

„TRIMARANE SIND NICHT SCHWIERIGER ZU SEGELN, NUR ANDERS!“ (Per Asmuß seinem Buch „Katamarane und Trimarane“)

- ✓ Eine Kielyacht kompensiert Böen zunächst durch Krängung und man merkt, dass es Zeit zum Reffen ist. Ein leichter Trimaran setzt Böen zunächst in Beschleunigung um und reduziert so den scheinbaren Wind. Um dadurch nicht das Reffen zu verpassen, machen wir dies proaktiv nach der Refftabelle.
- ✓ Kielyachten werden am Wind in Böen oft angelutv, um jenseits Windkante den Druck zu reduzieren. Dieser Reflex wäre bei uns durch die entstehende Fliehkraft fatal. Stattdessen fieren wir das Großsegel. Raumschots fallen wir in kritischen Situationen ab, womit wir beschleunigen und den scheinbare Wind reduzieren.
- ✓ Vor Anker schwojen wir eher als Kielyachten. Wir halten größeren Abstand zu den Nachbarliegern, setzen eine Hahnepot und ankern am besten vor zwei vermuten Ankern.
- ✓ Optimale Hafenmanöver sehen bei uns durch die geringe Verdrängung, gerade Außenkanten, das achterliche Zurückstehen der Amas und das Fehlen des Radeffektes anders aus.
- ✓ Vorteilhafte DRAGONFLY-Besonderheiten wie z.B. SWING WING, DREHSCHWERT und SCHWENKRUDER müssen richtig gehandhabt werden, um Schäden zu vermeiden.

Das Boot ist also alles andere als ein typisches Charterboot. Es macht mehr Spaß, bietet aber auch mehr Möglichkeiten es falsch zu machen. Wir wollten zunächst nur bootsspezifische Informationen geben. Die Erfahrung hat uns jedoch veranlasst, weitere Themen anzusprechen. So werden Sie viele Punkte überfliegen können, aber nicht alle. Sparen Sie sich teure Parallelerfahrungen 😊!

Dieses Handbuch entstand mit Unterstützung von Jens Quorning, und Ausrüstungsherstellern. Wir wahren unsere Urheberrechte!

Willkommen an Bord!

Ernst Schacherl

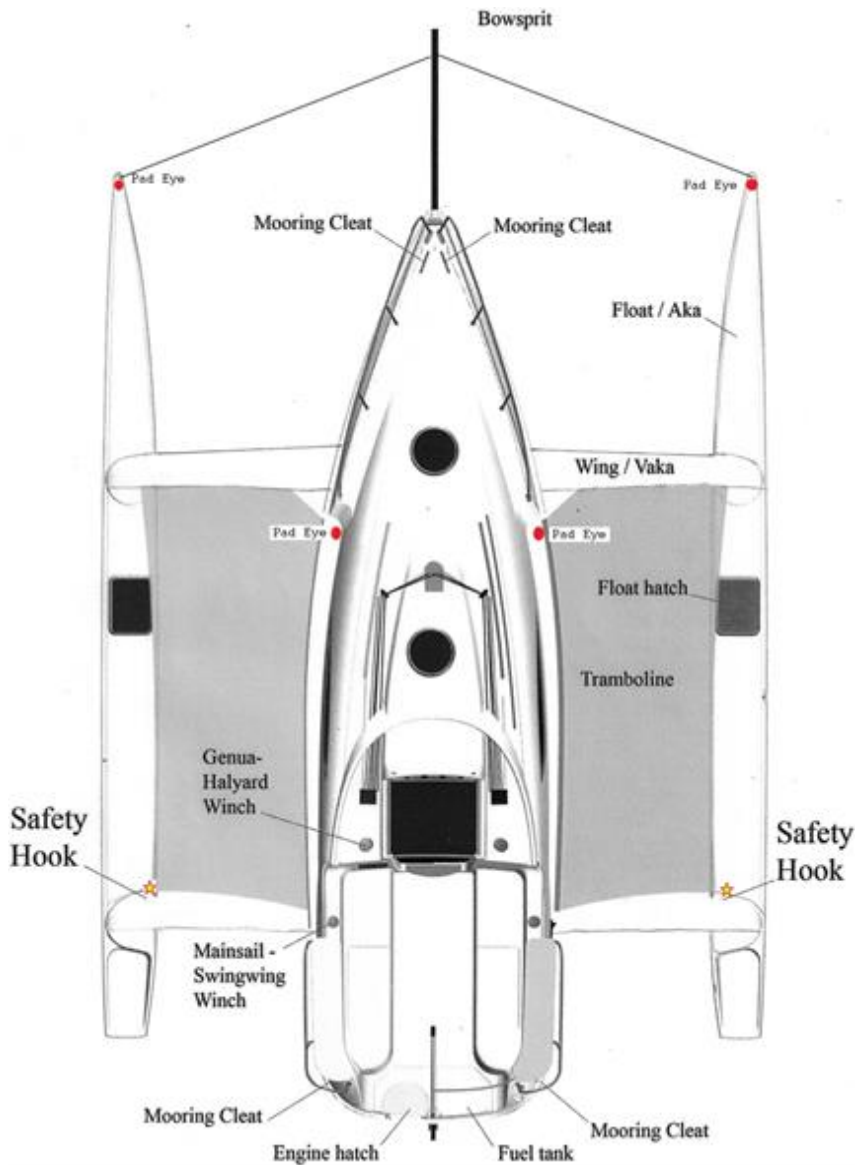
1. SPEZIFIKATION	6
2. TIPPS FÜR EINEN UNGETRÜBTEN SEGELURLAUB	11
3. CREWLIST, LOGBUCH UND TRACK.....	13
4. EIN- UND AUSKLARIEREN	14
5. CHECKLISTE MOB-MANÖVER.....	15
6. WETTER.....	16
7. GEWITTER	17
8. ZUR SICHERHEIT.....	18
9. RETTUNGSRING.....	20
10. WURFLEINE 30 METER	20
11. RETTUNGSWESTE	20
12. LIFELINES	20
13. HANDSCHEINWERFER.....	20
14. SIGNALMITTEL	20
15. MARKIERUNGSBOJE	21
16. TREIBANKER	21
17. WASSEREINBRUCH	22
18. FUNKGERÄT - AUSZUG AUS DEM HANDBUCH	23
19. EPIRB SEENOTFUNKBOJE.....	27
20. PLB (PERSÖNLICHE SEENOTFUNKBAKE)	29
21. NAVTEX NAVIGATIONAL WARNING TELEX.....	31
22. INSTRUMENTE UND AUTOPILOT	33
23. AUSSENBORDMOTOR.....	37
24. ENERGIEMANAGEMENT	40
25. DREHSCHWERT	41
26. KICK UP RUDER	42
27. CHECKLISTE RUDERBLATT AUFHOLEN:.....	43

