



Vorbildfunktion: Erster Steuermann und Smut. (Foto: Andreas Roloff)

## Segeln im Team

Die Situation von Neulingen im Segelsport, die gerade ihren Schein erworben haben, wird gern mit Autoführerschein-Frischlingen verglichen. Meiner Erfahrung nach reicht das, was den Beginnern hinterm Autosteuer empfohlen wird, nämlich zu fahren und zu üben, auf dem Wasser nicht aus. Dafür war die Ausbildung im Segelkurs zu kurz und ist das Thema, »Segeln« beziehungsweise »Wassersport« zu komplex. Viele Dinge sind nur gestreift oder gar nicht erwähnt worden. Außerdem bedarf es einer gewissen ständigen Weiterbildung, um einigermäßen zurechtzukom-

men. Wie wäre es, wenn sich die automobilen Fahrpraxis auf lediglich zwei oder drei Wochen im Jahr beschränken würde?

Anstatt die Praxiserfahrung nach dem Segelscheinerwerb auf das eigene Boot und die Familiencrew zu beschränken, ist es erst mal günstiger, in wechselnden Teams auf verschiedenen Schiffen zu segeln. Es gilt, vom Wissensvorsprung und Erfahrungsschatz anderer zu profitieren! Nicht alles sollte der zukünftige Blauwassersegler aus eigener schmerzlicher Erfahrung lernen. Bei vielen Dingen, wie beispielsweise dem Spinnakerse-

# Die Partnercrew

Yachten, die mit älteren (Ehe-)Paaren besetzt sind, sind in der Unfallstatistik führend. Dies mag viele Gründe haben, auffallend beim Studium der Unfallberichte ist allerdings die Kompetenzverteilung. Der Mann weiß alles, kann alles und macht auch alles. Die Frau weiß nichts und ist nach Ausfall des Partners völlig hilflos. Die Frauen fügen sich hier anscheinend in das konventionelle Rollenbild ein. Dies trifft aber nicht nur auf ältere Ehepaare zu, sondern auch auf jüngere Paare. Mir erklärte eine begeisterte Wassersportlerin auf die Frage, warum sie sich nicht für den Sportbootführerschein angemeldet habe, folgendes: »Herbert kann das nicht akzeptieren, er würde sich in seiner Kompetenz ignoriert fühlen.« Vorfahrt für die Liebe, oder maritimer ausgedrückt: Wegerecht dem Partnerglück vor Intelligenz und Sicherheit!

Auf meinen Reisen bin ich mal in einer Küche

im ehemaligen Ostpreußen gelandet. Seit über 40 Jahren wohnten dort Russen, aber in besagter Küche konnte ich auf den alten Fliesen noch den deutschen Spruch lesen: »Friede am Herd ist Goldes wert.« Nun, was ich damit sagen will, ist folgendes: Was an Land funktioniert, nämlich die Trennung in strikte Kompetenzbereiche, muss nicht unbedingt auch auf See funktionieren, ja, es kann dort sogar sehr gefährlich sein, wenn nur einer sich mit dem Schiff, der Technik und der Bedienung auskennt und der andere nur optimale Bratkartoffeln machen kann. Ein weiterer Punkt ist die Frage: Wie ist das Schiff bedienbar, wenn die Elektrik, die Hydraulik oder die Maschine versagt? Gibt es ein Backup-System? Und ist die Besatzung kräftemäßig in der Lage, die nötigsten Funktionen von Hand zu erledigen? Die traute Zweisamkeit kann eine Hochrisikocrew<sup>4</sup> sein.

# Die Familiencrew

Auch eine Familiencrew mit zwei bis drei Kindern kann in bestimmten Situationen ein größeres Handicap haben. Beispielsweise bei schwerem Wetter, wenn sich einer der Eltern verstärkt um die (kleinen) Kinder kümmern muss und somit für die Bedienung des Schiffes ausfällt. Bei kleinen Kindern wird der Törn

wahrscheinlich auf die Möglichkeiten und Interessen der Kinder ausgerichtet werden, da es sonst mit der Gemütlichkeit schnell ein Ende hat. Sind die Kinder schon älter und segelerfahren, besteht dagegen kein Anlass, mit irgendwelchen Handicaps zu rechnen.

# Fazit

Als Skipper muss ich mir vor Törnbeginn über die Kompetenz meiner Crew im Klaren sein

und mir selbst die Frage stellen: »Und wer rettet mich?«

<sup>4</sup> Dr. Joachim Heß von KYCD hat diesen Begriff geprägt.

