

## Anhang zur Checkliste

### **Lifebelts**

Achten Sie darauf, dass für jedes Crewmitglied ein Lifebelt an Bord ist. Kontrollieren Sie, dass es zu jedem Lifebelt eine Lifeleine gibt.

Jedes Crewmitglied muss seinen Lifebelt vor Antritt der Reise auf seine Körpermaße einstellen.

Jedes Crewmitglied sollte seinen Lifebelt in seiner Koje verstauen. (Somit ist gesichert, dass auch jeder seinen Lifebelt findet).

Entscheiden Sie sich nie zu spät zum Anlegen der Lifebelts.

Achten Sie darauf, dass die Lifebelts nicht nur angelegt, sondern auch eingepickt sind.

Weisen Sie Ihre Crewmitglieder unbedingt auf diesen Punkt hin.

Wählen Sie zum Einpicken nur absolut feste Punkte. Keine Relingsstützen. Keine Relingsdrähte. Kein laufendes Gut.

Achten Sie darauf, dass nicht zwei Personen am selben Punkt eingepickt sind. (Hohe Bruchbelastung, wenn zwei Personen gleichzeitig stürzen).

Achten Sie darauf, dass die Lifeleine so kurz wie möglich gehalten wird. (Wer lang pickt, fällt auch lang)!

### **Ohne wenn und aber. Ohne Diskussion!**

Niemals nachts ohne Lifebelt fahren. Selbst bei allerschönstem Wetter. Eine Person, die nachts über Bord gegangen ist, hat kaum noch Chancen wiedergefunden zu werden. Jeder, der nach oben kommt, hat bei Nachtfahrten seinen Lifebelt schon an.

Legen Sie Laufleinen (am besten die Festmacher) von der Vorschiffsklampe bis zur Achterschiffsklampe. (Auf beiden Seiten). An diese kann man sich bei Arbeiten auf dem Vorschiff schon vom Cockpit aus einpicken.

### **Schwimmwesten**

Achten Sie darauf, dass für jedes Crewmitglied eine Schwimmweste an Bord ist. Kontrollieren Sie, dass die zugeteilte Schwimmweste die Person tragen kann.

Üben Sie vor dem ersten Auslaufen das Anlegen der Schwimmwesten.

Sollten Sie eigene Automatikwesten besitzen, achten sie darauf, eine weitere Druckpatrone mitzunehmen.

Achtung!

Bei Törns, die eine Fluganreise erfordern: Es ist nicht erlaubt, diese Patronen mit ins Flugzeug zu nehmen. Weder im Gepäck noch im Handgepäck.

### **Rettungsinsel**

Kontrollieren Sie das Wartungsdatum der Rettungsinsel.  
Anmerkung hierzu:

Sie handeln grob fahrlässig, wenn Sie mit einer Rettungsinsel auslaufen, deren Wartungszeit überschritten ist.

Kontrollieren Sie, ob die Anzahl der Crewmitglieder nicht das Fassungsvermögen der Rettungsinsel übersteigt.

Überprüfen Sie die Haltevorrichtungen und checken Sie, wie sich diese schnell lösen lassen.

Erklären Sie allen Crewmitgliedern die Funktion und Handhabung einer Rettungsinsel.

Erklären Sie allen Crewmitgliedern, wie eine Rettungsinsel bestiegen wird.

### **Feuerlöscher**

Kontrollieren Sie das Wartungsdatum aller Feuerlöscher.  
Anmerkung hierzu: Sie handeln grob fahrlässig, wenn Sie mit Feuerlöschern auslaufen, deren Wartungszeit überschritten ist.

Achten Sie darauf, dass Sie mehrere Feuerlöscher an Bord haben, die sich an unterschiedlichen Stellen befinden.  
(Mindestens ein Feuerlöscher unter Deck und ein Feuerlöscher im Cockpit (Backskisten)).

Erklären Sie allen Crewmitgliedern die Funktion der Feuerlöscher.

Sprechen Sie mit Ihren Crewmitgliedern über die Situation „Feuer an Bord“ und wie man sich in diesem Fall zu verhalten hat. Erklären Sie, welche Rettungsmaßnahmen im Brandfall eingeleitet werden müssen.

### **Seenotsignalmittel** Kontrollieren Sie, welche Signalmittel zur Verfügung stehen.

Kontrollieren Sie das Haltbarkeitsdatum.

Erklären Sie Ihrer Crew, wann Seenotfall ausgelöst werden darf.

Erklären Sie Ihrer Crew, wie Seenotsignale ausgelöst werden.