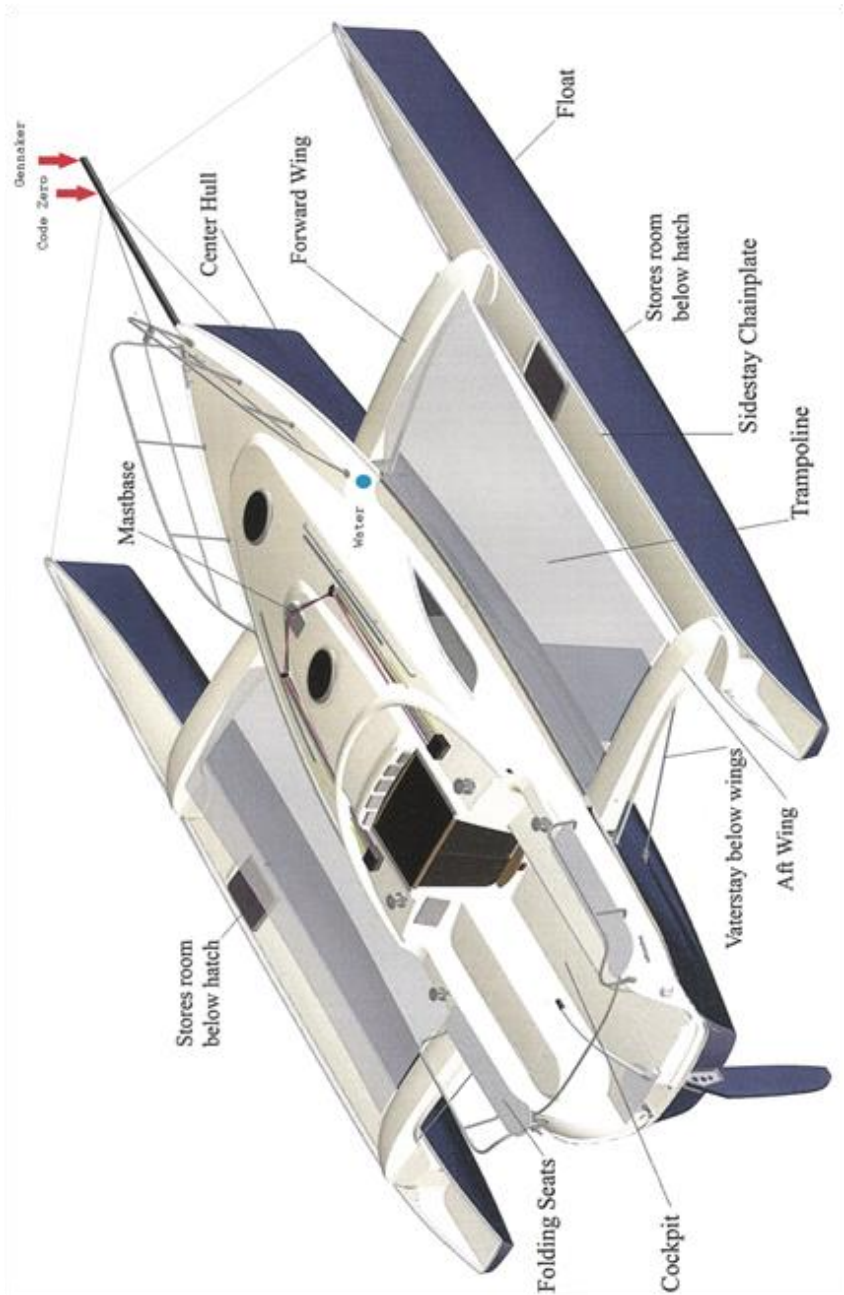
28. SWING WING.....	44
29. CHECKLISTE AUSFALTEN:	45
30. CHECKLISTE EINFALTEN:.....	46
31. SPRAYHOOD UND BIMINI.....	47
32. CHECKLISTE VOR DEM START	48
33. MANÖVRIEREN UNTER MOTOR.....	48
34. EASY CATCH BOOTSHAKEN.....	49
35. ANLEGEN	50
36. ANLEGEN MIT MOORINGTROSSEN.....	51
37. ANLEGEN IN DER DALBENBOX.....	53
38. ANLEGEN AM FINGERSTEG	54
39. ANLEGEN ZWISCHEN STEG UND ANKER.....	54
40. ANLEGEN LÄNGSSEITS.....	56
41. ABLEGEN BEI AUFLANDIGEM WIND.....	57
42. ABLEGEN MIT MOORINGS BEI SEITENWIND.....	57
43. AN DER BOJE.....	58
44. SCHLAUCHBOOT	59
45. E-AUSSENBORDER.....	60
46. ANKERN.....	70
47. DOPPELT HÄLT BESSER: DER ZWEITANKER.....	73
48. ANKERGESCHIRR	75
49. CHECKLISTE MONTAGE FORTRESS ANKER.....	76
50. CHECKLISTE ANKERN MIT EINEM ANKER	77
51. CHECKLISTE BEI ZWEI ANKERN.....	79
52. CHECKLISTE ANKER LICHTEN	79
53. CHECKLISTE VOR DEM LANDGANG.....	80
54. GROSSSEGEL	81

55. GENUA	83
56. REFFEN STATT ZÖGERN!	84
57. SEGELN SIE NACH REFFTABELLE!	85
58. CHECKLISTE GROSSEGEL REFFEN:.....	87
59. CHECKLISTE GROSSEGEL AUSREFFEN.....	88
60. GROSSEGEL TRIMMEN	88
61. CHECKLISTE GROSSEGEL BERGEN.....	89
62. AMWIND	90
63. HURTIG WENDEN.....	91
64. RAUMWIND SEGELN.....	91
65. HALSEN	92
66. TRIMMTIPPS „DÄNEN LÜGEN NICHT!“	92
67. SCHWERWETTERSEGELN	95
68. VOR TREIBANKER	100
69. CODE ZERO (CZ)	102
70. CHECKLISTE CODE ZERO SETZEN.....	104
71. HALSEN MIT DEM CODE ZERO	105
72. WENDEN MIT DEM CODE ZERO.....	106
73. CHECKLISTE CODE ZERO BERGEN:.....	106
74. GENNAKER (GK)	107
75. CHECKLIST GENNAKER SETZEN	108
76. CHECKLISTE GENNAKER TRIMMEN.....	111
77. CHECKLISTE GENNAKER HALSEN.....	112
78. CHECKLISTE GENNAKER BERGEN	113
79. WOHNEN	114
80. CHECKLISTE FÜR DIE RÜCKGABE	118

1. SPEZIFIKATION

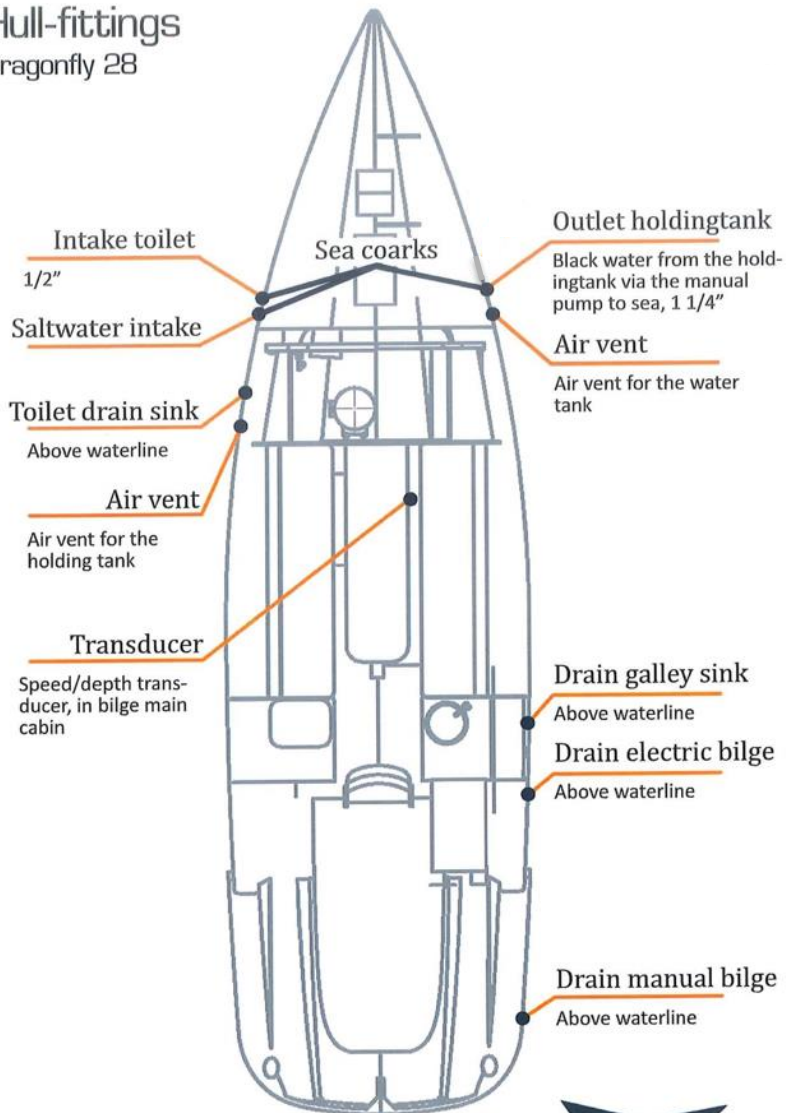
Länge segelfertig / zusammengefaltet	8,90 m / 9,99 m
Breite segelfertig / zusammengefaltet	6,50 m / 2,54 m
Tiefgang mit/ohne Schwert und Ruder	1,70 m / 0,40 m
Länge Bugsprit	1,90 m
Gewicht	2.000 kg
Zuladung inklusive Mannschaft	700 kg
Wassertank	90 l
Abwassertank	60 l
Außenborder 4-Takt Honda mit Power Lift	15 PS
Masthöhe über dem Wasserspiegel	15,5 m
Großsegel	43 m ²
Fock	21 m ²
Code Zero mit Rollanlage	45 m ²
Gennaker	80 m ²
CE- Klassifizierung	B (offshore)
Schiffsname Don Cangrejo	O-31780
Rufzeichen	OEX5863
MMSI	203257300





