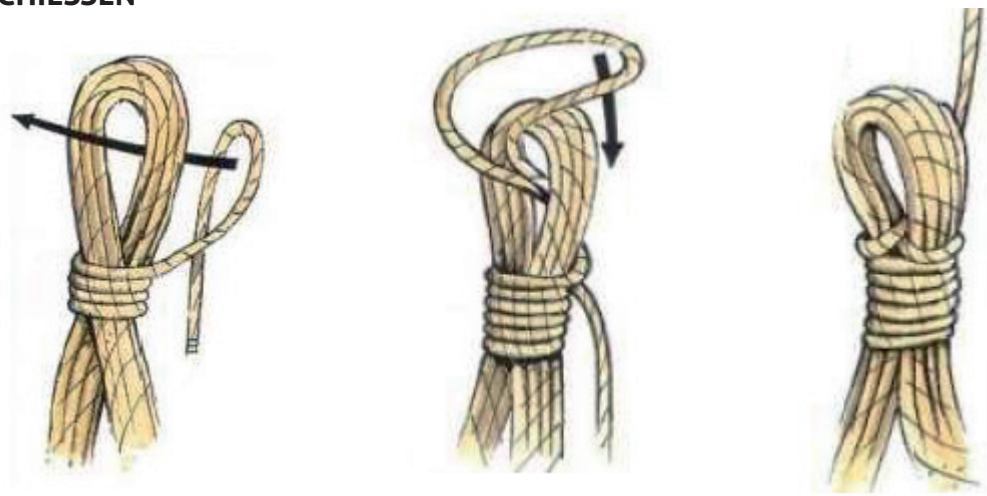



**KREUZKNOTEN**
Der Kreuzknoten wird benutzt, um zwei gleich starke Seile zu verbinden



**EINFACHER/DOPPELTER SCHOTSTEK**
Der Schotstek wird benutzt, um zwei unterschiedlich starke Seile zu verbinden. Er zieht sich auch unter Belastung nicht wirklich fest zu und kann fast immer auch ohne Werkzeug wieder geöffnet werden

**LEINEN AUFSCHIESSEN**



# LEINENARBEIT

Bei der Leinenarbeit, d.h. beim Bedienen aller Leinen („Seile") mit Vorsicht und Hirn arbeiten!

- Immer einen Sicherheitsabstand zwischen Hand und Winsch bzw. Klampe halten!
- Niemals auf Leinen oder in Schlaufen steigen!
- Niemals Leinen ums Handgelenk wickeln!
- Nicht in laufende Leinen greifen, das kann zu schweren Verbrennungen führen!

**WINSCH BELEGEN**

Die Winsch wird immer

- im Uhrzeigersinn
- von unten nach oben
- mit mind. 3 Schlaufen

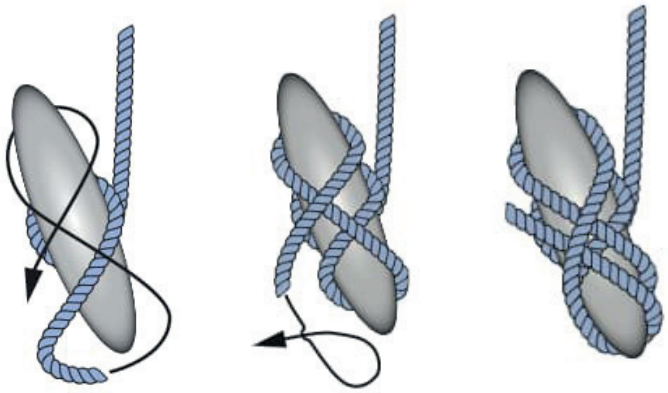
belegt. Die Schlaufen dürfen sich dabei nicht überkreuzen! Dann wird die Schot über die Metallnase geführt, in der Klemmrille 1x rundum eingelegt und mit einem deutlichen Ruck fixiert.

**KOMMANDOS FÜR DIE LEINENBEDIENUNG**

- „Fieren"/„Fier auf die Schot" - Die Leine/Schot kontrolliert nachlassen, Leine „geben"
- „Dicht holen"/„Holt dicht - An der Leine/Schot anziehen

**BELEGEN EINER KLAMPE MIT KOPFSCHLAG**

Dient zum Festmachen des Bootes am Steg oder um bestimmte Leinen an Deck festzumachen

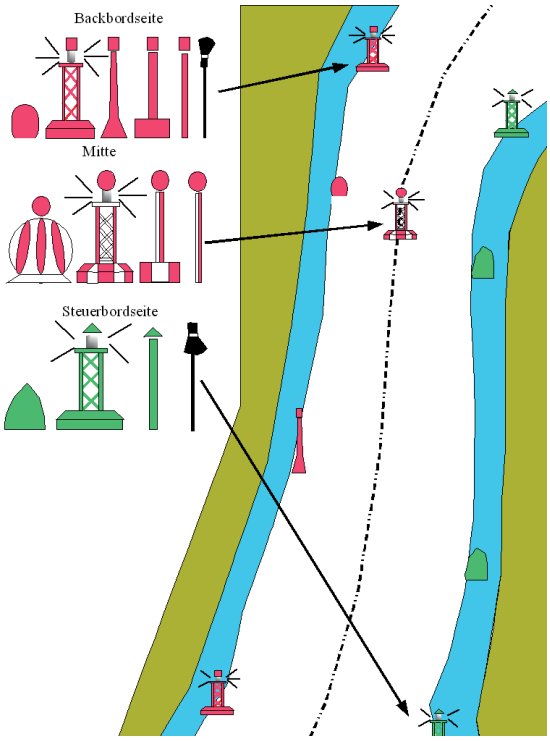


# (SCHWIMMENDE) SEEZEICHEN

## LATERALZEICHEN

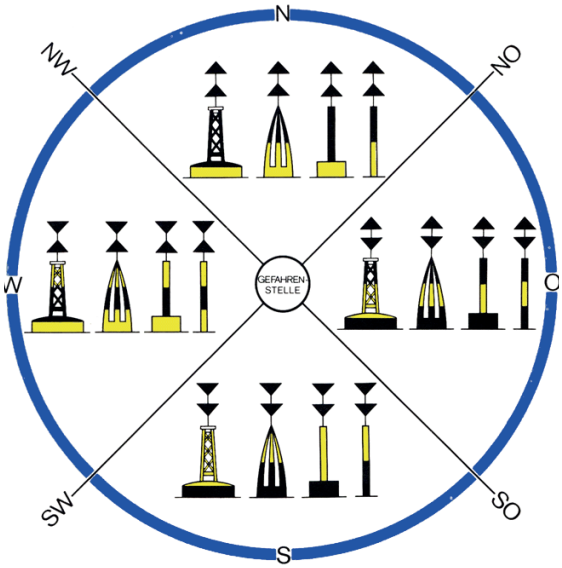
zur Bezeichnung der Fahrwassergrenzen. In der Region A des IALA-Lateralsystems, zu der Europa gehört, verwendet man (von See kommend gesehen, zu Berg betonnt):

- an Backbord: rot, mit stumpfen Toppzeichen
- an Steuerbord: grün, mit spitzen Toppzeichen



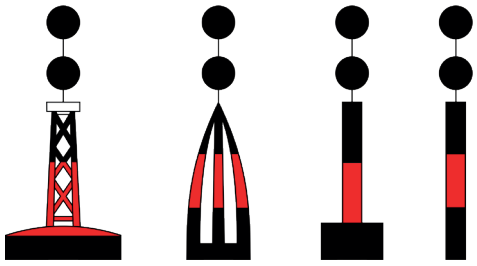

## KARDINALZEICHEN

Bezeichnung von Gefahrenstellen (Kardinalsystem, zur Warnung vor Untiefen, Unterwasser-Hindernissen wie Wracks, Buhnen und sonstigen Schifffahrtshindernissen), auch als Einzelgefahrzeichen.
Der Bereich um das Hindernis wird in vier Quadranten aufgeteilt, die jeweils einer Himmelsrichtung entsprechen. Der jeweilige Quadrant wird durch eine Kardinaltonne markiert, deren Kennzeichnung angibt, wo sie relativ zum Hindernis liegt und an welcher Seite sie also zu umfahren.
Eine Westkardinale steht immer im Westen einer Gefahrenstelle, d.h. dass man im Westen des Zeichens gefahrlos am Hindernis vorbeifahren kann.




## EINZELGEFAHRZEICHEN

Untiefe mit geringer Ausdehnung
Schwarz-rot-schwarz gestreift mit 2 schwarzen Bällen als Topzeichen.
An allen Seite zu passieren!



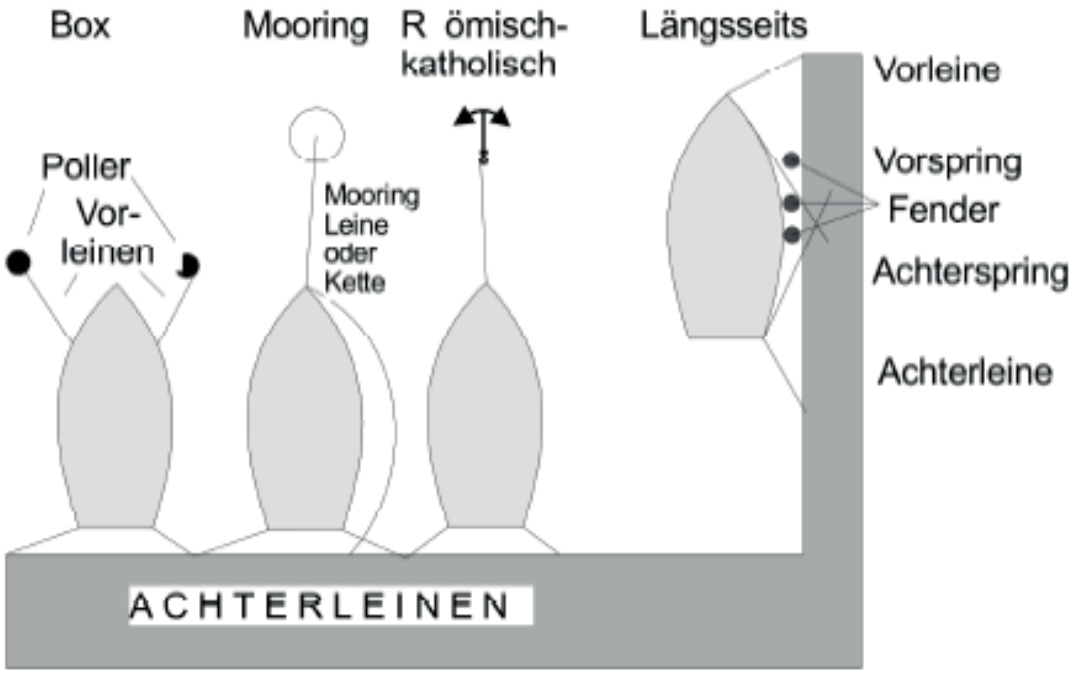
# HAFENMANÖVER

Beim Klarmachen der Leinen muss darauf geachtet werden, dass der eine Tampen belegt ist und der andere unter der Seereling hindurch geführt wird. Die Länge des Festmachers muss klar zum Fieren an Deck aufgeschossen werden.