Weisen Sie unbedingt auf die Gefährlichkeit dieser Seenotsignale hin.

Zeigen Sie jedem Crewmitglied, wo sich die Seenotsignale befinden.

Unterbinden Sie jegliches hantieren mit diesen Seenotsignalen.

**Nachtrettungslicht** Das Nachtrettungslicht befindet sich in der Regel am Rettungskragen. Dieser ist am Heckkorb aufgehängt. Diese Lampe kann mit dem Rettungskragen zusammen ins Wasser geschmissen werden. Sobald die Lampe ins Wasser fällt, wird sie aufschwimmen und einen elektrischen Kontakt schließen. Die Lampe fängt in kurzen Intervallen an zu blinken und markiert nachts die Stelle, an der jemand über Bord gegangen ist.

Kontrollieren Sie die Funktion des Nachtrettungslichtes.

Kontrollieren Sie, ob die Batterien und Kontakte frei von Oxidation sind.

Sorgen Sie für Ersatzbatterien.

Erklären Sie Ihrer Crew die Funktion des Nachtrettungslichtes.

**Verbandskasten** Kontrollieren Sie Inhalt und Zustand des Verbandskastens.

Zeigen Sie jedem Crewmitglied, wo sich der Verbandskasten befindet.

Stellen Sie fest, ob ein Crewmitglied auf ganz besondere Medikamente angewiesen ist. Sollte dies der Fall sein, sollten Sie sich die Besonderheiten bezügl. Dosierung und Einnahmezeiten des entsprechenden Medikamentes erklären lassen. Lassen Sie sich zeigen, wo sich diese Medikamente befinden.

**Funkgerät** Überprüfen Sie die Funktion des Gerätes.

Nehmen Sie zum Test Kontakt mit einer anderen Funkstelle auf.

Erklären Sie jedem Crewmitglied, wie das Gerät funktioniert.

Erklären Sie jedem Crewmitglied, wie ein Seenotfall über Funk gemeldet wird

## **Anker**

Überprüfen Sie die Zusammensetzung des Ankergeschirrs. (Anker mit nur Kette, Anker mit Kettenvorlauf und Trosse, Anker mit nur Trosse).

Kontrollieren Sie, ob das Ende der Kette/Trosse am Schiff befestigt ist.

Kontrollieren Sie die Verbindungen (Schäkel/Spleiße) zwischen Anker und Kette und zwischen Kette und Trosse.

Kontrollieren Sie, ob sich der Anker während der Fahrt sichern lässt.

Überprüfen Sie die Funktion des Ankerspills.

Erklären Sie Ihrer Crew die Funktion des Ankerspills.

Checken Sie, ob sich ein zweites Ankergeschirr an Bord befindet.

## **Seeventile**

Checken Sie, wo sich welche Seeventile befinden.

Überprüfen Sie, ob sich jedes Seeventil einwandfrei schließen lässt.

Klären Sie jedes Crewmitglied über das Handling der Seeventile auf.

Schließen Sie während der Fahrt unbedingt alle Seeventile mit Ausnahme des Ventils für den Kühlkreislauf des Motors.

## **Positionslaternen**

Überprüfen Sie alle Positionslaternen auf Funktion.

Überprüfen Sie Ankerlicht und Decksbeleuchtung.

Achten Sie darauf, dass sich eine, besser zwei Reserveglühlampe/n an Bord befinden.

Sollten Sie die Positionslaternen während der Fahrt benötigen, kontrollieren Sie nach dem Einschalten die Funktion aller Laternen.

## **Lenzeinrichtungen**

Überprüfen Sie, welche Lenzeinrichtungen sich an Bord befinden.

Überprüfen Sie die einwandfreie Funktion der

Lenzeinrichtungen.

Erklären Sie Ihrer Crew das Handling der Lenzeinrichtungen.

Folgende Lenzeinrichtungen sollten sich an Bord befinden:

Elektr. Bilgepumpe  
Fest montierte Handbilgepumpe  
Zusätzl. Handbilgepumpe als Reserve.

### **Notpinne**

Checken Sie, wo sich die Notpinne befindet.

Überprüfen Sie, wie die Notpinne montiert wird.

Erklären Sie Ihrer Crew, wie die Notpinne eingesetzt wird.

### **Motorfunktionen**

Weisen Sie Ihre Crew in die wichtigsten Motorfunktionen ein.  
Lassen Sie jedes  
Crewmitglied mindestens einmal den Motor starten, das  
Getriebe ein- und auskuppeln  
und den Motor wieder stoppen.