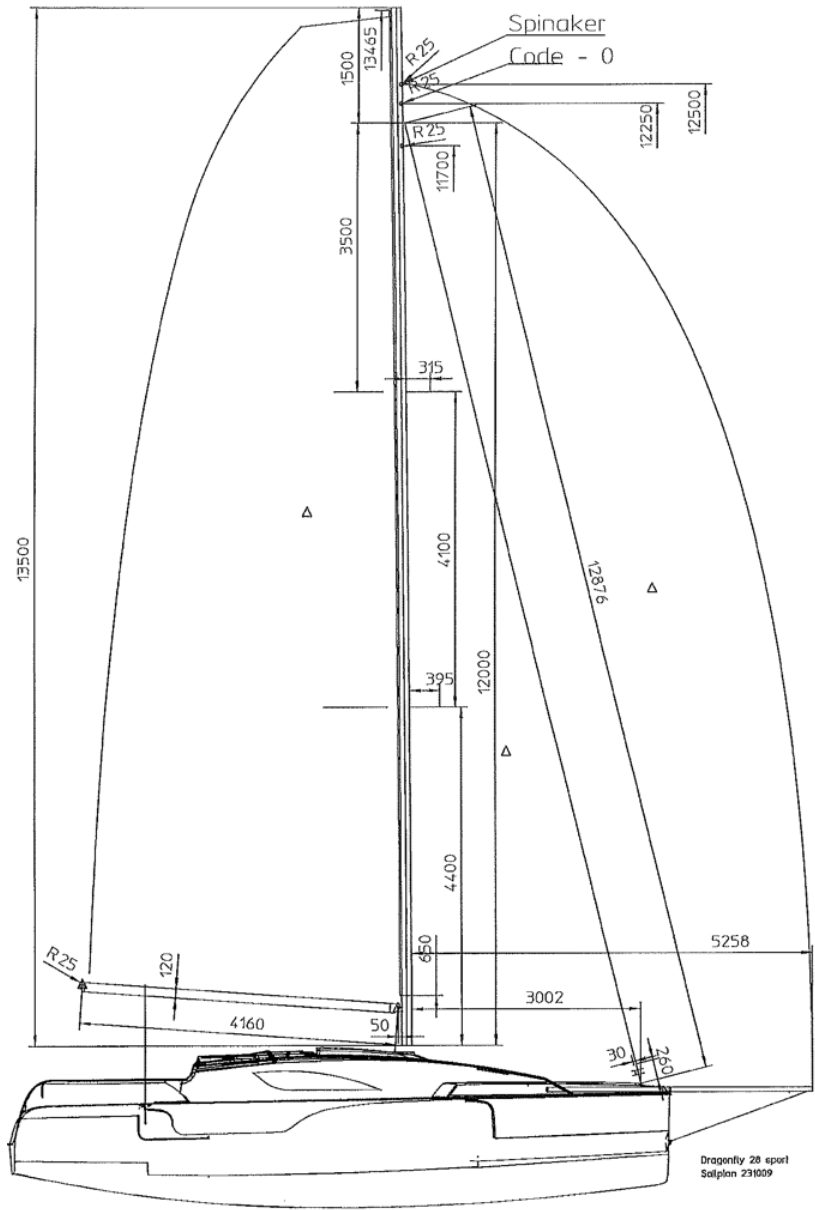
Hull-fittings

Dragonfly 28



2017





2. TIPPS FÜR EINEN UNGETRÜBTEN SEGELURLAUB

- ✓ VERGESSEN SIE NIE, DIE SICHERUNGS-ABSPANNUNGEN AN DEN HINTEREN AUSLEGER ANZUSCHÄKELN!

Das Boot könnte sonst kentern.

- ✓ VERSUCHEN SIE NIE UNGEWOHNTEN WIDERSTAND BEI EINEM MANÖVER ZU ÜBERWINDEN!

Stoppen sie sofort und beheben sie die Ursache!

- ✓ HALTEN SIE IMMER EINEN PLAN B BEREIT, INSBESONDERE

- in strömenden Gewässern (Lagunen, Flüssen)
- beim Ansteuern und Verlassen der Häfen
- beim Vermeiden von Legerwallsituationen

Der Motor hat uns zwar noch nie im Stich gelassen, könnte es jedoch (z.B. Tankbelüftung).

- ✓ Halten Sie Groß und Genua bereit

- ✓ Halten Sie den Anker klar für Notmanöver

- ✓ Lassen Sie den Motor rechtzeitig mitlaufen.

- ✓ LASSEN SIE NIE UNVERDAUTES IN DIE TOILETTE, Nutzen Sie verschließbare Tüten!


Es reicht schon Zahnseide, um Ventile zu verstopfen.

- ✓ UNTERLASSEN SIE EXPERIMENTE! Ein „Einlauf“ in den Auslass behebt keine Verstopfung, sondern zerstört die Pumpe des Abwassertanks ☹.

- ✓ Pumpen Sie zwölfmal nach jedem Geschäft!

- ✓ Warten Sie nicht, bis der Abwassertank voll ist, sondern ritualisieren Sie das tägliche Auspumpen des Abwassertanks vor dem Einlaufen / nach dem Auslaufen!



- ✓ HALTEN SIE SICH WEDER AM FLAGGENSTOCK NOCH AM HOCHGEKLAPPTEN KABINENTISCH AN!
Sie halten es nicht aus.
 - ✓ KNALLEN SIE DEN BAUM NIE MIT DER SCHOT AUF DIE SPRAYHOOD ODER BIMINI-OBERKANTE!
Sonst sind diese sofort durchgescheuert. Das Schwanken des Baumes bei geborgenem Groß verhindern Sie mit der Bulljentalje (ausgefaltet) oder den vorgesehenen Tampen (eingefaltet).
- 
- ✓ REFFEN SIE PROAKTIV NACH REFFTABELLE UND DEN ZU ERWARTETEN BÖEN!
 - ✓ ACHTEN SIE BEIM REFFEN DARAUFG, DASS DIE LEINEN FREI LAUFEN UND DIE BLÖCKE NICHT AUF DEN BAUM DRÜCKEN.
Die Leinen würden aufgescheuert, die Blöcke würden brechen.
 - ✓ TESTEN SIE DEN RETOURGANG VOR DEM ANLEGEN!
Dann werden Sie nie ohne „Bremse“ dastehen.
 - ✓ FAHREN SIE NUR MIT STANDGAS RETOUR!
Sonst reißt es Ihnen das falsch angeströmte Ruder aus der Hand.
 - ✓ LIFTEN SIE DEN MOTOR NUR, WENN SIE DIE VERBINDUNGSSTANGE ZUM RUDER GELÖST HABEN!
Sonst wird sie beschädigt.
 - ✓ SCHÜTZEN SIE DIE EINGEROLLTEN VORSEGEL SOFORT MIT DER PERSENNING VOR UV.
Jede Stunde, die die eingerollten Segel ungeschützt bleiben, ist eine zu viel.
 - ✓ CHECK VOR DEM EINFALTEN:
 - Ist der Bugsprit eingeklappt?
 - Wurden die Code Zero Schotblöcke entfernt?
 - Wurden die Barberholer mit der Schot auf das Deck gezogen?