**LÄNGSSEITS**
**Vorbereiten: Fender auf die Anlegeseite, Kugelfender im Bug, Je Eine Vor- und Achterleine klar und je eine Leine in Bereitschaft (als Spring).**
Der Rudergänger geht langsam mit dem Bug an die Pier bis der Vordeckmann springt. Dann wird die Fahrt mit der Maschine und der Vorspring gestoppt. Ist die vordere Leine fest, übernimmt der Landmann die Achterleine, damit das Heck nicht abtreibt.

**MOORING ZUR PIER**
**Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender, Kugelfender im Heck, Bootshaken, Arbeitshandschuhe**
Das Boot geht rückwärts an die Pier. Ein Crewmitglied springt und macht die Achterleinen fest, ein weiteres greift sich an der Pier die Mooring und reicht sie nach vorn, wo sie an der Bugrolle befestigt wird. Bei Moorings mit Boje im Passieren Boje greifen und mit eigener Leine festmachen.

**RÖMISCH KATHOLISCH**
**Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender, Kugelfender im Heck, Arbeitshandschuhe, Buganker**
Der Anker wird vor dem Liegeplatz geworfen und das Boot rückwärts an die Pier gefahren.



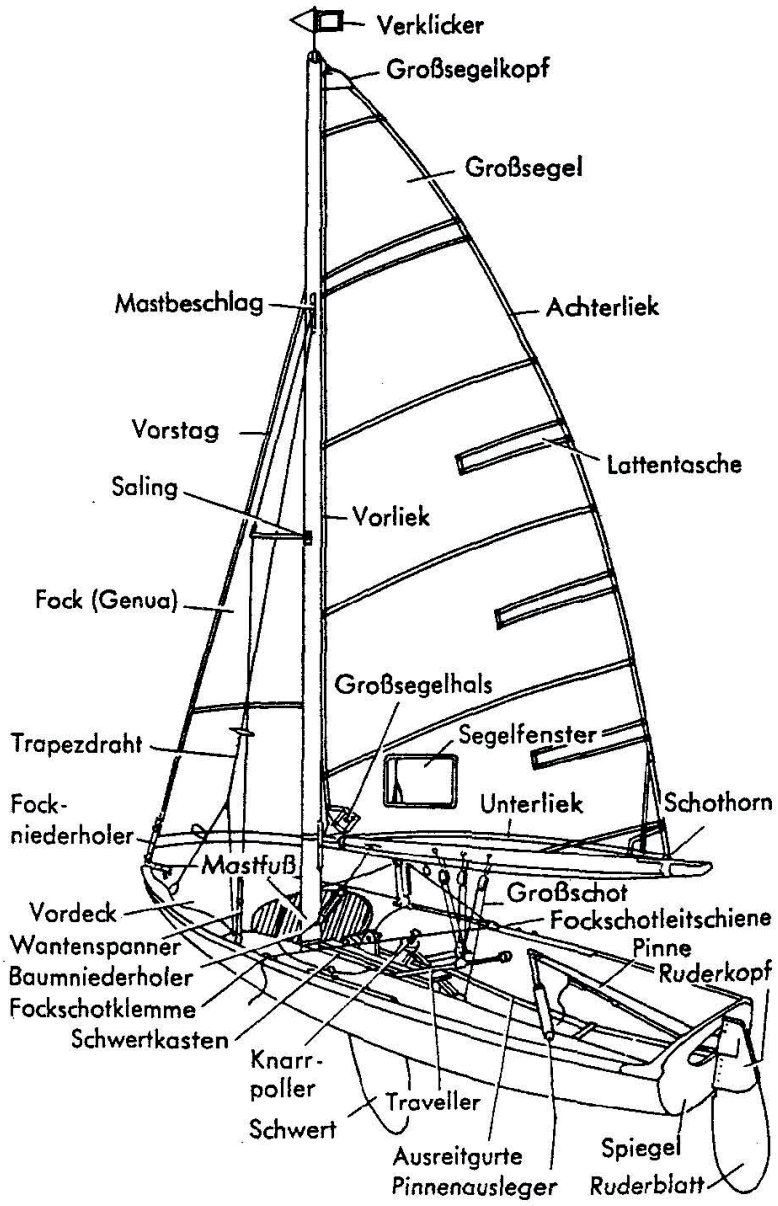
# DIE SEGEL

## FOCK/GENUA UND GROSSSEGEL

Ein Segelschiff wird durch zwei Effekte vorangetrieben: durch Winddruck auf das Segel und durch Luftströmung um das Segel, die durch Unterdruck am Segel zieht. In der Praxis überlagern sich meistens beide Effekte, wobei je nach Kurs zum Wind der eine oder der andere Teil überwiegt.

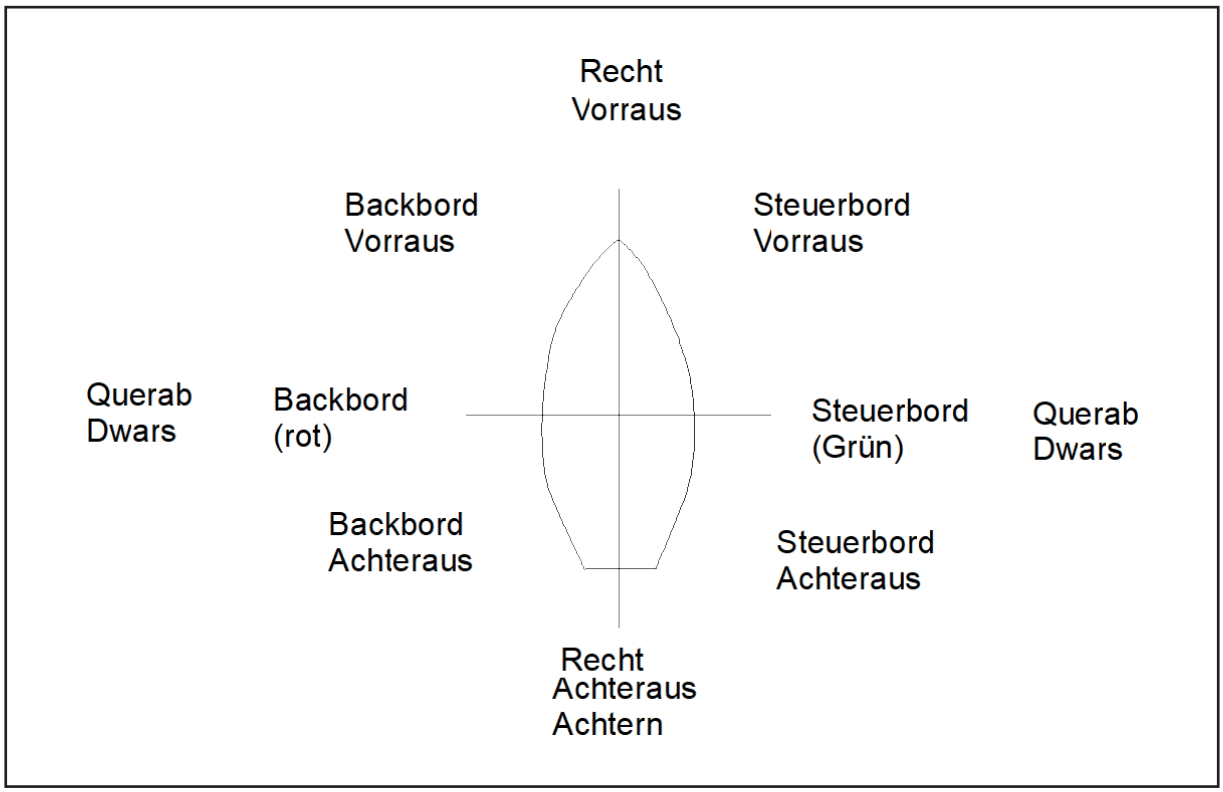
Das Vorsegel, die Fock oder Genua, ist bei Kursen hoch am Wind der eigentliche Antrieb einer Yacht – quasi die Tragfläche, die den nötigen Druckunterschied aufbaut und für Vortrieb sorgt

Der unterere Rand eines dreieckigen Segels wird das „Unterliek" des Segels genannt, während die obere Ecke bzw. Kante (bei Gaffelsegeln) der „Kopf" genannt wird. Die untereren zwei Ecken des Segels, an jedem Ende des Unterlieks, werden „Hals" (am Mast) und „Schothorn" genannt (achtern).