### **Gasanlage**

Erklären Sie jedem Crewmitglied die Funktion des Gasherdes.  
Erklären Sie, an welcher Stelle die Gasanlage abgesperrt  
werden kann. Weisen Sie darauf hin, dass nach dem Gebrauch  
des Gasherdes das Absperrventil geschlossen werden soll.

Achten Sie darauf, dass das Gasablaufrohr des Flaschenlagers  
nicht verstopft ist. Öffnen Sie das Flaschenlager und schütten  
Sie etwas Süßwasser in das Flaschenlager. Läuft das Wasser  
einwandfrei ab, wird auch austretendes Gas ohne Probleme  
nach außen ablaufen. Sollte dies nicht der Fall sein, muss der  
Ablauf gereinigt werden.

### **Bord - WC**

Es gibt genug Yachten, die über die Bordtoilette "abgesoffen"  
sind.

Stellen Sie fest, ob Zu- und Ablauf mit einem Schwanenhals  
versehen sind.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss nach dem "Geschäft" der  
Umschalthebel für Spülen und Abpumpen in die Position "nur  
Abpumpen" gelegt werden. Somit ist der WC interne Zu- und  
Ablauf gesperrt. Besser noch ist, nach dem "Geschäft" die  
Seeventile zu schließen.

So können Sie feststellen, ob die Zu- und Abläufe mit einem  
Schwanenhals versehen sind:

Öffnen Sie die Seeventile und bringen den Hebel für:

"Spülen+Abpumpen" / "nur Abpumpen" in die Position "Spülen+Abpumpen".

Fließt hierbei auch nach einem etwas längeren Zeitraum kein Wasser in das WC-Becken kann man davon ausgehen, dass die Anlage durch einen Schwanenhals versehen ist.

Weisen Sie Ihre Crew unbedingt darauf hin, dass in die Toilette nur das hinein sollte, was aus dem Körper herauskommt. Kein Toilettenpapier, keine Tampons, keine Binden. Somit bleibt ihnen die höchst unangenehme Arbeit erspart, eine verstopfte Toilette zu demontieren und zu reinigen. Denn das ist nämlich eine große Sch....

Legen Sie in jeden Toilettenraum eine Tüte zum entsorgen dieser Stoffe bereit.

Weisen Sie Ihre Crew dahingehend ein, dass bei schwergehender Pumpe entweder die Ventile verschlossen sind oder das WC schon verstopft ist. Ein Versuch, die Pumpe gewaltsam niederzudrücken würde die Membran sofort zerstören

## **Das Rigg**

Kontrollieren Sie bei der Übernahme ob die Wanten und Stagen im Ruhezustand ausreichende Spannung aufweisen. (Leider kaum messbar. Eine Sache des Gefühls). Wenn Sie meinen, dass die Spannung nicht ausreichend ist, befragen Sie den Vercharterer oder den Eigner zu diesem Umstand, bevor Sie selbst an den Terminals herumschrauben. Kontrollieren Sie, ob alle Sicherungsbolzen der Stagen, Wanten und des Lümmelbeschlages (Verbindung Großbaum/Mast) mit Splinten gesichert sind. Besonders die Sicherungsbolzen innerhalb der Schraubterminals. Kontrollieren Sie, ob es an den Salingsnocks (die Enden der Salings) zu Beschädigungen des Vorsegels kommen kann. Überprüfen Sie bei diesem Rundgang gleichzeitig, ob alle Relingsstützen gesichert und die Schraubterminals zum Spannen der Relingsdurchzüge mit Splinten versehen sind. Überprüfen Sie die einwandfreie Funktion aller Winschen.

Check im Detail.

Sind alle Bolzen und Terminals mit Sicherungssplinten versehen an:

Vorstag  
Achterstag  
Backstagen, wenn vorhanden

Babystag, wenn vorhanden  
Wantenspanner (Schraubterminals) backbord/steuerbord  
Lümmelbeschlag  
Großschottalje an allen Umlenkrollen  
Baumniederholer an allen Umlenkrollen  
Terminals der Relingsdurchzüge  
Bolzen oder Schrauben der Relingsstützen

Achten Sie bei allen Sicherungssplinten darauf, dass diese nicht aufgebogen sind somit eine Verletzungsgefahr für Personen darstellen. Kleben Sie kritische Stellen evtl. mit Tape ab. (Dient auch gleichzeitig zum Schutz der Segel).