3. CREWLIST, LOGBUCH UND TRACK

Der Skipper ist verpflichtet, eine aktuelle Crew-Liste zu führen. Diese kann formlos sein, muss aber die wesentlichen personenbezogenen Daten wiedergeben (Name, Geburtsdatum und -ort, Nationalität, Passnummer, Funktion an Bord).

Welche Personen der Skipper mit sich führt, ist ihm freigestellt, solange die sich legal aufhalten.

Logbuchführung ist Pflicht und wird von den Behörden kontrolliert. Alle Fakten, Tätigkeiten und Vorfälle sind so darzustellen, dass sich Dritte ein Bild der Reise machen können. Der Skipper kann damit beispielsweise eine Diskussion über Fahrlässigkeit verhindern. So ist es z.B. im Kollisionsfall relevant, ob die Yacht unter Segel oder Motor unterwegs war.

Formvorschriften gibt es nur bezüglich Dokumentenechtheit. Somit müssen alle Eintragungen in Echtzeit mit Kugelschreiber gemacht werden und mit Datum und Uhrzeit, Position, Wetter und Segelführung versehen sein. Korrekturen müssen parafiert werden. Die Aufzeichnungen sind täglich vom Skipper zu unterschreiben. Das Logbuch verbleibt an Bord und selbstverständlich können Sie Kopien Ihrer Einträge anfertigen.

Die Tracks des Plotters sind wie die gesendeten AIS-Signale zusätzliche Beweismittel, bitte deaktivieren Sie die entsprechenden Funktionen nie!

Wir verwenden zusätzlich zum traditionellen Logbuch die iPhone App „Logbuch“ von Florian Kriesche.

4. EIN- UND AUSKLARIEREN

Im Gegensatz zu Slowenien ist Kroatien noch nicht Schengen-Mitglied und pocht auf korrekte Ein- und Ausreisen.

Nach Überschreiten der Basislinie, die die äußersten Landpunkte (auch der kleinste Felsen zählt dazu) verbindet, ist auf kürzestem Weg einzuklarieren. Vice versa ist bei der Ausreise nach Queren dieser Linie das Hoheitsgebiet auf kürzestem Weg zu verlassen.

Die Umsetzung am Beispiel der Reise von Portopiccolo nach Kroatien: Klarieren Sie im pittoresken Piran (Schengengrenze) und in Umag/Kroatien jeweils unkompliziert, komfortabel (längsseits ausgefaltet) und ohne Umweg aus bzw. ein. In Kroatien ist beim Hafenmeister noch eine personenbezogene Touristenabgabe fällig.

Ausreden wie „Büro war geschlossen, Notfall, Eile...“ änderten nichts daran, dass Verstöße einige hundert Euro kosten. Nur sofortige Barzahlung kann es wesentlich billiger machen.

Auch im „Schengenland“ Slowenien kann es teuer werden, wenn Sie bei der Rückkehr aus Kroatien in Umag brav ausklariert haben und die Marina Portoroz anlaufen - ohne vorher in Piran einzuklarieren.

5. CHECKLISTE MOB-MANÖVER

Mit 10 Knoten Fahrt legen Sie in einer Minute etwa 300 m zurück!

- ✓ Sie werfen dem MOB MARKIERUNGSBOJE und RETTUNGSRING hinterher, brüllen die Crew herbei, drücken die WPT/MOB-Taste des Plotters für 3 SEKUNDEN und bestimmen den Ausguck, der STÄNDIG AUF DEN MOB ZEIGT.



- ✓ Wenn Sie nicht ganz sicher sind, den MOB ohne Hilfe von außen bergen zu können, alarmieren Sie das MRCC durch DREI SEKUNDEN LANGES DRÜCKEN der DISTRESS-Taste am DSC.



- ✓ Unter Code Zero oder Gennaker fallen Sie ab und holen das Segel im Windschatten des aufgefierten Groß ein. Damit sind Sie in wenigen Sekunden voll manövrierfähig.
- ✓ Amwind bis Halbwind kommen Sie durch BEIDREHEN am schnellsten zum MOB zurück. Auf raumen Kursen eignet sich eine Q-WENDE. Nutzen Sie den MOTOR! Wenn die Segel stören, bergen Sie sie blitzschnell provisorisch (Lazy check fixieren, im Wind Großfall fallen lassen).
- ✓ Werfen Sie den WURFSACK über den MOB hinweg und bergen Sie ihn an der Badeleiter des STB Schwimmers.
- ✓ Widerrufen Sie sofort den DSC-Alarm durch ZWEIMALIGES DRÜCKEN der CLEAR-Taste und in der Folge durch einen PRIORITY- Rundruf. Am Plotter beenden Sie den MOB- Status durch Drücken der MOB-TASTE über 5 SEKUNDEN.

6. WETTER

In unserem sommerlichen Segel-Halbjahr ist die Adria ein warmes Schönwetter- und Leichtwindrevier. Allerdings sind sicherheitsrelevante Überraschungen bis hin zu Bora in Sturmstärke möglich. Das typische Wetter ist in den nautischen Reisführern beschrieben.

Zusätzlich zum Marina - Wetterbericht nutzen wir folgende Quellen:

- ✓ Internetgestützte Wetterdienste. Auf dem iPhone verwenden wir die Apps „WeatherTrack“, „Windy“ and „Storm Radar“.
- ✓ NAVTEX ist ohne Internetabdeckung attraktiv mit nach Relevanz gefilterten und automatisch gespeicherten Wetterinformationen.
- ✓ Küstenfunkstellen liefern Wettervorhersagen in Englisch.
- ✓ Endlos-Vorhersagen der Hafenverwaltungen auf VHF auch in Deutsch mit begrenzter Reichweite.
- ✓ Fischer und Wolkenbeobachtungen.

WETTERDIENSTE IM INTERNET

https://meteo.hr/prognoze_e.php?section=prognoze_specp¶m=jadran&el=jadran_e

bietet den „Seewetterbericht des Seewetterzentrums Split“ in Deutsch und Englisch

http://meteo.hr/index_en.php

bietet umfassende GRIB Prognosen auch in Englisch.

<http://kroatien.swz.at/>

bietet GRIB-Prognosen in Deutsch.

Im „IMRAY MEDITERRANEAN ALMANAC“ finden Sie Notrufnummern, Frequenzübersicht VHF-Vorhersagen und – Warnungen.

7. GEWITTER

In Küstennähe könnten wir noch immer eine Frontalbegegnung mit einem Gewitteramboss vermeiden. Ein angekündigter Durchzug einer Unwetterfront beschert uns einen Ruhetag. Wenn es vor lokalen Gewittern nicht mehr gelingt, einen Hafen aufzusuchen, weichen wir seewärts aus, wo diese meist ihre Kraft verlieren.

Die Werft vertritt die Meinung, das es besser ist, auf eine Blitzschutzanlage zu verzichten. Damit fällt der Schaden bei Blitzeinschlag zwar größer aus, die Wahrscheinlichkeit soll jedoch reduziert werden.

- ✓ Halten Sie Abstand zu Mast, Stagen und Metallteilen!