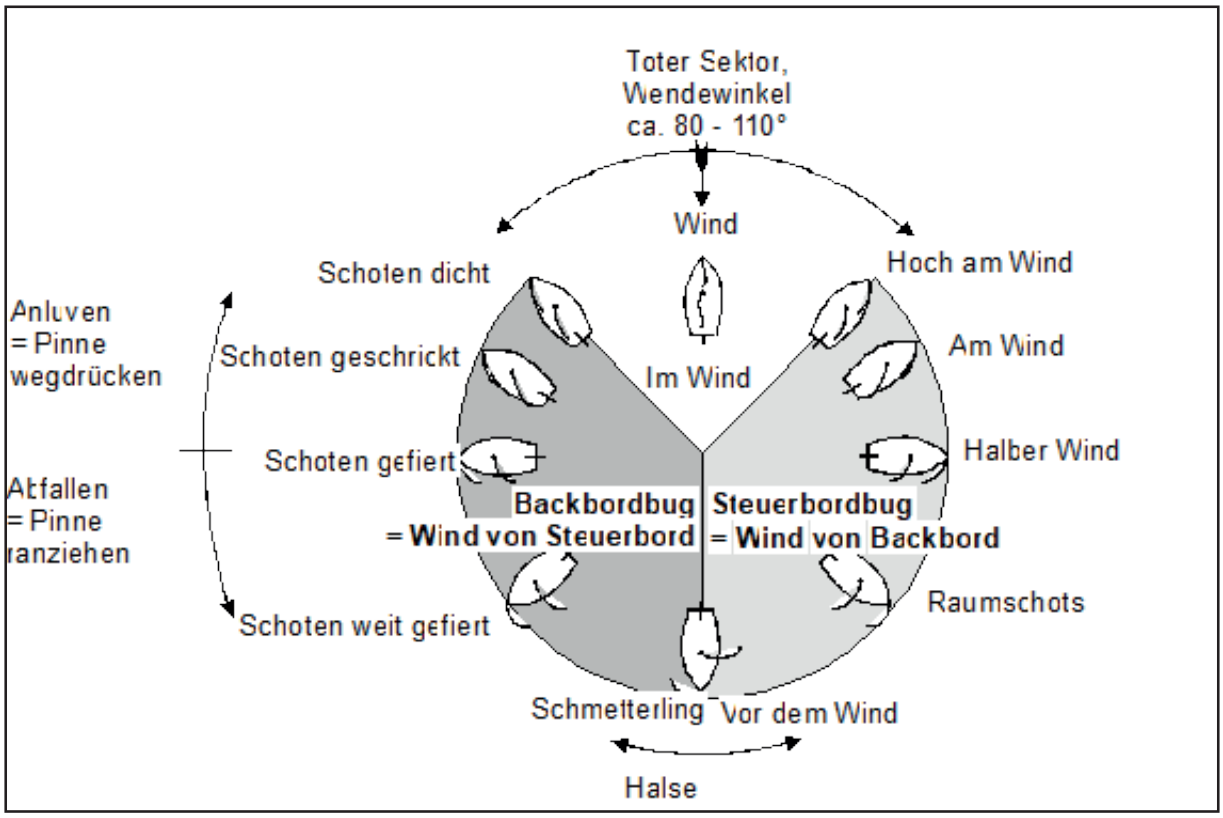


# ABBILDUNGEN

## RICHTUNGEN AUF DAS BOOT BEZOGEN



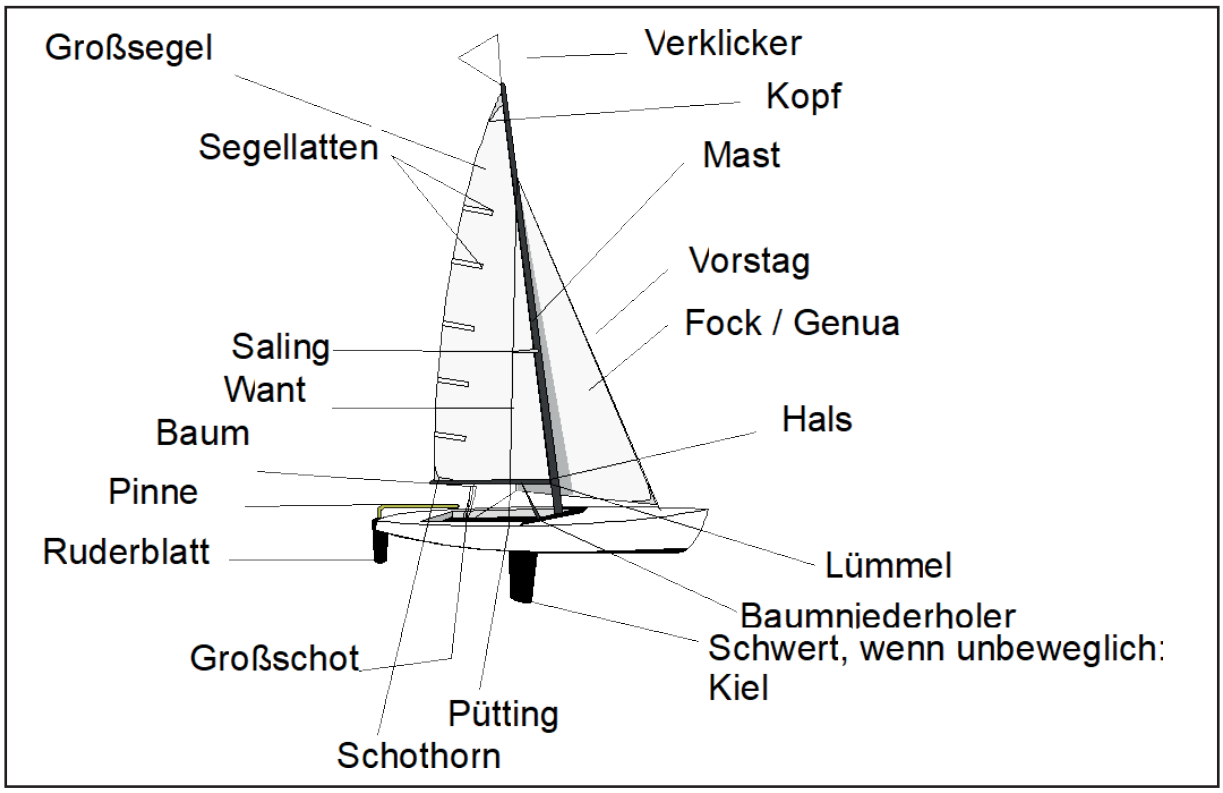

## RICHTUNGEN AUF DEN WIND BEZOGEN



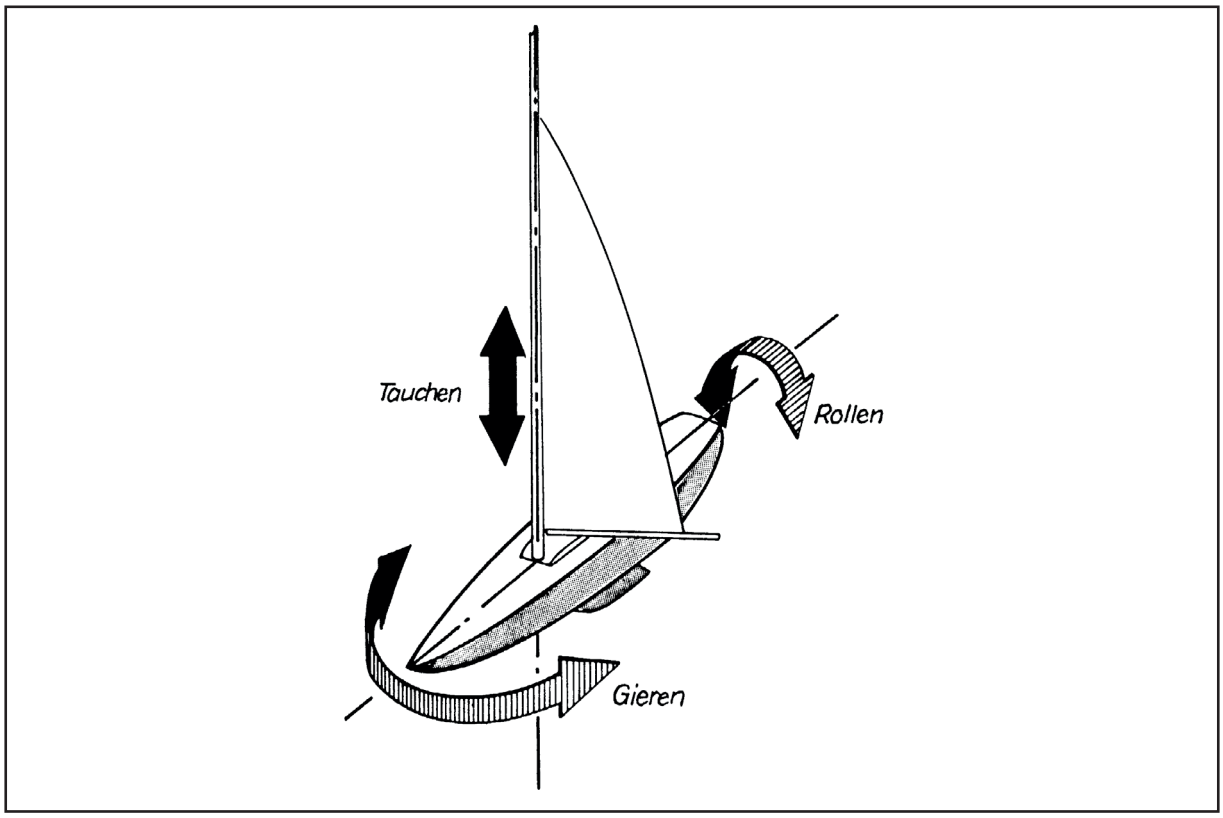



CROATIA 2022
RHENO-DANUBIA

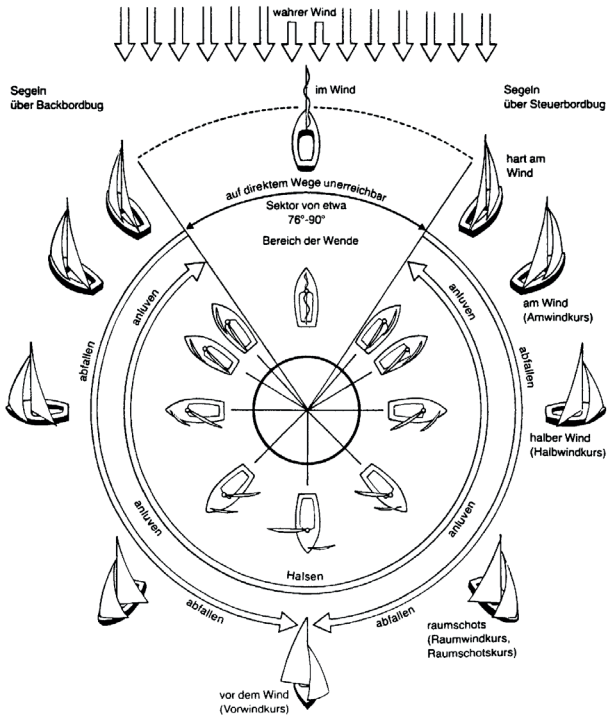
## BOOTSTEILE



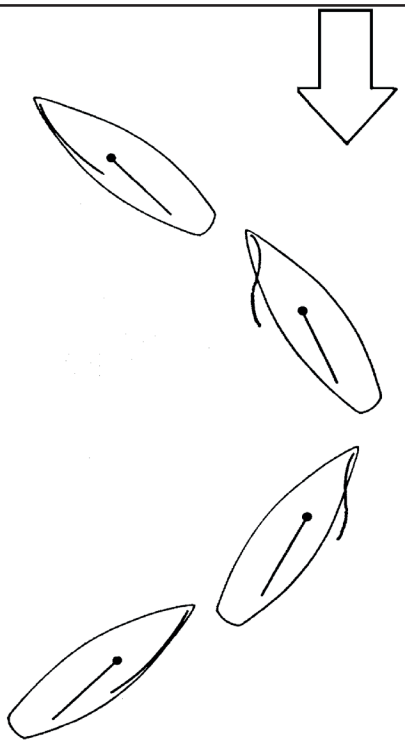

## BEWEGUNGEN EINES BOOTES



## SEGELN AUF VERSCHIEDENEN KURSEN




## WENDEN



Drehung des Bootes mit dem Bug durch den Wind = Bugwechsel

**Kommandos:**

- „klar zur Wende"
- „Ist klar"
- „Ree"
- „ Fock über"

Fock- oder Genuaschot bedient die Crew!