**Das Rigg und die Segel** Kontrollieren Sie bei der Übernahme alle vorhandenen Segel. Überprüfen Sie insbesondere die Nähte, Kauschen und Segellattentaschen. Tipp: Auf den heutigen Yachten sind Roll - Vor- und Großsegel fast zum Standard geworden. Oft wird übersehen, dass sich weitere Segel an Bord befinden. Kontrollieren Sie, ob es weitere Segel gibt und überprüfen Sie diese auf den Zustand. Stellen Sie frühzeitig (bevor man diese Segel wirklich benötigt) fest, wie diese angeschlagen werden. Überprüfen Sie unbedingt, ob die Reffeinrichtungen funktionieren.

Überprüfen Sie den Zustand der Reffbändsel und deren Kauschen. Tip: Immer wieder kommt es durch das verkehrte Einbinden eines Reffs zu Beschädigungen am Segel. Hierdurch werden sehr oft die Kauschen der Reffbändsel aus dem Segel herausgerissen. Deshalb, unbedingt kontrollieren.

Überprüfen Sie das laufende Gut. Stellen Sie fest, ob alle Schoten und Fallen einwandfrei laufen.

Sorgen Sie dafür, dass Sie ein Segelreparaturkit an Bord haben.

## **Der Motorcheck**

**Ölkontrolle bei der Schiffsübernahme** Bei der Übernahme der Yacht sollten Sie den Zustand des Motoröles überprüfen. Ziehen Sie zunächst den Ölpeilstab (bei kaltem Motor) und kontrollieren Sie den Füllstand. Dieser sollte sich im oberen Bereich der Markierungen befinden.

Streifen Sie nun den Peilstab mit dem Öl durch Daumen und Zeigefinger solange, bis Sie das Öl an den Fingern haben. Reiben Sie nun Ihren Daumen und Zeigefinger. Stellen Sie dabei grobkörnige Partikel fest, kann dies folgende Ursachen haben:

Das Öl ist lange nicht gewechselt worden. Es haben sich Verbrennungsrückstände, die sich insbesondere an den Ventilsitzen bilden, im Öl gesammelt oder es kann sich um

metallischen Abrieb handeln. (Lager, Kolben oder Kolbenringe). Mit diesem Motor können Sie Probleme bekommen. Insbesondere dann, wenn sich metallische Rückstände im Öl befinden.

Haben Sie altes Öl oder Rußpartikel festgestellt, weisen Sie den Vercharterer/Eigner auf diesen Umstand hin und lassen Sie das Öl wechseln. Haben Sie metallische Abriebe festgestellt, weisen Sie den Vercharterer/Eigner darauf hin, dass Sie im Falle eines Motorschadens keinerlei Haftung übernehmen werden.

Kontrollieren Sie nach einem durch diese Umstände erfolgten Ölwechsel immer wieder einmal die Ölqualität. Stellen sich diese Probleme immer wieder ein, sollten Sie nach Möglichkeit den Motor nicht an seine Leistungsgrenze bringen, um größere Schäden zu vermeiden. Informieren Sie den Vercharterer/Eigner über diese Situation.

### **Ölkontrolle normal**

Überprüfen Sie jeden Tag vor dem ersten Auslaufen bei betriebskaltem Motor den Ölstand. Achten Sie darauf, dass die Füllmenge nicht unter- und überschritten wird. (Beides ist schädlich). Prüfen Sie das Öl alle paar Tage wie oben beschrieben. Achten Sie darauf, dass Sie Reservemotoröl an Bord haben.

Achtung! Das kommt immer wieder vor:

Es wird vergessen, den Ölpeilstab zurückzustecken.  
Es wird vergessen, die Ölverschlusskappe des Motors wieder aufzuschrauben.

Deshalb: Achten Sie nach der Kontrolle des Motoröles darauf, dass der Ölpeilstab wieder richtig in die Peilröhre zurückgesteckt wird. Achten Sie darauf, dass nach dem Auffüllen von Motoröl die Verschlussklappe richtig aufgeschraubt wird.

### **Das Kühlsystem**

#### **So funktionieren die meisten Kühlsysteme**

Durch die Wasserpumpe wird Seewasser über ein Seeventil angesaugt und durch einen Wärmetauscher geführt. Durch den inneren Bereich des Wärmetauschers wird in einem eigenen Rohrsystem das Kühlwasser geleitet. Dieses Kühlwasser verbleibt ständig im Motor und zirkuliert zwischen Motor und Wärmetauscher. Das durch den Wärmetauscher geleitete Seewasser nimmt die Wärme des Kühlwassers auf und wird anschließend wieder am Heck des Schiffes ausgestoßen.