Wenn Sie rechtzeitig anlegen konnten:

- ✓ Trennen Sie den Landanschluss, damit Überspannung nicht auf diesem Weg in das Boot gelangt.
- ✓ Trennen Sie die Steckverbindungen am Mastfuß, damit Überspannung nicht über den Mast die Elektronik zerstört und montieren Sie die Abdeckkappen.

Wenn Sie ein Gewitter auf See erwischt:

- ✓ Treffen Sie die üblichen Schwerwettervorbereitungen.
- ✓ Machen Sie sich unabhängig von der Bordelektronik (klassische oder mobile Navigation und tragen sie ihre Position in die Seekarte ein).
- ✓ Starten Sie den Motor und nutzen Sie das dritte Ref.

8. ZUR SICHERHEIT

Wir setzen voraus, dass Sie alle Vorschriften und Sicherheitsregeln befolgen und geben hier nur bootsspezifische Hinweise.

✓ Machen Sie Ihre Crew mit der Sicherheitsausrüstung vertraut:

Ausrüstungsgegenstand	Stauort
1 Rettungsring	COCKPIT-HECKKORB
1 Markierungsboje	COCKPIT-HECKKORB
1 Wurfsack	COCKPIT- SB-SCHAPP
1 Handfeuerlöscher	COCKPIT-SB-BACKSKISTE
1 Handfeuerlöscher	COCKPIT-BB-BACKSKISTE
1 Feuerlöschdecke	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
1 Wantenschneider	UNTER HECKKOJE
1 UKW-DSC Funkgerät	KAJÜTE-SB-ACHTERN
1 AIS 650 Class Transceiver	AUF e95 UND i70
1 EPIRB	KAJÜTE-BB-SCHAPP
1 Personal Locator Beacon	NIEDERGANG - NETZ
1 Luftdrucksignalhorn	KAJÜTE-SB- SCHAPP
4 rote Fallschirmsignale	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
4 rote Handfackeln	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
4 weiße Handfackeln	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
1 Signalgeber mit 6 Schuss	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
1 Handscheinwerfer	KAJÜTE-SB-SAFETYBOX
1 Handbilge-Betätigung	COCKPIT-SB-ACHTERN
1 Wasserdichte Signallampe	NIEDERGANG - NETZ
1 Kollisionsverhütungsregeln	NASSRAUM-SB SCHAPP
1 Dichtungsmittel „Leak Hero“	NASSRAUM-SB SCHAPP
1 Erste Hilfe - Ausrüstung	NASSRAUM-SB SCHAPP
1 Rettungsinsel	UNTER BUGKOJE
1 Lifeline pro Person	AM CREWMITGLIED
1 Rettungsweste pro Person	AM CREWMITGLIED
1 Seeanker	BB-SCHWIMMER BUG

- ✓ FALTEN SIE NUR OHNE SEGEL UND NUR IM HAFEN EIN!
Das Swing Wing System ist nur für das An- und Ablegen gedacht.
- ✓ ENTERN SIE AUF DEM GEFALTETEN BOOT NIE DEN MAST!
- ✓ SCHÄKELN SIE DIE SICHERUNGS-ABSPANNUNGEN EIN!
Das Boot könnte sonst kentern.
- ✓ SCHLIESSEN SIE DIE LUKEN AUF SEE VOLLSTÄNDIG!
In Lüftungsstellung der Schwimmerluken machen die Amas Wasser. Bei Lüftungsstellung der Frontluke verhakt sich die Genuaschot und bricht die Schließvorrichtung.
- ✓ BLEIBEN SIE AUF DEM GEKENTERTEN BOOT!
Der Trimaran könnte bei schweren Fehlern kentern, bleibt jedoch unsinkbar. In diesem Fall könnten Sie ihn nicht mehr aufrichten. Gehen Sie NICHT in die Rettungsinsel, verwenden Sie das SwingWing - System als Sorgeleine.t
- ✓ ÜBERLADEN SIE NICHT!
Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit verschlechtern sich mit der Beladung. 400 kg für Crew, Gepäck und Proviant sind das Limit.
- ✓ SETZEN SIE DIE SEGEL PROAKTIV NACH DER REFFTABELLE!
Die üppige Segelfläche verlangt frühes Reffen. Achterlichen Starkwind spüren Sie nur als Lüftchen. Wenn Sie zum Reffen an den Wind gehen, spüren Sie jedoch einen Sturm.
- ✓ Tragen Sie die bequeme Automatik-Rettungsweste mit Lifelines!
- ✓ Halten Sie sich bei Starkwind oder Dunkelheit nur im Notfall außerhalb des Cockpits auf und NUTZEN SIE DANN SORGELEINE UND PERSONAL LOCATOR BEACON!
- ✓ TRAINIEREN SIE DAS MOB MANÖVER LAUT CHECKLISTE.
- ✓ HALTEN SIE IN STRÖMENDEN GEWÄSSERN, WIE IN LAGUNEN, EINEN ANKER EINSATZBEREIT!
Sonst sind Sie bei Grundberührung oder Motorausfall hilflos.

9. RETTUNGSRING

Laut Vorschrift muss der Rettungsring über eine Leine mit dem Boot verbunden sein. Allerdings entfernt sich das Boot mit 10 Knoten Fahrt in einer Minute 300 m vom MOB! So halten wir es für sicherer, den Rettungsring ohne Leine zu werfen.



10. WURFLEINE 30 METER

- ✓ Lösen Sie den Druckknopf an der Tasche.
- ✓ Die Schlaufe der Wurfleine bleibt in einer Hand, während die andere die Tasche wirft.



11. RETTUNGSWESTE

Im Wasser bläst sich die Weste nach 5 Sekunden auf. Alternativ können Sie sie mit der Reißleine aktivieren oder mit dem Aufblasrohr aufblasen. Ziehen Sie sie wie eine normale Weste über, die Schnalle an der Taille fest, befestigen Sie Schrittgurt und Lifeline.



12. LIFELINES

Lifelines halten wir für unverzichtbar. Deshalb haben wir die beiden „Sorgeleinen“ (Gurtbänder) fest installiert.



13. HANDSCHEINWERFER

Der Handscheinwerfer liegt in der Kabine im Streuerbordschapp bereit und ist über 12V - Zigarettenanzünderbuchse aufladbar.



14. SIGNALMITTEL

sind im wasserdichten Fach in der Kabine STB, es ist bei Kenterung auch von außen zugänglich.



15. MARKIERUNGSBOJE

Die Markierungsboje ist in einem Rohr verstaut. Sie wird rausgezogen, ins Wasser geworfen, bläst sich dort automatisch auf eine Höhe von 2,5 m auf und beginnt zu blinken. Flagge und Signallicht sind dann 1,8 Meter über der Oberfläche. Ein Treibanker reduziert die Abdrift.



16. TREIBANKER

Wir verwenden einen 15 m langen Jordan Series Drogue (JSD) mit 20 Segeltuchkonussen.



17. WASSEREINBRUCH

Mit „Leak Hero“ steht ein einsatzbereites, dauerelastisches Dichtmittel im Nassraum unten gegenüber der Toilette bereit.

Damit kann ein Leck schnell, ohne Vorkenntnisse und ohne Vorbereitung provisorisch abgedichtet werden.

Die Paste wird mit der Hand verschmiert und hält auf trockenem und nassem Untergrund.



<http://www.yachtcare.de/index.php?id=leakhero>

Die Hände bekommen Sie mit Spülmittel wieder sauber. Nachdem die Paste nicht aushärtet, lässt sie sich vor der eigentlichen Reparatur einfach entfernen.

- ✓ Die elektrische Bilgepumpe liegt unter dem Deckel des Kabinendurchgang neben der Logge. Sie ist nicht ständig betriebsbereit, sondern muss auf dem Schalterpanel eingeschaltet werden.



- ✓ Die manuelle Bilgepumpe befindet sich im Cockpit STB -Achtern.