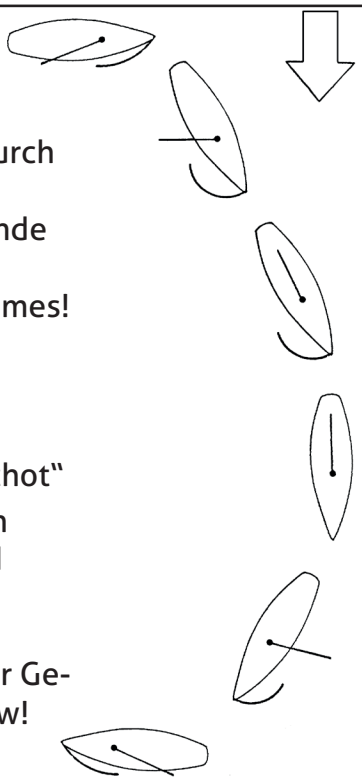
## HALSEN

Drehung mit dem Heck durch den Wind.
Kann gefährlicher als Wende sein durch das plötzliche Umschlagen des Großbaumes!

**Kommandos:**

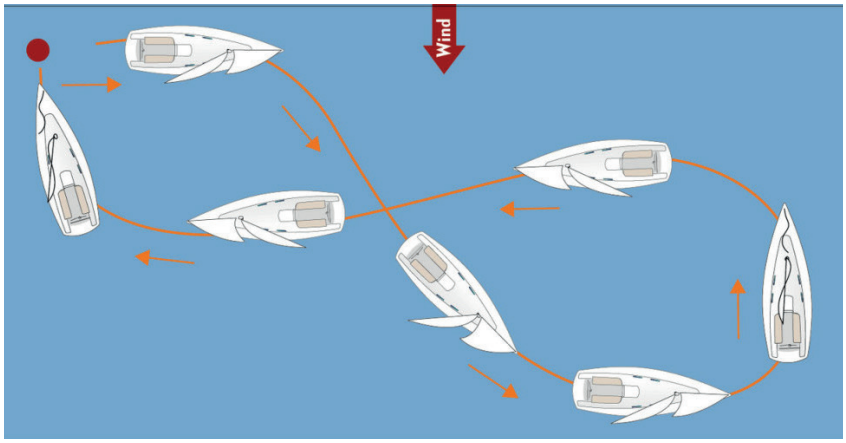
- „klar zur Halse"
- „Hol dicht die Großschot"
- „Rundachtern" , wenn Heck durch den Wind dreht

Großschot und Fock - oder Genuaschot bedient die Crew!

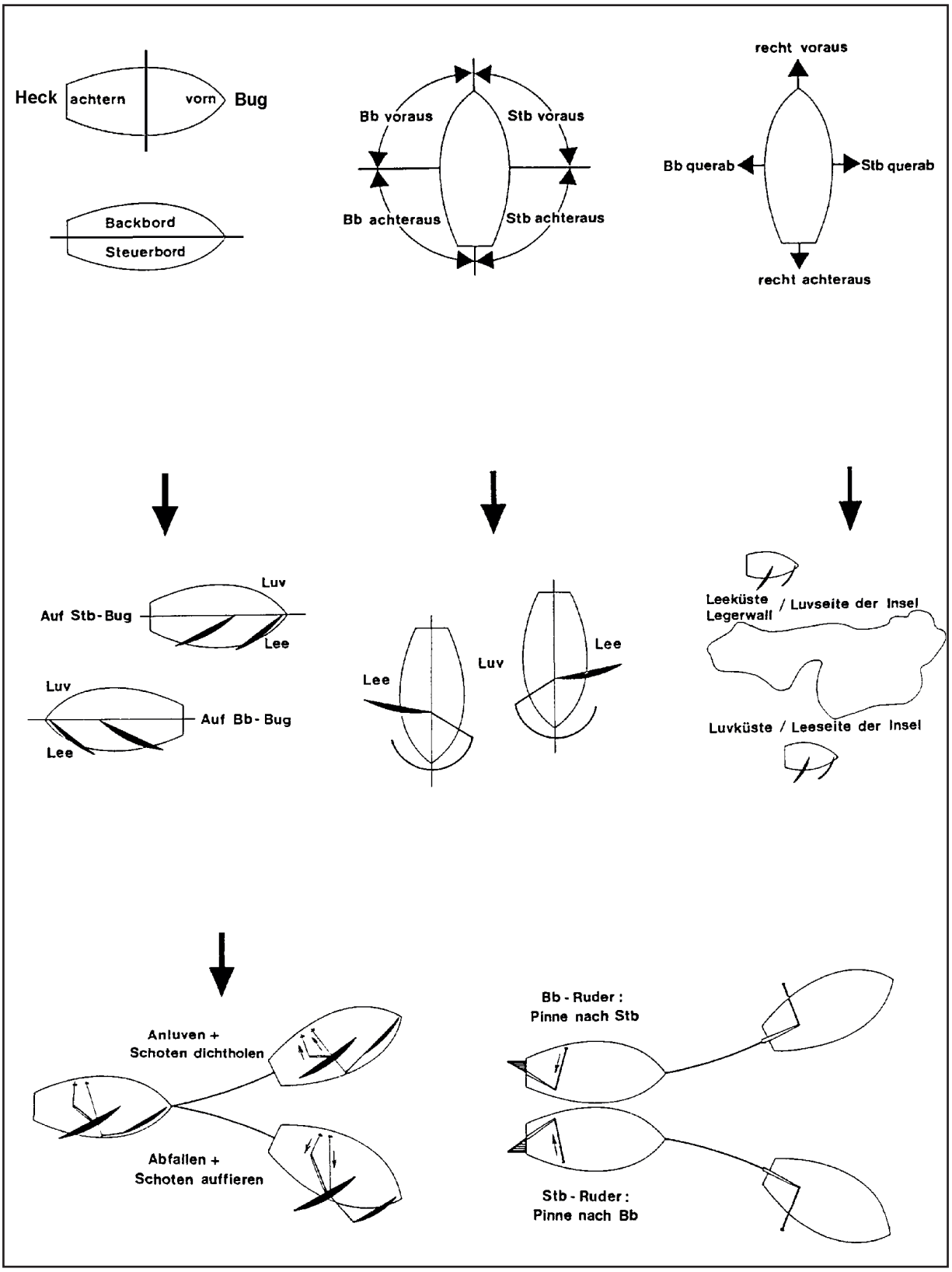


## PERSON ÜBER BORD-MANÖVER MIT Q-WENDE

- Alarm geben ! (alle an Bord)
- Beobachter einteilen
- Rettungsmittel nachwerfen
- MOB-Taste (am Funkgerät 5 Sekunden lang drücken)
- Position + Uhrzeit notieren
- Rettungsmanöver einleiten, z.B. Q-Wende fahren, ist sicherer als Halse!
- Nahezuaufschießer



## BEGRIFFE






CROATIA 2022
RHENO-DANUBIA

# GOOD 2 KNOW

## LOGBUCHFÜHRUNG

Das Logbuch ist regelmäßig zu führen, wie/wann genau legt der Skipper fest.

Bei jedem Eintrag ins Logbuch ist Folgendes immer anzuführen:
1. Uhrzeit
2. Luftdruck
3. Loggestand
    - nur 2 Ziffern und eine Kommastelle
    - (also z.B. 23,5 und nicht 423,58)
4. Bemerkungen,
    - also warum diese Zeile überhaupt eingetragen wurde
    - (z.B. Wind frischt auf, neue Position, Sonnenuntergang,...)

Alle anderen Spalten sind nur auszufüllen, wenn sich etwas ändert.

**ANMERKUNG:**
Das Logbuch dient der Nachvollziehbarkeit, wenn
- die Elektronik ausfällt, damit man z.B. die letzte Position weiß,
- es zu einem Unglück kommt, damit man nachweisen kann, was alles passiert ist,
- man viele Jahre später wissen will, was alles passiert ist,
- wenn man eine Lizenz machen möchte und man Seemeilennachweise benötigt.

## MOTORBEDIENUNG

Der Motor ist eine Sicherheitseinrichtung. Jeder an Bord muss in der Lage sein den Motor zu starten. Um die Maschine zu starten sind immer folgende Schritte einzuhalten:

Unter Deck
- Am Schalterpaneel (meist beim Navigationstisch) die Zündung freigeben

An Deck
1. Rundumblick - (sicherstellen, dass keine Leinen, Stahlseile, Schwimmer/Taucher, usw. im Wasser in der Nähe der Schraube sind!)
2. Gashebel in die Neutral-Stellung bringen.
3. Zündung einschalten (Zündungsknopf 1x drücken)
4. Motor starten - zumeist mehrere Sekunden Startknopf gedrückt halten, bis Motor rund läuft !)
5. Kontrollieren, ob beim Auspuff Wasser kommt! - sonst funktioniert Wasserkühlung des Motors nicht !)