Nach jedem Motorstart muss unbedingt darauf geachtet werden, dass am Heck des Schiffes Wasser ausgestoßen wird. (Unbedingt fünf bis sieben Schübe abwarten). Sollte dies nicht der Fall sein, ist entweder die Wasserpumpe (Impeller oder

Keilriemen) defekt, das Seeventil geschlossen oder es hat sich im Ansaugbereich ein Fremdkörper festgesetzt. Ein ignorieren dieser Umstände führt zur unweigerlichen Zerstörung des Motors durch Überhitzung.

### **Kühlwasserkontrolle bei der Übernahme und die tägliche Kontrolle.**

Es werden nun die zwei Systeme erklärt, die am meisten verbreitet sind:

#### **Offener Kühlkreislauf und Geschlossener Kühlkreislauf.**

#### **Achtung!**

Bevor Sie etwas kontrollieren, stellen Sie zuerst fest, welches System zur Kühlung herangezogen wird da es sonst direkt zu einem Problem mit der Kühlung kommen kann.

Wenn Sie sich nicht sicher sind, welches System angewendet wird, sollten Sie den Vercharterer/Eigner befragen.

#### **Geschlossener Kühlkreislauf**

Stellen Sie fest, wo sich das Ausgleichsgefäß befindet. Auf diesem Ausgleichsgefäß gibt es zwei Markierungen für Minimum- und Maximumfüllstand. Die Kühlflüssigkeit sollte sich im oberen Drittel zwischen den Markierungen befinden.

Fragen Sie den Vercharterer welche Art von Kühlmittel verwendet wird.

(Manchmal sind der Kühlflüssigkeit Rostschutzzusätze beigegeben).

Achtung! Wenn Kühlflüssigkeit nachgefüllt werden muss: Nur in dieses Ausgleichsgefäß nachfüllen und nicht durch die Verschlussklappe auf dem Motorblock. Sollten Sie die Verschlussklappe auf dem Motorblock öffnen, werden sich im System Luftblasen bilden, die eine ausreichende Kühlung verhindern. Der Motor würde in diesem Fall überhitzt und somit zerstört.

#### **Offener Kühlkreislauf**

Schrauben Sie die Verschlussklappe oben auf dem Motor auf und kontrollieren Sie den Füllstand. (Stecken Sie den Finger in die Öffnung. Es sollte Wasser fühlbar sein, ohne den Finger all zu tief hineinstecken zu müssen). Füllen Sie wenn nötig Wasser nach. Achtung! Nur Süßwasser verwenden. Setzen Sie die Verschlussklappe wieder auf.

Achtung! Kühlwasserkontrolle nur bei stehendem Motor. (Verletzungsgefahr).

## **Ersatzteile**

Achten Sie darauf, dass folgende Ersatzteile an Bord sind: Impeller für die Wasserpumpe, Ersatzkeilriemen.

Lassen Sie sich vom Vercharterer/Eigner erklären, wie diese eingebaut werden.

### **Optischer Check allgemein**

Kontrollieren Sie einmal den gesamten Motorenraum. Stellen Sie fest, ob es irgendwo Leckagen gibt. (Wasser/Öl). Stellen Sie fest, ob alle Kabelschuhe der elektrischen Leitungen richtig sitzen. Überprüfen Sie, ob sich alle Belüftungsrohre auf den Auslässen befinden. Kontrollieren Sie, ob sich Wasser in der Motorbilge befindet und wenn ja, woher es kommt. (Aus dem Motor oder aus der Stopfbuchse).

Kontrollieren Sie den Zustand und die Spannung der Keilriemen. Es dürfen sich keine Risse an den Flanken (Seiten) des Keilriemens befinden. Ist dies der Fall, wird der Keilriemen bald reißen. Die/der Keilriemen dürfen nicht zu fest oder zu locker sitzen.

Die richtige Keilriemenspannung kann man feststellen, indem man den Keilriemen zwischen zwei Riemenscheiben nach unten drückt und nach oben zieht. Es sollte jedes mal eine Bewegung nach oben oder unten um einmal Materialstärke des Keilriemens möglich sein.

Ein zu stark gespannter Keilriemen macht sich durch pulsierende Schleif- oder Quitschgeräusche bemerkbar. Es besteht die Gefahr, das Lager von Motor oder Aggregaten beschädigt werden.

Ein zu schwach gespannter Keilriemen macht gleichfalls durch Quitschgeräusche auf sich aufmerksam. Dies ist in der Regel ein heller und andauernder Quitschton. Gleichzeitig ist ein schwarzer Abrieb unterhalb der Riemenscheiben feststellbar. Hier besteht die Gefahr, das Aggregate (Lichtmaschine/Kühlpumpe) nicht richtig angetrieben werden.