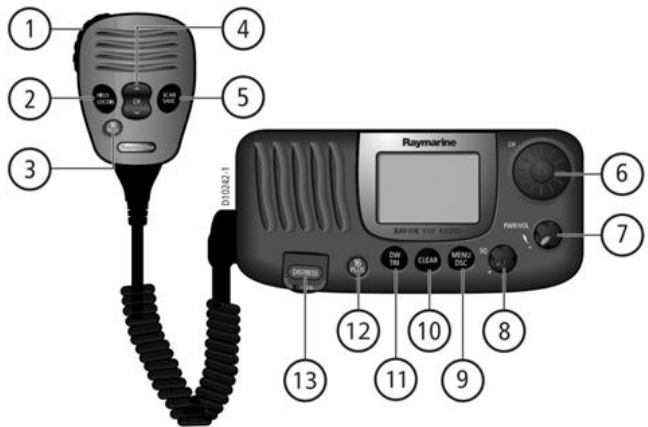


18. FUNKGERÄT - AUSZUG AUS DEM HANDBUCH

Rufzeichen: Oscar Echo X-ray 5863

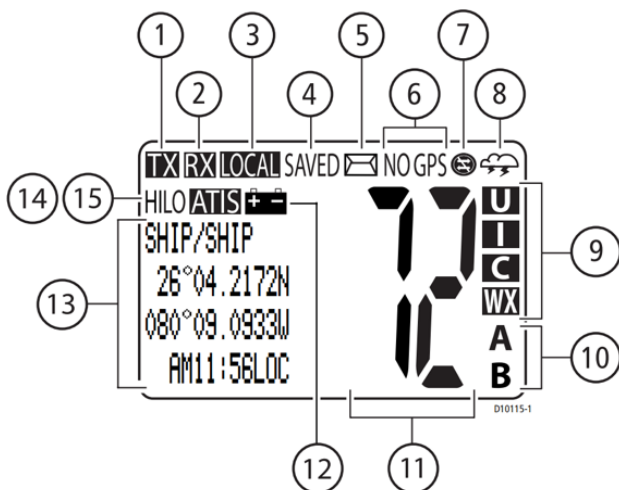
MMSI: 203257300

D elta
O scar
N ovember
C harly
A lfa
N ovember
G olf
R omeo
E cho
C harly
J uliett
O scar



1. PTT (Push-to-Talk): Senden
2. HILO / LOC DIST: Umschalten der Sendeleistung
3. 16/PLUS: Umschalten auf priority channel
4. UP/DOWN Umschalten der Kanäle
5. SCAN / SAVE Umschalten auf Scan Mode Menü
6. CH/OK Umschalten der Kanäle
7. PWR/VOL Ein/Aus, Lautstärke
8. SQ Squelch Schwellwert (Rauschvermeidung)
9. MENU/DSC Menu Modus, nach 3 Sekunden DSC
10. CLEAR Beendet eine Funktion
11. DW/TRI Dual Watch, nach 3 Sekunden Tri Watch.
12. 16/PLUS Umschalten auf priority channel
13. DISTRESS DSC Distress Call.

Das Display:

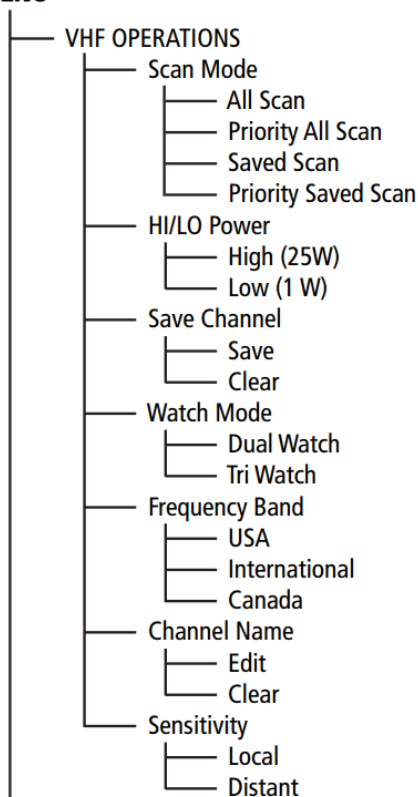


1. (TX) zeigt Sendefunktion an
2. (RX) zeigt Empfangsfunktion an
3. (LOCAL) zeigt lokale Empfangsfunktion an
3. (HI/LO) zeigt an Sendestärke an
4. (SAVED) zeigt Sicherung des verwendeten Kanals an
5. blinkt bei empfangenem DSC Ruf
6. (NO) GPS Verfügbarkeit GPS
- 7, Automatischer Kanalwechsel blockiert
- 8, 9, 10 Nur in Amerika verfügb
12. Batteriespannungsalarm
13. Dotmatrix Radiofunktionen, GPS-Position.
- 14 (HI, LO) zeigt Sendestärke an.
15. ATIS nicht relevant

Die Menüstruktur:

Das Menü erscheint nach 3 Sekunden langen Drücken der MENU/DSC Taste, wenn diese dann sofort losgelassen wird:

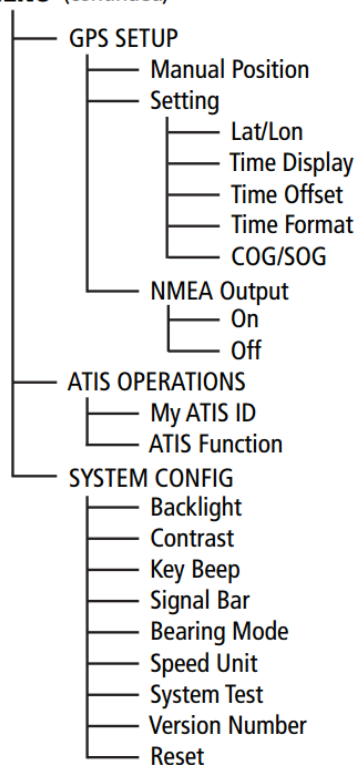
MENU



D10248-1

(continued in next column)

MENU (continued)

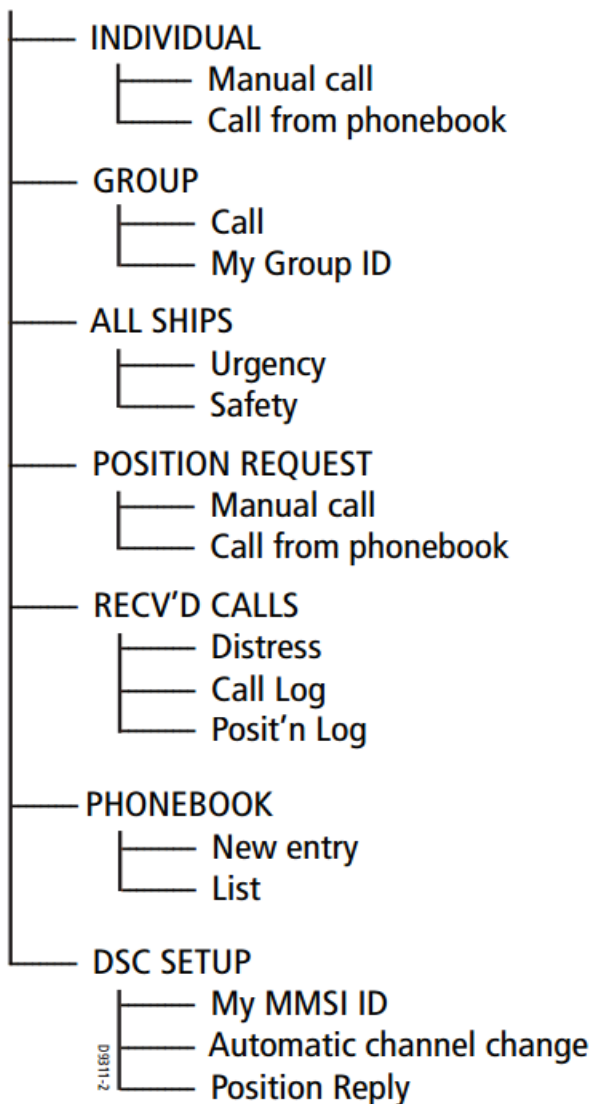


Die am häufigsten verwendeten Kanäle:

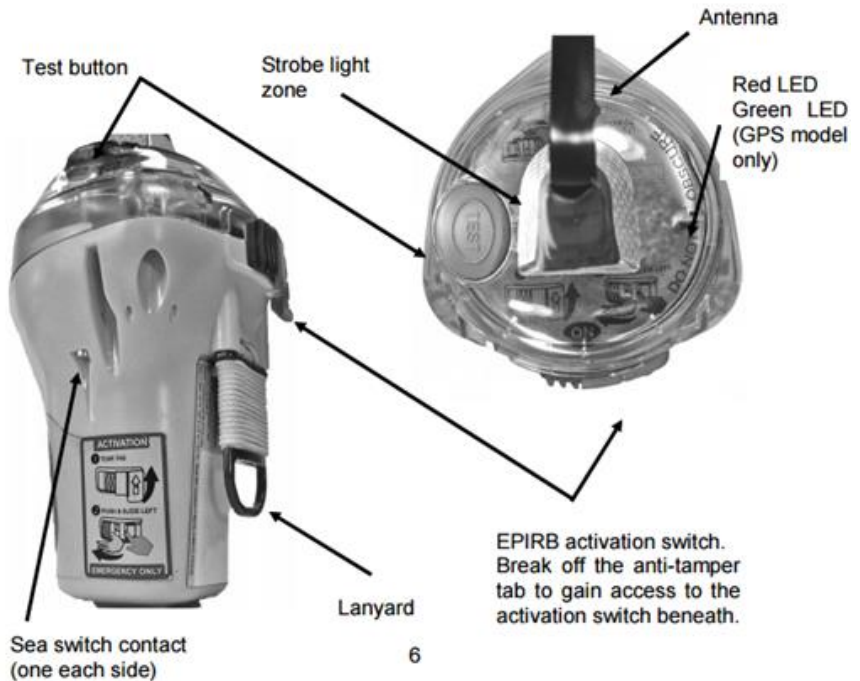
- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| 16 | Not-, Sicherheits- und Anrufkanal |
| 75, 76 | Navigationskanäle |
| 06, 08, 10, 13, 63, 72 | Schiff zu Schiff – Kanäle |

Das DSC-Menü erscheint nach 3 Sekunden dauerndem Drücken der MENU/DSC-Taste:

DSC



19. EPIRB SEENOTFUNKBOJE

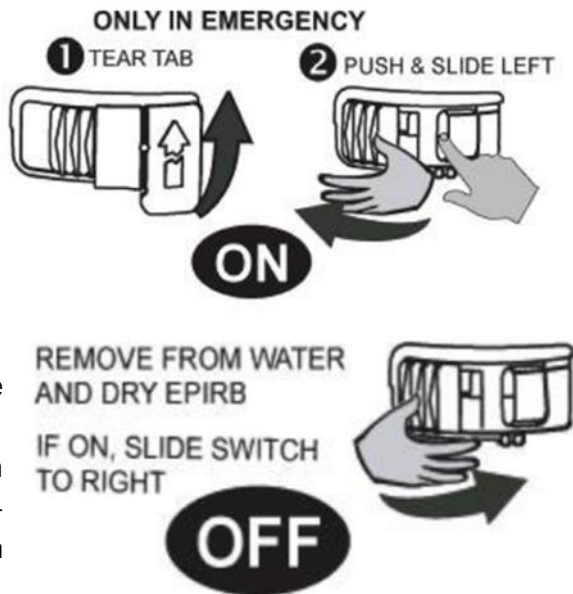


Die Seenotfunkboje zeigt den Rettungskräften via Satellit für 48 Stunden an, wo jemand in Seenot ist.

Zusätzlich sendet sie Stroboskopblitze aus. Sie ist für den Betrieb im Wasser gemacht und löst dort automatisch aus.

Interessanter auf dem unsinkbaren Boot ist die manuelle Auslösung an Bord:

- ✓ Berühren Sie die Antenne nicht und richten Sie diese im Freien vertikal aus!
- ✓ Brechen Sie die Schutzglasche nach oben weg!
- ✓ Drücken Sie die Schaltersicherung rein und schieben Sie den Schiebescalter ganz nach links auf "ON"!



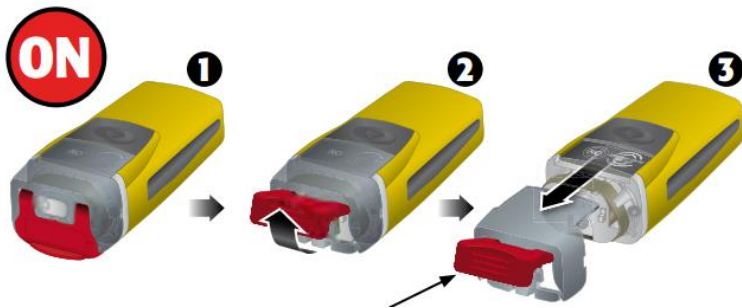
Das Stroboskop blitzt und die rote LED leuchtet.

Noch kann für 50 Sekunden die Alarmierung rückgängig gemacht werden bevor der erste Notruf gesendet wird.

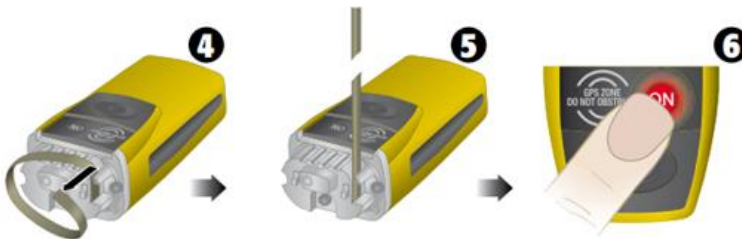
- ✓ Sichern Sie die Boje mit der in der EPIRB aufgewickelten Leine!
- ✓ Durch das Schieben des Schalters nach rechts wird die EPIRB ausgeschaltet.
- ✓ Sollte die EPIRB nicht manuell, sondern durch Wasserkontakt aktiviert worden sein, trocknen Sie die Schaltkontakte und warten Sie 8 Sekunden. Dann wird das Stroboskop nicht mehr blinken und die rote LED verlöschen.

20. PLB (PERSÖNLICHE SEENOTFUNKBAKE)

Die PLB ist bis 10 m Wassertiefe dicht, sendet mindestens 24 Stunden und kann die letzte Option für den MOB sein. Nicht größer als ein Mobiltelefon, muss sie von der Crew getragen werden sobald sie das Cockpit verlässt. Der Seenotsender wird manuell aktiviert:



- ✓ Brechen Sie die Schutzlasche nach oben weg, ziehen Sie die Plastikabdeckung weg und wickeln Sie die Antenne aus!



- ✓ Drücken Sie die „ON“ Taste und die PLB wird blinken. Dann kann für 50 Sekunden die Alarmierung rückgängig gemacht werden. Drücken Sie dazu die „TEST“ Taste für 5 Sekunden



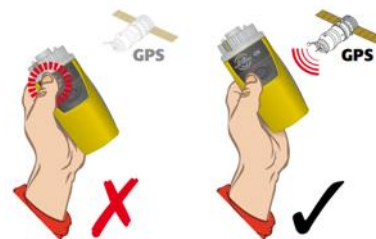
- ✓ Die Antenne darf nicht berührt werden und muss nach oben zeigen!



- ✓ Das PLB muss über Wasser gehalten werden, damit die Reichweite nicht eingeschränkt wird!



- ✓ Die markierte "GPS Zone" darf nicht abgedeckt werden!