## BEDIENUNG DES SEE-WC

**IMMER HINSETZEN!** (zur eigenen Sicherheit! wg. Seegang, Böen, ...)
**INS KLO KOMMT NICHTS, WAS NICHT VORHER GEGESSEN WURDE!**
Das gilt auch für Klopapier und insbesondere für Binden und Tampons. Dafür hängt im Klo ein Plastikbeutel, der von Zeit zu Zeit an Land entsorgt wird.

**BEDIENUNGSSCHRITTE:**

1. Seeventile öffnen, WC-Deckel aufklappen
2. kleinen Hebel auf „Wasserzufuhr" stellen (Spülen), 2 – 3x pumpen, kontrollieren ob Wasser kommt
3. Hinsetzen und „Geschäft verrichten"
4. Klopapier, etc. in den Müllsack!!!
5. kleinen Hebel auf „Abpumpen" stellen, mindestens 15 – 20x pumpen (Abwasserrohr ist sehr lang), bis Klo völlig leer ist !
6. Noch einmal Wasser zuführen und abpumpen, bis Wasser im Klo ganz klar ist.
7. Seeventile schließen, Deckel runterklappen

**ANMERKUNGEN:**

- Denke an den Nächsten, der möchte, wie du selbst, auch ein sauberes WC vorfinden !
- Am Ende muss das Klo leer sein, es soll kein Wasser drinnen stehen.
- In manchen Situationen muss man die Vorgange Spülen und Abpumpen öfters wiederholen.

## SEEKRANKHEIT

Seekrankheit ist eine natürliche Abwehrreaktion des Körpers. Wird eine Schwäche des Körpers festgestellt, so löst das Gehirn durch Botenstoffe das Erbrechen aus. Sinn und Zweck dieser Reaktion ist es im Normalfall, mögliche Gifte oder andere Schadstoffe, die sich im Magen befinden, aus dem Körper zu befördern. Die Botenstoffe sind Histamin und Serotonin. Seekrankheitsmedikamente hemmen diese Botenstoffe.

Vorbeugend ist körperliches Wohlbefinden wichtig:

- warme trockene Kleidung, warme Füße
- ausgeschlafen, nicht alkoholisiert
- satt, nicht hungrig
- ausgewogene Nahrung, möglichst Histamin-arm

Betroffene Personen betreuen, an Deck mit Life-Line einpicken, ggf. sogar „bewachen" (in Extremfällen möchten Betroffene über Bord gehen). Dennoch versuchen zu trinken. (dehydrieren!).

## WASSER TRINKEN

Auf dem Boot benötigt der Körper mehr Wasser als an Land!
Ständige Bewegung, kühlender Wind auf der Haut und verstärkte Sonneneinstrahlung führen unbemerkt zu erhöhtem Flüssigkeitsverlust.
**Kontrolliert mind. 2-3 Liter Wasser pro Tag laufend in kleinen Schlucken trinken!**

## VERHALTEN GEGENÜBER ANDEREN BOOTEN

Auf See sollte man wie an Land auch seinen Mitmenschen höflich gegenüber treten.

Aber es gibt auch einige spezielle Regeln:

- Anderen beim Anlegen oder Transporten ungefragt Hilfe anbieten
- Nie ohne Erlaubnis ein fremdes Boot betreten
- Wenn wegen eines engen Hafens längsseits an einem anderen Boot festgemacht werden muss (Päckchen) vorher um Erlaubnis fragen. Wenn Du gefragt wirst, Erlaubnis erteilen. So wenig wie möglich über Innenlieger latschen. Wenn erforderlich über das Vordeck, möglichst leise, möglichst selten und immer mit sauberen Schuhen.
  Auch auf dem eigenen Boot sollte man sich ruhig verhalten
  Beim längsseitsgehen sorgfältig mit Fendern und Festmachern umgehen und nur geeignete Poller und Klampen benutzen. Den Wünschen des anderen Eigners folgen, da der weiß, was auf seinem Schiff hält.
- Andere nicht mehr stören als erforderlich, nicht anbrüllen
- Einhaltung der Flaggenparade: Nationale Achtern, Gastlandflagge unter Stb Saling, Vereinsflagge unter Bb Saling, Flaggen über Nacht bergen (spätestens 21:00 Uhr).

## VORFAHRTSREGELN

**--> Überholer**
**--> Maschinenfahrzeuge in Fahrt**
**--> Segelfahrzeuge in Fahrt**
**--> fischende Fahrzeuge in Fahrt**
**--> manövrierbehinderte Fahrzeuge in Fahrt und manövrierunfähige Fahrzeuge in Fahrt**

- Ein überholendes Fahrzeug ist ausweichpflichtig. Überholer ist, wer sich aus dem Sektor nähert, der vom Hecklicht überdeckt wird.
- Ein Segelfahrzeug mit Wind von Backbord ist einem Segelfahrzeug mit Wind von Steuerbord ausweichpflichtig.
- Ein luvwärtiges Segelfahrzeug ist einem leewärtigen Segelfahrzeug gegenüber ausweichpflichtig.

- Ein Segelfahrzeug muss manövrierunfähigen, manövrierbehinderten und fischenden Fahrzeugen ausweichen, es sei denn, diese Fahrzeuge überholen das Segelfahrzeug
- Segelfahrzeuge, deren Maschinenkraft benutzt wird, haben die Ausweichregeln für Maschinenfahrzeuge zu befolgen.

**GANZ EINFACH:**

- Wenn Du Dein Grossegel links hast, hast Du Vorfahrt gegenüber dem, der es rechts hat. Wenn beide auf der gleichen Seite, dann hat der Vorfahrt, der angespuckt werden kann.

## BOOT EVAKUIEREN

**Wichtigste Regel „STEP UP INTO THE LIFE RAFT !"**
**(Meint: Du sollst dein Schiff wirklich erst dann verlassen, wenn du zum Einsteigen in die Rettungsinsel hinauf steigen musst.)**

1. 1. Rettungsinsel aktivieren
   - Insel-Paket aus Backskiste nehmen
   - Leine aus Insel-Paket herausnehmen und fest am Boot anbinden!
   - Paket ins Wasser werfen
   - Spannt sich die Leine, wird der Auslöser aktiviert, wenn nicht, dann an Leine anreißen!

2. Position + Uhrzeit notieren (Logbuch mitnehmen)
3. EPIRB aktivieren und mitnehmen
4. Nur das Wichtigste mitnehmen: Wasser, Taschenlampe, Reisepass, Geld,
5. Einsteigen, gegenseitig helfen
6. Insel vom Boot trennen

## NOTRUFE

Man unterscheidet zwischen

- Dringlichkeitsmeldung und
- Notfallmeldung

Wenn eine Situation bedrohlich wirkt, aber keine direkte Gefahr für Mannschaft oder Schiff besteht, ist das keine Notsituation!
**DRINGLICHKEIT „PAN PAN" - RUF**
Wenn eine Situation gefährlich, aber noch nicht außer Kontrolle ist, dann soll eine Dringlichkeitsmeldung gesendet werden, z.B. bei Wassereinbruch.

**NOTFALL „MAYDAY" - RUF**
Wenn unmittelbare Gefahr für Schiff und/oder Mannschaft herrscht, dann wird eine Notfallsmeldung (= Distress-Meldung) gesendet, z.B. im Schiff ist bereits 1 Meter Wasser, das Schiff brennt, MOB.

Notruf entweder per Funk, oder per Telefon:

- Notruf per Funk auf Kanal Nr.: 16
- Seenotruf per Telefon auf Nr.: 195

**HÖREN – DRÜCKEN – SPRECHEN – »OVER« – LOSLASSEN**

**WICHTIG:**
Auf einem Funkkanal kann immer nur einer sprechen! Daher ist wichtig zu warten, bis der Kanal frei ist (d.h. keiner mehr spricht), bevor man selbst sendet. Danach die Sende-Taste wieder loslassen!

## INTERNATIONALES BUCHSTABIER-ALPHABET

Zahlen, Koordinaten, Uhrzeiten, Kanäle, udgl. werden immer einzeln als Ziffern buchstabiert und wiederholt.

**NATO-Alphabet** (wird auch in der See- u. Luftfahrt eingesetzt)

| | |
|---|---|
| 0 ... zero | 5 ... five |
| 1 ... one | 6 ... six |
| 2 ... two | 7 ... seven |
| 3 ... three | 8 ... eight |
| 4 ... four | 9 ... nine |
| | |
| A ... Alpha | N ... November |
| B ... Bravo | O ... Oscar |
| C ... Charlie | P ... Papa |
| D ... Delta | Q ... Quebec |
| E ... Echo | R ... Romeo |
| F ... Foxtrot | S ... Sierra |
| G ... Golf | T ... Tango |
| H ... Hotel | U ... Uniform |
| I ... India | V ... Victor |
| J ... Juliett | W ... Whiskey |
| K ... Kilo | X ... X-Ray |
| L ... Lima | Y ... Yankee |
| M ... Mike | Z ... Zulu |

# DRINGLICHKEITSRUF – „PAN PAN"

**Auf Kanal Nr. 16 gehen!**

Taste am Mikro drücken und langsam und deutlich sprechen:

„PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN,

all ships, all ships, all ships,

this is Vessel ..... (Schiffsname 3x nennen)

my Position is ..... (Entfernung und Richtung zu Ort)

at ..... UTC (Uhrzeit! z.B.: „at 0815 UTC" )

i request urgent ...
z.B. ... medical advice (medizinische Hilfe)
oder ... technical advice (technische Hilfe)

..... persons on board (Anzahl der Personen an Bord)

over"

Jetzt Taste am Mikro wieder loslassen!

Auf Kanal Nr. 16 bleiben und auf Anordnung warten!

Nach dem eigenen Sprechen immer Taste loslassen!
(Sprechverbindung funktioniert nur in EINER Richtung)

# SEENOTRUF – „MAYDAY"

**Auf Kanal Nr. 16 gehen!**

Rote Taste am Funk: Abdeckung öffnen und DRÜCKEN!