### **Optischer Check der Stopfbuchse**

Die Stopfbuchse dient dazu, die sich drehende Welle zum Stevenrohr hin abzudichten. Sie befindet sich im Motorenraum zwischen Getriebe und Heck. Überprüfen Sie die Stopfbuchse auf Dichtigkeit.

Achten Sie darauf, dass das Schiff gut festgemacht ist. Starten Sie den Motor und kuppeln Sie das Getriebe ein. Lassen Sie die Schraube/Welle mit geringer Drehzahl drehen. Kontrollieren Sie

nun, ob es bei sich drehender Welle an der Stopfbuchse zu Wassereintritt kommt.

**Hierbei bitte allergrößte Vorsicht!** Es besteht Verletzungsgefahr durch sich drehende Motor- und Getriebeteile.

Führen Sie diese Kontrolle alle paar Tage durch. Ein sicheres Zeichen für eine defekte Stopfbuchse ist, dass sich ständig Wasser in der Motorbilge befindet.

### **Laufverhalten des Motors**

Starten Sie den Motor und lassen Sie ihn auf *Betriebstemperatur* kommen.

Kuppeln Sie das Getriebe aus und erhöhen Sie die Motordrehzahl. (Bitte nicht mehr als 50% der Nenndrehzahl). Stellen Sie fest, ob der Motor ohne Probleme „Gas“ annimmt. Beobachten Sie dabei den Auspuffqualm. Es muss sich eine hellblaue Qualmfarbe bilden.

Wiederholen Sie diesen Vorgang unter Last. Achten Sie darauf, dass das Schiff gut festgemacht ist. Kuppeln Sie nun das Getriebe ein und erhöhen dann die Motordrehzahl. (Bitte nicht mehr als ein Drittel Nenndrehzahl).

Ist die Qualmfarbe sehr hell, (fast weiß) kann es Probleme durch Wasser geben. Ein Riss der Zylinderkopfdichtung oder ein Riss des Motorblocks lässt Wasser in den Brennraum und wird mit verbrannt. Es besteht die Gefahr eines Wasserschlages.

Eine zu dunkle, fast schwarze Qualmfarbe kann wiederum mehrere Gründe haben. Es wird Öl mit verbrannt, das durch defekte Kolbenringe (Ölabstreifringe) oder Riefen in der Zylinderwand in den Brennraum gekommen ist. (Siehe auch Ölkontrolle. Metallische Rückstände im Öl).

Ist zum dunklen, fast schwarzen Auspuffqualm noch zu beobachten, dass die austretende Kühlflüssigkeit gleichfalls fast schwarz ist, hat man es in der Regel mit einem verstopften Luftfilter zu tun. (Oft springt der Motor sehr schlecht an oder er nimmt unwillig „Gas“ an. Es kann auch sein, dass sich ein unruhiger Lauf einstellt. Die Drehzahl verändert sich ständig).

Sollten Sie eines dieser Merkmale feststellen, weisen Sie den Vercharterer/Eigner auf diesen Umstand hin.

### **Ersatzteile und Werkzeuge**

Werkzeug und Ersatzteile ja oder nein. Oft eine Glaubensfrage. Zum einen: Kaum ein Vercharterer/Eigner ist glücklich darüber, wenn an seinem Schiff „herumgeschraubt“ und „kaputtrepariert“ wird. Aus diesem Grund ist oftmals gar kein oder nur eine sehr

spärliche Werkzeug- und Ersatzteilausrüstung an Bord. Aber, wenn Sie ohne die wichtigsten Werkzeuge und Ersatzteile auslaufen, handeln sie grob Fahrlässig, da sich auf See eine erforderliche Reparatur nicht durchführen lässt und somit eine Gefährdung für Schiff und Crew entstehen kann.