- ✓ Zwei Blitze pro Sekunde zeigen die Aktivierung und die Suche nach einer GPS Position.
- ✓ Ein Blitz in drei Sekunden zeigt, dass das die PLB eine GPS Position gefunden hat.
- ✓ Ein langer Blitz gefolgt von drei kurzen Blitzen zeigt, dass ein Seenotsignal mit Positionsangabe abgesetzt wurde.
- ✓ Solange die PLB aktiv ist, kann durch ein nochmaliges Drücken der „ON“ Taste mit Blinklicht der Morsecode gesendet werden (nur in der Nacht sinnvoll).

Um die Batterie zu schonen, kann dies maximal 30 Mal erfolgen.

21. NAVTEX NAVIGATIONAL WARNING TELEX

Damit empfangen Sie Warnnachrichten, Seenotmeldungen, Sturmwarnungen und Seewetterberichte. Die Reichweite beträgt bis zu 100 Seemeilen. Der Empfang im Hafen ist meist schlecht. Alle Meldungen werden angezeigt, aber nur per Programmierung ausgewählte Meldungen werden gespeichert.

NAVTEX Meldungsarten:

- A Nautische Warnnachrichten
- B Meteorologische Warnnachrichten
- D Seenotmeldungen
- E Wetterberichte
- K Meldungen zu Navigationssystemen wie GPS
- L Warnungen nach Rigmoves (Ölbohrinseln...)
- V Nautische Warnnachrichten als Ergänzung zu A
- Z QRU Es liegen keine Meldungen vor

Die relevanten Stationen und Meldungsarten sind programmiert, nicht ändern!

	Station	Breite	Länge	Sendezeiten (UTC)
K	<u>Kerkyra</u> (GRC)	39° 37' N	19° 55' E	01:40, 05:40, 09:40, 13:40, 17:40, 21:40
Q	<u>Split</u> (HRV)	43° 30' N	16° 29' E	02:40, 06:40, 10:40, 14:40, 18:40, 22:40
U	<u>Triest</u> (ITA)	45° 41' N	13' 46' E	03:20, 07:20, 11:20, 15:20, 19:20, 23:20

Aufbau einer NAVTEX-Meldung:

- ✓ ZCZC zeigt den Beginn,
- ✓ der erste Buchstabe zeigt Sendestelle,
- ✓ der zweite die Meldungsart,
- ✓ dann kommt eine zweistellige laufende Nummer,
- ✓ dann der Tag, die Zeit und das Monatskürzel,
- ✓ dann Stationsname und Meldungstyp,
- ✓ dann der Meldungsinhalt;
- ✓ NNNN zeigt das Ende der Meldung

NAVTEX Bedienung:

- ✓ STBY zeigt an, dass das Gerät empfangsbereit ist.
- ✓ Mit den Tasten UP oder DOWN können Sie durch gespeicherte Meldungen scrollen.
- ✓ Mit der DOWN Taste wandert die Anzeige eine Zeile weiter nach unten. Das Lesen von Nachrichten ist auch dann möglich, wenn gerade Nachrichten empfangen werden.
- ✓ Mit ENTER wird die Display-Beleuchtung ein/ausgeschaltet.
- ✓ Mit CTRL kehrt das Display zur zuletzt empfangenen Meldung zurück, in der unteren linken Displayecke erscheint STBY.
- ✓ Mit CTRL + UP/DOWN lässt sich der Kontrast einstellen.

22. INSTRUMENTE UND AUTOPILOT

Zusätzlich zu Kompass, Fernglas/Peilkompass, UKW/DSC, Borduhr, Barometer, Thermometer steht ein Raymarine-Netzwerk bereit. Die Instrumente werden unter Verantwortung des Skippers verwendet:

e 95 Wide Screen – Multifunktionsplotter

Der Plotter zeigt nur im maximalen Zoom kartographierte Hindernisse und ersetzt nie die gedruckte Karte.



- ✓ Überprüfen Sie Ihren Kurs mit der gedruckten Karte!
- ✓ Aktivieren Sie am Morgen die TRACK- Funktion:
Navigieren → TRACK starten → ok“
- ✓ Speichern Sie Ihren TRACK am Abend ab:
Menu → Navigieren → Track anhalten → Speichern JJMMTT

AIS 650 Class B Transceiver

Die AIS - Funktion insbesondere als Overlay auf der Karte ist ein toller Sicherheitszugewinn, wenn Sie dabei nicht die vielen Schiffe, die keines verwenden, vergessen.

Der Geber

befindet an der tiefsten Stelle des Rumpfes (ohne Anhänge) und ist von der Bilge aus erreichbar. Er meldet Tiefe, Fahrt durchs Wasser und Wassertemperatur. Der Tiefenmesser ist ohne Offset eingestellt. Vertrauen Sie ihm nicht bedingungslos. Reduzieren Sie bei Tiefen unter 5 m das Tempo und beobachten Sie den Grund!

Zwei i70 Multifunktionsfarbdisplays

Die beiden grafikfähigen i70 Farb-Multifunktionsanzeigen sind intuitiv zu bedienen und frei konfigurierbar. Wir haben zehn Favoriten-seiten vorbereitet. Sie werden bald „Ihre“ Favoriten gefunden haben.



<http://www.raymarine.de/view/?id=1250>

SPX 5 Autopilot mit p70 Display und Funkfernbedienung

Wir verwenden ihn sowohl zur COG-Steuerung als auch zur AWA-Steuerung (gleichzeitiges Drücken von „AUTO“ und „STANDBY“).

<http://www.raymarine.de/view/?id=1264>



Bei 10° Ruderstellung drückt eine Tonne auf die Ruderaufhängung). Sie können per Autopilot bis 20 Knoten TWS auch segeln, **wenn sie die Segel auf neutralen Ruderdruck trimmen**. Sonst würde der Stellmotor zu viel Energie brauchen und im Extremfall ausfallen.



Nachdem der Stellmotor 5A (60W) aufnimmt, prüfen Sie vorher, ob die Batterie gut geladen ist.

Die Bedienungsanleitung finden Sie im Steuerbordregal des Nassraums.

Wählen Sie täglich (der Autopilot kann es sich nicht merken) am p70 Autopilotendisplay die mittlere Dämpfung. Damit reduzieren Sie Stromverbrauch und Verschleiß.

Der Autopilot hilft auch beim Setzen und Bergen des Großsegels. Lassen Sie ihm wenigstens 2 Knoten Fahrt, damit er noch Kurs halten kann oder steuern Sie nur die Ruderstellung durch STANDBY. Schafft er es nicht, den Kurs zu halten, verabschiedet er sich. Genauso resigniert er, wenn Sie ihm einen COG oder einen AWA befehlen, ihm aber durch Trennen von der Pinne die Möglichkeit dazu nehmen, zu folgen. Sollte dies passieren, sind Sie am schnellsten, wenn Sie die Instrumente aus- und wieder einschalten.

Wird durch die Funktion „Autotack durch gleichzeitiges Drücken der Tasten 1 und 10 bei Kurskorrektur beide irrtümlich betätigt, löst man eine rasante Walzerdrehung und Hektik aus.

Wenn Sie den Autopiloten auskuppeln, lagern Sie ihn bitte

RICHTIG:

und nicht

FALSCH:



FUNKFERNBEDIENUNG (Auszug aus RAYMARINE – Anleitung):

Im STANDBY-Modus (Autopilot aus) schaltet sich das Gerät aus, sobald 5 Minuten lang keine Taste gedrückt wird.

Tastensperre aktivieren: Halten Sie die mode-Taste gedrückt, bis das Schlüsselsymbol und die Aufschrift „LOCK“ angezeigt wird. Die Tastensperre kann nicht aktiviert werden, solange der Autopilot Ihr Boot steuert.

Tastensperre ausschalten: Drücken Sie nacheinander die MODE- und die PILOT-Tasten. Dann wird die Meldung “KEYLOCK OFF” angezeigt.