Taste am Mikro drücken und langsam und deutlich sprechen:

„ MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY,

all ships, all ships, all ships,

this is Vessel ..... (Schiffsname 3x nennen)

my Position is ..... (Entfernung und Richtung zu Ort)

at ..... UTC (Uhrzeit! z.B.: „at 0815 UTC" )

i am ...
z.B. ... sinking
oder ... on fire

..... persons on board (Anzahl der Personen an Bord)

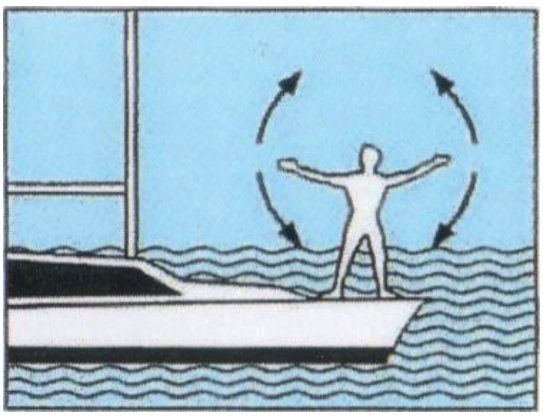
over"

Jetzt Taste am Mikro wieder loslassen!

Auf Kanal Nr. 16 bleiben und auf Anordnung warten!

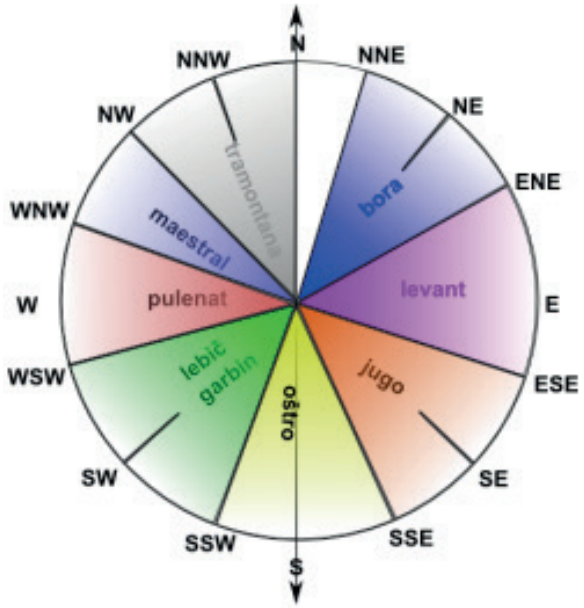
Nach dem eigenen Sprechen immer Taste loslassen!
(Sprechverbindung funktioniert nur in EINER Richtung)

Sollte bei einem Notfall auch die gesamte Elektronik ausfallen wird als Seenotsignal auch ein langsames synchrones seitliches Heben und Senken der Arme - die „müde Fliege" - verwendet.



# DIE WINDROSE DER ADRIA

Die adriatische Windrose besteht aus acht Hauptwinden, ihre Richtung stimmt mit den Haupthimmelsrichtungen überein.
Die Hauptwinde sind Bora, Jugo und Maestral.




**DER PERFEKTE SEABREEZE TAG AN DER ADRIATISCHEN OSTKÜSTE**

- Der Tag sollte mit Burin (Landbrise aus Nordost) beginnen. Speziell in einem komplexen Gebiet bildet sich eine stabile Luftschichten und es muss zuerst zu einer Luftmischung am Morgen kommen, damit sich der Burin ausbildet
- Nach einer windstillen Periode startet der Polenat (West)
- Nordwest Wind stellt sich normalerweise mit einer Brisenfront ein, der Übergang zwischen Polenat und Maestral ist nicht kontinuierlich
- Er darf nicht mit dem Mistral in Südfrankreich verwechselt werden, es sind grundsätzlich verschiedene Winde
- Der Maestral ist am Stärksten am Tag nach dem Durchgang einer Kaltfront, da dann die Atmosphäre am instabilsten ist.
- In engen, nach NW ausgerichteten Kanälen zwischen Inseln kann der Maestral sehr stark sein und es kann auch zu hoher Wellenbildung kommen. Starke Maestralgebiete: Kanal von Zadar und Korcula
- Wind in den oberen Luftschichten aus dem ersten oder zweiten Quadranten (speziell an der Küstenlinie)

**MAESTRAL**

- Maestral ist eine Seabreeze
- Typischer Sommerwind in einem Hochdruckgebiet
- Bringt frische Luft vom Meer und kühlt die Küstenstädte

**BORA**

Bora ist der bekannteste Wind der Adria und kommt aus NNE bis ENE, hauptsächlich aber aus NE. Zwei Bedingungen müssen für die Entstehung von Bora erfüllt sein:

- Einbruch von Kaltluft aus dem Norden oder Nordosten.
- Bergkette normal auf die Windrichtung.

Bora ist unstetig in Geschwindigkeit und Richtung: kurze Böen von wenigen Sekunden bis zu an- und abschwellen von mehreren Minuten. In einer Regatta achte auf die Perioden der Böen.

Auf offener See dreht die Bora oft nach links bis zu einem Nord-West Wind. Bora bringt oft schönes Wetter (das häufigste Auftreten der Bora ist nach Kaltfrontpassagen) -> weiße Bora. Schwarze Bora tritt auf, wenn sich ein Tief über der Adria befindet. Diese Bora kann von langer Dauer und sehr stark sein.

Bora erreicht leicht Hurrikan Stärke (über 67kn) während intensiven Boraperioden. Die höchste je gemessene Windgeschwindigkeit wurde bei Maslenica mit 140kn aufgezeichnet.
Bora kommt das gesamte Jahr über vor, ist aber deutlich häufiger in den kalten Monaten (Oktober bis März).

Zwei Sprichwörter im Zusammenhang mit der Bora:

- Hüte dich vor schwarzer Bora und weissem Jugo.
- Die Bora sagt: "Wenn ich segle, segelst du nicht!"

Besonders ausgeprägte Boragebiete:

- Bucht von Triest
- Kvarner und Kvarnerič
- Zwischen Šibenik und Split um Dubrovnik

**JUGO**
Jugo ist ein warmer Südostwind mit mittlerer Stärke und auflandiger Komponente aus ESE, SE oder SSE. Er tritt in allen Jahreszeiten auf, in der Nordadria hauptsächlich im Frühjahr und in der Südadria im Herbst und Winter.

- Jugo ist selten im Sommer.
- Jugo nimmt langsam zu, ohne Unterbrechung.
- Jugo baut eine lange, gleichmäßige Welle auf.
- Jugo baut die höchsten Wellen in der Adria auf, in starken, langandauernden Perioden einzelne Wellen in der Nordadria bis 10m.
- Jugo bringt warme feuchte Luft, Wolken, Regen und manchmal Gewitter

**TRAMONTANA**
ist ein kühlender Nordwind (aus den Bergen). Heutzutage wird der Wind für die kurze, aber oft sehr starke Windperiode nach einer Kaltfrontpassage verwendet.

**LEVANT**
ist ein Ostwind mit bedecktem und regnerischen Wetter.

**OŠTRO**
ist ein warmer und feuchter Südwind.

**LEBIĆ**
ist ein trockener und warmer Südwestwind, oft nach Jugo. Achtung auf Wellen in nach SW offenen Häfen!

# NAVIGATIONS-DATEN - TYPISCHE ABKÜRZUNGEN AUF BORDINSTRUMENTEN

## DATEN ZUR POSITION

**LAT (Latitude) – der Breitengrad**
Hier wird die per GPS ermittelte geografische Breite (englisch latitude) angezeigt. Traditionell wird die Breite wie die Uhrzeit im Sexagesimalsystem (Sechzigersystem) mit Grad (Anzeige °), Minuten (Anzeige ') und Sekunden (Anzeige '') angegeben. In Anlehnung an die Skala in den meisten Seekarten werden heutzutage die Sekunden als eigene „Ebene" vernachlässigt. Sie werden als Nachkommastellen bei den Minuten angegeben.

**LON (Longitude) – der Längengrad**
Bei Longitude sehen wir die durch GPS ermittelte geografische Länge (LON). Der Schnittpunkt des Längengrads mit dem zuvor beschriebenen Breitengrad bestimmt unsere exakte Position.

**UTC (Universal Time Coordinate)**
Die genaueste Uhr an Bord

## DATEN ZUR WASSERTIEFE

**DBT (Depth Below Transducer)**
Die häufigste Voreinstellung. DPT beschreibt den Abstand zwischen dem Geber des Echolots und dem Meeresgrund. Er wird meist als etwas praxisfern empfunden, da wir zur Bestimmung der Wassertiefe herausfinden müssen, wie tief der Geber unterhalb der Wasserlinie sitzt.

**DBK (Depth Below Keel)**
Wie viel Platz gibt es wirklich? DBK ist praxisnäher als DBT und zeigt uns den Abstand zwischen dem Kiel (englisch Keel) und dem Meeresboden.

**DBS (Depth Below Surface)**
Die aktuelle Wassertiefe

## DATEN ZUR GESCHWINDIGKEIT

**STW (Speed through Water)**
STW (manchmal auch BSP – Boatspeed genannt) steht für die Geschwindigkeit beziehungsweise die Fahrt durchs Wasser.

**SOG (Speed over Ground)**
Wie schnell sind wir wirklich? Dieser Wert kommt aus dem GPS-Empfänger. Die SOG unterscheidet sich von der Geschwindigkeit durchs Wasser (STW) dahingehend, dass sie die Strö-

mung berücksichtigt. Die Kombination der beiden Werte lässt folglich Rückschlüsse auf die Strömung zu. Habe ich beispielsweise eine SOG von acht Knoten und eine STW von fünf Knoten lässt dies vermuten, dass drei Knoten Strömung mitfließen.

**VMG (Velocity Made Good)**
Die Luvgeschwindigkeit. VMG kann auf Geräten dargestellt werden, die sowohl mit einem Windmesser als auch mit einer Logge verbunden sind. Sie stellt die Geschwindigkeit dar, mit der wir uns beim Kreuzen in die Richtung des Windes bewegen, das ist die sogenannte „gut gemachte Fahrt".
Sehr hoch am Wind ist der Winkel zum Ziel zwar günstig, mehr Geschwindigkeit ins Boot bekommen wir allerdings, indem wir etwas abfallen und mit einem Schrick in den Schoten segeln. Durch den VMG-Wert ist es möglich, den Winkel zum Wind zu ermitteln, bei dem die Netto-Geschwindigkeit gegen den Wind optimal ist. Dann kommen wir dem Ziel am schnellsten näher. Das ist nicht nur für Regattafreaks von Bedeutung, sondern vermutlich auch für den einen oder anderen Fahrtensegler von Interesse.