# Die Elektronik für den Notfall

## EPIRB

»EPIRB« ist die Abkürzung von Emergency Position Indicating Radio Beacon. Eine EPIRB ist ein Seenotrettungssender, der nach der Aktivierung ein Notsignal aussendet. Die Auslösung kann automatisch durch Wasser oder manuell von Hand erfolgen. Das Signal wird weltweit von Satelliten empfangen und über Bodenstationen an die Rettungsdienste weitergeleitet. Von 1982 bis 2004 wurden durch das COSPAS/SARSAT-System insgesamt 17.117 Personen in 4.851 SAR-Einsätzen gerettet<sup>28</sup>. Übermittelt werden der Standort und die Schiffskennung, daher ist vorab eine Registrierung erforderlich.

Das COSPAS/SARSAT-System besteht aus sechs polumlaufenden Wettersatelliten und

fünf geostationären Satelliten. Die Satelliten empfangen Signale auf der internationalen Notfunkfrequenz 406 MHz. Die Signale werden bei nächster Gelegenheit an eine Bodenstation (LUT, Local User Terminal) weitergeleitet. Von der Bodenstation aus werden die Daten über ein Mission Control Center (MCC) an das regional zuständige Rescue Coordination Center (RCC, Rettungsleitstelle) weitergeleitet. In Deutschland ist das die Seenotleitung Bremen der DGzRS.

Es kann bis zu vier Stunden dauern, bis die polumlaufenden Satelliten die Notsignale erfassen. Allerdings werden so auch alle Gebiete weltweit erfasst. Falls im empfangenen Notsignal keine GPS-Position enthalten ist, kann ein Satellit aus seiner Eigenbewegung gegenüber der Signalquelle die ungefähre Position der Signalquelle mit einer Genauig-

<sup>28</sup> Vgl. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

### Brandfluchthauben

Ein weiterer Tipp von dem befreundeten Feuerwehrmann: Zur Verhinderung von Rauchvergiftungen gibt es sogenannte »Fluchthauben«. Besonders sinnvoll sind sie auf hoher See und wenn Räume keine Fluchtluken haben. Drei bis vier Atemzüge vom Brandrauch einzuatmen, kann schon tödlich sein. Brandfluchthauben beispielsweise der Firmen

Dräger oder Parat bieten für zirka 15 Minuten Schutz vor dem Brandrauch. Allerdings nur, wenn noch genügend Sauerstoff vorhanden ist. Daher Vorsicht beim Einsatz von CO<sub>2</sub>-Löschern. Mit diesen Fluchthauben kann man auch löschen, ohne direkt Hustenanfälle zu bekommen. Der Anschaffungspreis liegt bei etwa 125 Euro.

## Motorbrand

Die Brandverhütung in den Maschinenräumen ist ein komplexes Thema, denn mittlerweile gibt es neben Diesel und Benzin auch noch gasbetriebene Motoren.

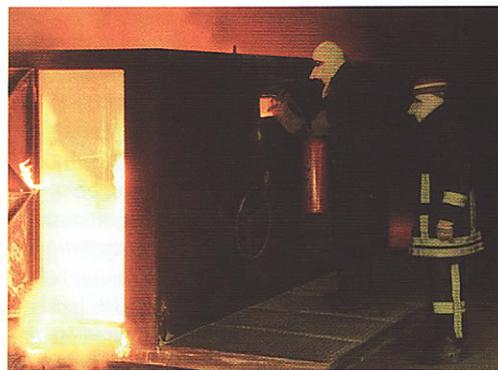
- Generell ist die Technik im Maschinenraum sorgfältig in Stand zu halten.
- Undichtigkeiten aller Art sollten möglichst schnell bemerkt und beseitigt werden. Der Maschinenraum muss immer gut belüftet sein, insbesondere bei Benzinmotoren. **Kein Motorenstart bei Kraftstoffgeruch!**
- Schalldämmungen sollten möglichst nicht brennbar, zumindest aber schwer entflammbar sein.
- Durch Vibrationen können elektrische Leitungen durchscheuern. Selbst bei wertverlegten Leitungen sollte man deshalb vor Saisonöffnung mal auf Scheuerstellen kontrollieren. Dies gilt vor allem bei den Kabeln, die ungesichert von der Batterie zu den Sicherungen führen. Neue, selbstverlegte Kabel müssen unbedingt abgesichert werden und den richtigen Querschnitt haben.

Große Maschinenräume oder solche von seegehenden (Motor-)Yachten sollten mit einer automatischen Feuerlöscheinrichtung ausgerüstet werden. Hier muss man sich von Fach-

leuten beraten lassen, auch deshalb, weil so eine Löschanlage nicht für ein Taschengeld zu haben ist. Aber nicht nur für den, der sich nur einen Außenborder leisten kann, gilt mein letzter Brandschutz-Tipp: Der Außenborder ist leerzufahren, bevor er verstaubt wird.

Und noch ein allerletzter Tipp, auch wenn es nur die Wiederholung des allerersten am Kapitelanfang ist:

*Machen Sie eine praktische Löschübung mit, damit es Ihnen nicht so ergeht wie einem »Trockenschimmer«, der plötzlich ins tiefe Wasser muss!*



Training in Neustadt. (Foto: Günter Kirsten)