Folgende Dinge sollten sich unbedingt bezügl. Motorreparatur auf dem Schiff befinden:

- Keilriemen
- Impeller
- ÖlfILTER
- Evtl. Dieselfilter
- Evtl. eine Glühkerze
- Verschiedene Dichtungen
- Motoröl
- Getriebeöl
- Versch. Steck- und Schraubkabelschuhe
- Leitungsdraht verschiedener Querschnitte
- Isolierband
- Maschinenschrauben und Muttern verschiedener Größe und Länge
- Schlauchsellen verschiedener Größen
- Anti-Rost-Spray

**Werkzeuge, die sich an Bord befinden sollten**

- Maul- und Ringschlüssel verschiedener Größen (Größe 8 - 19)
- Kreuz- und Schlitzschraubenzieher verschiedener Größen
- Seitenschneider
- Kombizange
- Kabelschuhzange
- Wasserpumpenzange
- ÖlfILTERlöser (Es geht auch mit einem Hosengürtel)!
- Kleine Draht- /Reinigungsbürste
- Hammer
- Spannungsmesser oder Prüflampe

### **Kontrolle der Instrumente bei der Übernahme**

**Der Kompaß** Bei der Übernahme der Yacht ist festzustellen, ob sich für den Steuerkompaß eine Deviations- oder Ablenkungstabelle an Bord befindet. Ist dies der Fall, haben Sie diese nach dem Auslaufen zu überprüfen.

Befindet sich keine Tabelle an Bord Ihrer Yacht, haben Sie die Verpflichtung, bei der nächsten Gelegenheit die Ablenkung festzustellen. D.h., dass Sie eine eigene Deviationstabelle erstellen müssen.

Anmerkung:

Sollte es zu einem Unfall auf See gekommen sein, der auf mangelhafte Navigation zurückzuführen ist, wird durch das Seeamt mit Sicherheit festgestellt werden, dass sich keine ausreichend genaue Deviationstabelle an Bord befunden hat. Somit sind Sie wieder dran....!

Man kann sich nicht darauf berufen, dass der Vercharterer auf die allgemeine Frage zur Genauigkeit der an Bord befindlichen Kompaßanlage geantwortet hat: Der Kompaß geht genau und hat keine Ablenkung. (Standardantwort aller Vercharterer auf der Welt).

Sie ganz alleine haben sich um die aktuellen Werte zu kümmern. Unterlassen Sie dies, dann...!

### **Dies gilt unabdingbar auch für alle anderen Navigationsgeräte!**

**Handpeilkompaß** Überprüfen Sie die Funktionstüchtigkeit, indem Sie den Kompaß (nicht zu schnell) nach links und rechts drehen. Die Kompaßrose muss sich im Gehäuse frei bewegen. Reagiert sie erst mit etwas Verzögerung auf Ihre Bewegungen, ist das Lager der Rose defekt.

Überprüfen Sie auch die Qualität. Bewegen Sie den Kompaß gleichzeitig in der horizontalen und vertikalen Achse. Stoppen Sie rasch diese Bewegung und beobachten Sie die Kompaßrose. Dauert es sehr lange bis die Rose zur Ruhe kommt, hat der Kompaß eine sehr schlechte Dämpfung und ist für einen vernünftigen Einsatz kaum zu gebrauchen.

**Die Logge** Ein Gerät, dass ständigen Frust und Ärger bereitet. Kaum eine Logge geht genau. Kaum eine Logge funktioniert über einen längeren Zeitraum einwandfrei. Der Ursache liegt im Detail. Überprüfen Sie vor dem ersten Auslaufen die Einstellungen der Logge. Es gibt Geräte, die sich auf eine metrische Anzeige umstellen lassen. Checken Sie, welches System (metrisch oder nautisch) eingestellt ist. Notieren Sie unbedingt den Loggestand bei der Übernahme der Yacht und tragen Sie diesen in das Logbuch ein. Stellen Sie nach dem Auslaufen die Ungenauigkeiten der Logge durch Referenzmessungen fest. (Vergleichen Sie die angezeigten Loggewerte mit den tatsächlichen Werten in der Seekarte. Halten Sie diese im Logbuch fest).

Achten Sie darauf, dass eine Bedienungsanleitung an Bord ist.

Achten Sie darauf, dass sich ein Verschluss für den Fall, dass der Geber gereinigt werden muss, an Bord befindet.

## **Das Echolot**

Genau wie die Logge ein Gerät, dass sehr oft Ärger bereitet.

Lesen Sie bitte hierzu auch: Tausend Tipps / Navigationsgeräte / Das Echolot.

Überprüfen Sie vor dem ersten Auslaufen die Einstellungen der Echolotes. Es gibt Geräte, die sich vom metrischen System zu einer Anzeige zu Fathom and Feets umstellen lassen. Checken Sie, welche Anzeige eingestellt ist. (Meter/Zentimeter oder Fathom/Feet)

Überprüfen Sie, ob die angezeigten Werte sich auf eine Messung unter dem Schwinger oder unter dem Kiel beziehen. Sind Sie nicht sicher oder lässt sich die Einstellung nicht ermitteln, gehen Sie davon aus, dass die Anzeige ab Schwinger erfolgt.