**WCV (Waypoint Closure Velocity)**
Die Geschwindigkeit zum Wegpunkt
WCV hilft uns ebenfalls, den optimalen Winkel zu finden. Anders als die VMG berechnet die WCV nicht die Geschwindigkeit gegen den Wind, sondern zu einem Ziel hin, wenn wir es nicht direkt ansteuern können. Bezugspunkt ist hier jedoch nicht, wie bei der VMG, die Richtung, aus der der Wind kommt, sondern die Richtung zu einem Wegpunkt.
Gerade bei langen Überfahrten mit schwierigen Wind- und Strömungsverhältnissen, in denen die Wende beim Kreuzen beispielsweise nicht durch ein nahes Ufer oder das seitliche Ende der Fahrrinne bestimmt wird, finden wir hier eine gute Entscheidungshilfe, wann wir unsere nächste Wende fahren sollten.

## DATEN ZUM KURS

**COG (Course Over Ground)**
Der Kurs über Grund. Der Kurs über Grund beschreibt den rechtweisenden Kurs unsers Bootes und wird in Grad angegeben. Angezeigt wird also nicht der Kompasskurs, sondern der Winkel zwischen dem geografischen Nordpol (wahrer Nordpol) und der Kurslinie.

## DATEN ZUR WEGPUNKTNAVIGATION

**BTW (Bearing To Waypoint)**
Der direkte Kurs zum Wegpunkt. BTW zeigt uns die Peilung (englisch Bearing) zu einem ausgewählten Wegpunkt. Um den Wegpunkt auf direktem Weg zu erreichen, müssen BTW und COG übereinstimmen.

**DTW (Distance To Waypoint)**
Die kürzeste Entfernung zum Wegpunkt. Mit DTW wird die Entfernung zu einem ausgewählten Wegpunkt errechnet. In Kombination mit SOG kann so die Restfahrzeit abgeleitet werden.

**DTR (Distance Remaining In Route)**
Der Weg zum Ziel. Im Gegensatz zu DTW wird bei DTR angezeigt, wie viele Seemeilen noch auf der gesamten restlichen Route vor uns liegen. Dabei werden die Entfernungen zwischen den einzelnen Wegpunkten der Route addiert.

**ETA (Estimated Time Of Arrival)**
Wann sind wir am Ziel? ETA ist die geschätzte Ankunftszeit. Sie wird errechnet, indem die Entfernung zu einem Wegpunkt (DTW) ins Verhältnis zur Geschwindigkeit beziehungsweise der WCV gesetzt wird. Ist der Wegpunkt um 15 Uhr noch 20 Seemeilen entfernt und die Geschwindigkeit über Grund (SOG) beträgt fünf Knoten, brauchen wir logischerweise noch vier Stunden. Die ETA würde dann mit 19 Uhr angegeben werden.

**TTG (Time To Go)**
Wie lange brauchen wir noch? TTG wird wie die ETA errechnet und gibt als andere Form der Darstellung des Rechenergebnisses Aufschluss über die verbleibende Dauer bis zum Ziel. Anstelle der konkreten Ankunftszeit wird stattdessen die Restfahrzeit in Tagen, Stunden und Minuten angegeben.

**MOB (Man Over Board)**
Mensch über Bord! Mittels einer Notfalltaste oder einer Tastenkombination können wir die aktuelle Position markieren. Wenn wir nach dem Überbordfallen eines Crewmitglieds mit der Markierung schnell genug sind, sehen wir im Display analog zu einem Wegpunkt die Richtung (Peilung) und Entfernung zur Unglücksstelle.

**DATEN ZUM WIND**

**TWD (True Wind Direction)**
Die wahre Windrichtung. Mit TWD wird die wahre Windrichtung in Grad oder die Himmelsrichtung angegeben, aus der der Wind weht. Sie bezieht sich auf einen feststehenden Ort, also unabhängig von der Bootsbewegung.

**TWA (True Wind Angle)**
Der wahre Windeinfallswinkel. TWA zeigt wie TWD die Richtung des wahren Windes an und muss ebenfalls errechnet werden. Hier wird allerdings nicht die Himmelsrichtung angezeigt, sondern der Winkel, in dem der Wind zur Längsachse des Bootes weht.

**TWS (True Wind Speed)**
Die wahre Windgeschwindigkeit
Auch TWS bezieht sich auf den wahren Wind. Diesmal nicht auf die Richtung, sondern auf die Windgeschwindigkeit, die an einem feststehenden Ort gemessen werden müsste.

# SEGEL-ABC

| | |
|---|---|
| **Abfallen** | Kurswechsel, bei dem der Bug vom Boot vom Wind weggedreht wird. Segel bleiben auf derselben Seite. |
| **Achtern** | Hinten oder hinter dem Boot. Dort ist auch die Nationalflagge |
| **Achterleine** | Leine, die das Boot nach achtern hält |
| **Achterliek** | Hintere Kante des Segels |
| **Achterstag** | Drahtseil, welches den Mast nach achtern hält |
| **Anluven** | Kurswechsel, bei dem der Bug vom Boot in Richtung Wind gedreht wird. Segel bleiben auf derselben Seite. |
| **Aufkommen** | Die Ruderlage nach Einleitung der Drehung wieder reduzieren |
| **Aufschießer** | Das Boot durch eine Drehung in den Wind stoppen |
| **Auftuchen** | Ein Segel auf dem Baum ordentlich falten |
| **Auge** | Eine Schlaufe in einer Leine oder anderem |
| **Ausreiten** | Aufrechthalten des Bootes durch Hinauslehnen nach Luv |
| **Außenborder** | Motor, der nachträglich ans Heck geschraubt werden kann |
| **Back** | 1. ein Segel steht back, wenn der Wind von der falschen Seite hin einbläst<br>2. Tisch, deshalb Backschaft = Küchendienst |
| **Backbord** | Die linke Seite des Boots bzw. alles links vom Boot von achtern nach voraus gesehen – also in typischer Fahrtrichtung |
| **Backskiste** | Stauraum, der durch Klappen vom Cockpit aus zugänglich ist |
| **Bändsel** | Kurzes Tau zum verzurren (festbinden) von Ausrüstung |
| **Bake** | Auf Land aufgebautes Sichtzeichen |
| **Baum** | Ist am Mast befestigt und wird nach außen und innen bewegt, um das Segel in die richtige Position beim Segeln zu bekommen. Eine der größten Gefahrenquellen an Deck |
| **Baumniederholer** | Talje, die den Baum nach unten hält |
| **Beaufort** (Bft) | Maßeinheit zur Bestimmung der Windstärke, ab 7 Bft sollte nicht mehr gesegelt werden. Die Windstärke in Beaufort ist Wind-geschwindigkeit in Knoten plus fünf geteilt durch fünf |
| **Belegen** | Ein Tau mit einem Knoten, auf einer Klampe oder in einer Klemme befestigen |
| **Bilge** | tiefster Punkt eines Boote, wo sich das Wasser sammelt |
| **Block** | Rolle mit Gehäuse, die Rolle ohne Gehäuse heißt Scheibe |
| **Böe** | Windstoß |
| **Boje** | auf Grund befestigter Schwimmkörper zum Festmachen oder zur Markierung |
| **Bootshaken** | Haken auf langer Stange, um bei Manövern weiter an Leinen und Poller zu kommen |
| **Box** | Liegeplatz aus 2 Pollern, die, eine Bootslänge vom Steg entfernt, die Achterleinen halten |
| **Bucht** | Ein haarnadelförmiges Gebilde in einer Leine, Ausgangsstadium für diverse Knoten |

| | |
|---|---|
| **Bug** | Der vordere Teil des Bootes. Das Gegenstück vom Heck |
| **Bullenstander** | Leine von der Baumnock (hinteres Ende des Baumes) nach vorne, um das Übergehen des Baumes bei einer Patenthalse zu verhindern |
| **Choke** | Starthilfe für Außenborder, sofort nach dem Anspringen des Motors wieder in Ruhestellung |
| **Cockpit** | vertiefter Aufenthaltsraum für die Mannschaft |
| **Durchsetzen** | Ein Fall straff spannen |
| **Cunningham** | Vorliekstrecker, Strafft das Vorliek (=Vorderkante) eines Segels |
| **Curryklemme** | Klemme zum Belegen von Tauwerk mit zwei beweglichen Backen, zwischen die die Leinegezogen wird • zum Lösen Leine nach oben reißen |
| **Dirk** | Verbindung vom Baumende mit dem Mast. Hält den Baum hoch, wenn kein Segel gesetzt ist. |
| **Einpicken** | Den Karabiner des Lifebelts einhaken |
| **EPIRB** | Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition |
| **Fall** | Allgemeiner Begriff für eine Leine, die am Segelkopf (oberes Ende des Segels) befestigt wird, um das Segel zu setzen (hochzuziehen |
| **Fender** | Polster zum Schutz des Rumpfes beim Längsseitsliegen, meist aus PVC und aufblasbar |
| **Festmachen, anlegen** | Mithilfe von Leinen wird das Boot an einem Steg oder der Kaimauer angebunden. Dabei kann man mit dem Heck oder Bug voraus anlegen oder längs mit dem Boot |
| **Festmacher** | Leine zum Befestigen des Bootes an seinem Liegeplatz |
| **Fieren** | eine Leine kontrolliert lose geben |
| **Fock** | Vorsegel |
| **Fockschot** | Verantwortlich für das Dichtholen und Auffieren der Fock bzw. Genua |
| **Genua** | großes Vorsegel, welches das Großsegel überlappt |
| **Großschot** | Verantwortlich für das Dichtholen und Auffieren des Großsegels |
| **Großsegel** | Verbunden mit dem Mast und Baum. Das Hauptsegel an Bord. Wird mithilfe der Großschot in die richtige Position gebracht |
| **Halse** | Das Heck des Bootes durch den Wind drehen |
| **Heck** | Der hintere Teil des Bootes. Das Gegenstück vom Bug |
| **Holen / dichtholen** | Eine Leine strammziehen |
| **Holepunkt** | Umlenkblock für die Fock, ist zum Trimmen des Segels meist ver schiebbar |
| **Kiel** | Der unterste Teil des Rumpfes. Hat die Funktion das Boot durch den Ballast im Kiel aufrecht zuhalten, bzw. vor dem Kentern zu schützen |
| **Killen** | Das Flattern des Segels im Wind, gekillt wird dabei auf Dauer das Segel oder mit etwas Pech Teile der Besatzung (nur bei Yachten) |
| **Klampe** | T- förmige Vorrichtung zum Belegen von Leinen |
| **Klar Schiff** | Das Boot zu einem Manöver klar machen |
| **Kopfschlag** | Das Beenden des Belegens auf einer Klampe, so dass sich das lose Ende der Leine nicht wieder abwickeln kann |

| | |
|---|---|
| **Krängen** | Schrägliegen eines Bootes durch Windeinfluss |
| **Kreuzen** | Wenn du konstant nach Luv segelst und in regelmäßigen Abständen wendest, um dein Ziel in Luv zu erreichen |
| **Kreuzknoten** | Knoten zum Verbinden zweier gleicher Leinen |
| **Lee** | Die dem Wind abgewandte Seite, auf der sich der Baum des gesetzten Großsegels befindet. Alles was bezogen auf die Position eines Objektes weg vom Wind ist. |
| **Leine** | besserer Ausdruck für ein Seil |
| **Liek** | Kante des Segels: Vorne, unten und achtern |
| **Liekbändsel** | Bändsel im Achterliek eines Segels |
| **Lifebelt** | Gurtgeschirr, mit dem man sich mittels einer Lifeline mit Karabiner am Boot sichern kann |
| **Log** | Geschwindigkeitsmesser, oft mit Schaufelradgeber, daher empfindlich auf Verschmutzung |
| **Logbuch** | Tagebuch eines Schiffes, dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungsstück |
| **Lot** | Tiefenmesser, zeigt meist Tiefe unter Geber, d.h. zu wenig. Seit das Gerät justierbar ist, zeigt es irgendeine Tiefe |
| **Lümmel** | Das Gelenk, welches den Baum am Mast befestigt |
| **Luk** | Oberlicht im Deck eines Bootes |
| **Luv** | Die dem Wind zugekehrte Seite • da wo der Großbaum nicht ist. Alles was bezogen auf die Position eines Objektes näher am Wind ist. |
| **Mast** | Hält das Segel und ist Verbindungsstelle für den Baum |
| **Mittschiffs** | In der Mitte des Bootes, sowohl zwischen Heck und Bug als auch zwischen Steuer- und Backbord |
| **Mole** | Schutzmauer um einen Hafen gegen Seegang |
| **Mooring** | Ankerleine auf Grund eines Hafens zum Festmachen, wird mit Hilfsleine auf den Steg geführt oder von Boje gehalten |
| **Niedergang** | Treppe oder Leiter in die Kajüte |
| **Nock** | Das Ende einer Spiere, z.B. des Baumes (Bei der Gaffel: Piek) |
| **Paddel** | Gerät aus Holz oder Alu/Kunststoff zum Fortbewegen eines Bootes bei Flaute oder defektem Motor. |
| **Pahlstek** | Knoten, der sehr zuverlässig ein Auge, das sich nicht zuzieht, bildet |
| **Pantry** | Kochgelegenheit, Küche wäre größer |
| **Pier** | auch Kai, Mauer zum Festmachen eines Schiffes |
| **Pinne** | Hebel zur Bedienung des Ruders |
| **Poller** | Pfahl zum Festmachen eines Bootes |
| **Pütting** | Verbindung zwischen Rumpf und Want |
| **Pütz** | Eimer oder ein ähnliches Gerät zum Wasserschöpfen |
| **Raumen** | Der Wind dreht weiter nach achtern |
| **Reffen** | Segelfläche reduzieren |
| **Rein Schiff** | Ein Schiff gründlich sauber machen |
| **Ree** | Ruderkommando bei der Wende |

| | |
|---|---|
| **Ruder** | Gesamtbezeichnung der Steuereinrichtung. Verbunden mit dem Rumpf. Durch Bewegung des Ruders / Ruderblattes verändert das Boot die Richtung |
| **Ruderblatt** | Der Unterwasserteil des Ruders |
| **Rumpf** | Der Körper des Bootes |
| **Rund achtern** | Ruderkommando beim Halsen |
| **Saling** | Spreize am Mast welche die Wanten vom Mast abspreizt. Hier sind auch die Flaggleinen befestigt, Gastlandflagge unter Stb Saling, Vereinsflagge unter Bb Saling |
| **Salon** | Aufenthaltsraum mit „großem" Tisch in der Mitte der Yacht |
| **Schapp** | Schrank oder Fach auf einem Boot, immer zu klein |
| **Schäkel** | Metallteil, um Leinen und Blöcke lösbar zu verbinden |
| **Schot** | Allgemeiner Begriff für alle Leinen, die für das Dichtholen und Auffieren von Segeln verantwortlich sind |
| **Schothorn** | Die hintere unter Ecke des Segels. Verbunden mit dem Baum und dem Unterliekstrecker |
| **Schotstek** | Knoten zum Verbinden zweier ungleicher Leinen |
| **Schott** | Querwand im Schiff |
| **Schralen** | der Wind dreht weiter nach vorne |
| **Schwalbennest** | Bord über der Koje, die einzige Gelegenheit Kleinkram griffbereit zu verstauen |
| **Schwert** | Bewegliche Platte unter dem Boot, um es am Abtreiben zu hindern |
| **Seeventil** | Absperrventil in allen Wasserleitungen des Schiffes, ist geschlossen wenn Hebel quer zum Schlauch steht |
| **Segelhals** | Vordere untere Ecke des Segels, Verbunden mit Mast und auch oft mit dem Baum |
| **Segelkopf** | Obere Ecke des Segels. Verbunden mit dem Fall und dem Mast |
| **Spant** | Querträger eines Boots |
| **Spiere** | Jedes Rundholz der Takelage außer dem Mast also Baum |
| **Spinnaker** | Ballonförmiges Segel, das bei Wind von achtern auf schnellen Booten zusätzlich gesetzt wird |
| **Spring** | Ein Festmacher, der von Achtern auf dem Boot nach Vorn (Achter spring) bzw. von Vorne auf dem Boot nach Achtern (Vorspring) läuft, um das Boot beim Längsseitliegen zu stabilisieren |
| **Stag** | Drahtseil, das den Mast nach vorne hält |
| **Staken** | Stange zum Anschieben des Bootes über den Grund |
| **Steuerbord** | Die rechte Seite des Boots bzw. alles rechts vom Boot von achtern (hinten) nach voraus (vorne) gesehen – also in typischer Fahrtrichtung |
| **Steuerrad** | Dient als Verlängerung der Pinne zum Steuern. Hauptsächlich auf größeren Booten wie Yachten. Jollen und kleinere Kielboote haben nur eine Pinne und/oder einen Pinnenausleger |
| **Strecktau** | Längs Deck gespanntes Tau zum Festhalten und einpicken des Lifebelts |

| | |
|---|---|
| **Stützen** | Die Drehung eines Bootes durch Gegenruder beenden |
| **Talje** | Flaschenzug |
| **Tampen** | Da, wo das Ende aufhört, mit anderen Worten: das Ende eines Seiles |
| **Tonne** | große Boje |
| **Toppnant** | Leine zur vertikalen Kontrolle des Großbaumes |
| **Traveller** | Schiene, mit der sich die Großschot quer verschieben lässt |
| **Trimm** | Die Einstellung des Bootes 1. durch Justierung der Segel, 2. durch die Gewichtsverteilung in Längs- und Querrichtung. |
| **Trosse** | Schwere Leine |
| **Unterliek** | Untere Kante des Segels |
| **Unterliekstrecker** | Leine , die das Unterliek (Unterkante des Segels) strafft |
| **Verklicker** | Windrichtungsanzeiger auf dem Mast, oft kaputt oder vergessen, oder zeigt falsch |
| **Verzurren** | Ausrüstung sicher festbinden |
| **Voraus** | Etwas vor dem Boot, bzw. etwas weiter vorne auf dem Boot in Bezug auf die eigene Position |
| **Vorderliek** | Vordere Kante des Segels |
| **Vorleine** | Festmacher, der das Boot nach vorne hält |
| **Vorpiek** | Stauraum im Bug eines Bootes |
| **Want** | Drahtseil, das den Mast in Querrichtung und nach hinten hält, je nach Höhe am Mast Unter- und Oberwanten |
| **Webeleinstek** | Knoten zum Befestigen von Fendern |
| **Wende** | Drehen eine Segelbootes mit dem Bug durch den Wind |
| **Winsch** | Nur in eine Richtung drehbare Trommel, die das Holen von Leinen erleichtert und dazu teilweise mit Kurbeln und Getriebe ausgestattet ist |

# RHENO-DANUBIA GEHT AUFS WASSER 2022

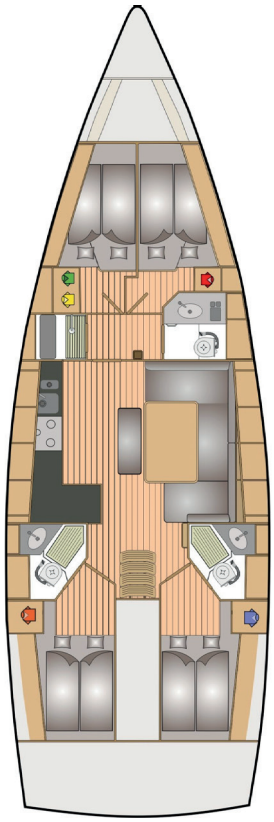
**Datum:** 17.09.2022 bis 24.09.2022
**Revier:** Mittlere Adria (Kroatien, Raum Split)

**SEGELYACHT „LOVRO"**
Bavaria Cruiser 46,
Baujahr 2017

1. Erlach (Skipper)
2. Sugar
3. Junior
4. Ataxie
5. Yokai
6. Lala
7. Glee

**SEGELYACHT „SET POINT"**
Bavaria Cruiser 46,
Baujahr 2016

1. MIKE (Skipper)
2. Hendrix
3. Puck
4. Cherry
5. Zenzi
6. Migräne
7. Störer

**SEGELYACHT „LAMBDA"**
Oceanis 46.1,
Baujahr 2020

1. Krümel (Skipper)
2. Wuli (Co-Skipper)
3. Melody
4. Tom Turbo
5. Maze
6. Hagia