Vergleichen Sie die Anzeige mit einer Referenzmessung. Lassen Sie ein Senklot zu Wasser und vergleichen Sie die Anzeige des Gerätes mit der Handlotung.

Stellen Sie unbedingt fest, welchen Tiefgang Ihre Yacht hat.

Achten Sie darauf, dass eine Bedienungsanleitung an Bord ist.

Achten Sie darauf, dass sich ein Verschluss für den Fall, dass der Geber gereinigt werden muss, an Bord befindet.

## **Windinstrumente**

Hier bleibt nur zu sagen: Schalten Sie vorhandene Geräte ein und überprüfen Sie, ob die Geräte arbeiten.

Etwas anderes ist hier aber anzumerken. Ein großer Teil der Segler legt Wert darauf, dass sich elektronische Windinstrumente an Bord einer Yacht befinden. (Richtung und Geschwindigkeit). Argumentation: Ohne diese Instrumente kann man nicht Segeln.

Ganz brutal gesagt: Wer auf diese elektronischen Instrumente angewiesen ist, taugt noch nicht zum Skipper. Wenn sich das Gefühl für Windrichtung und Windgeschwindigkeit noch nicht eingestellt hat, wird es auch in vielen anderen Dingen noch große Probleme geben. In diesem Fall ist es nicht möglich, ein Schiff wirklich verantwortlich zu führen.

Wenn Windinstrumente an Bord sind: OK.

Wenn nicht: Diejenigen, die ohne Instrumente auskommen sind sowieso die besseren Segler.

## **Das Fernglas**

Überprüfen Sie bei der Übernahme das Fernglas. Hier kommt es

in erster Linie darauf an, den ordnungsgemäßen Zustand festzustellen. Denn, ein Fernglas das heruntergefallen ist, kann Probleme mit der Optik haben. (Es wird eine Doppelbild erzeugt). Leider gibt es unter den Vercharterern einige schwarze Schafe, die sich so ein Fernglas immer wieder bezahlen lassen. Man hat ja den ordnungsgemäßen Zustand aller Ausrüstungsgegenstände bei der Übernahme mit seiner Unterschrift bestätigt....

**Wetterempfänger** Gibt es einen Wetterempfänger an Bord, sollten Sie Wert darauf legen, dass eine Betriebsanleitung vorhanden ist. Gleichzeitig sollten Sie den Vercharterer fragen, welche Stationen zu welcher Uhrzeit, auf welcher Frequenz und in welcher Sprache Wetternachrichten aussenden. Notieren Sie diese Angaben in Ihrem Logbuch.

**Navigationsgeräte** Man kann gar nicht oft genug darauf hinweisen: Egal ob Decca, Loran, Sat-Nav oder GPS, kein Gerät darf Ihre Navigation zu Fuß ersetzen. Diese Geräte dürfen ausschließlich nur Ihre normale Navigation ergänzen.

Wird nach einem Seeunfall festgestellt, dass Sie ausschließlich nur mit diesen Geräten navigiert haben, sind Sie dran....

Befinden sich diese Geräte an Bord, sollten Sie Wert darauf legen, dass eine Betriebsanleitung an Bord ist. Machen Sie sich frühzeitig mit diesen Geräten vertraut.

Bedenken Sie den Spieltrieb vieler Segler. Es wird an den „Knöpfchen“ auf Teufel komm raus gedreht. Aus diesem Grund sollten Sie im Setup der Geräte die Grundeinstellungen überprüfen.

#### **Die Wichtigsten (für GPS):**

Kartendatum (Checken Sie auch das Kartendatum Ihrer Seekarten und evtl. Korrekturen)

Antennenhöhe

Berechnungsmodus (2D oder 3D)

Anzeige metrisch oder nautisch

Zeiteinstellung (UTC oder Lokal)

Vergleichen Sie bei der Übernahme die Positionsangabe des Gerätes mit dem Ort in der Seekarte auf dem Ihr Schiff liegt

Egal welches System Sie an Bord haben: Machen Sie sich frühzeitig mit der MOB-Funktion

vertraut. (Man over Board). Sprechen Sie vor dem ersten

Auslaufen unbedingt mit Ihrer Crew über diese Funktion.

Bringen Sie einen Aufkleber neben dem Gerät an.

Auf diesem Aufkleber sollte vermerkt sein, wie die MOB-Funktion eingeschaltet wird. Im Ernstfall hat kein Mensch Gelegenheit dazu, diese Funktion im Manuell zu suchen. Hat man sie gefunden ist es sowieso zu spät.