



Segelkommandos

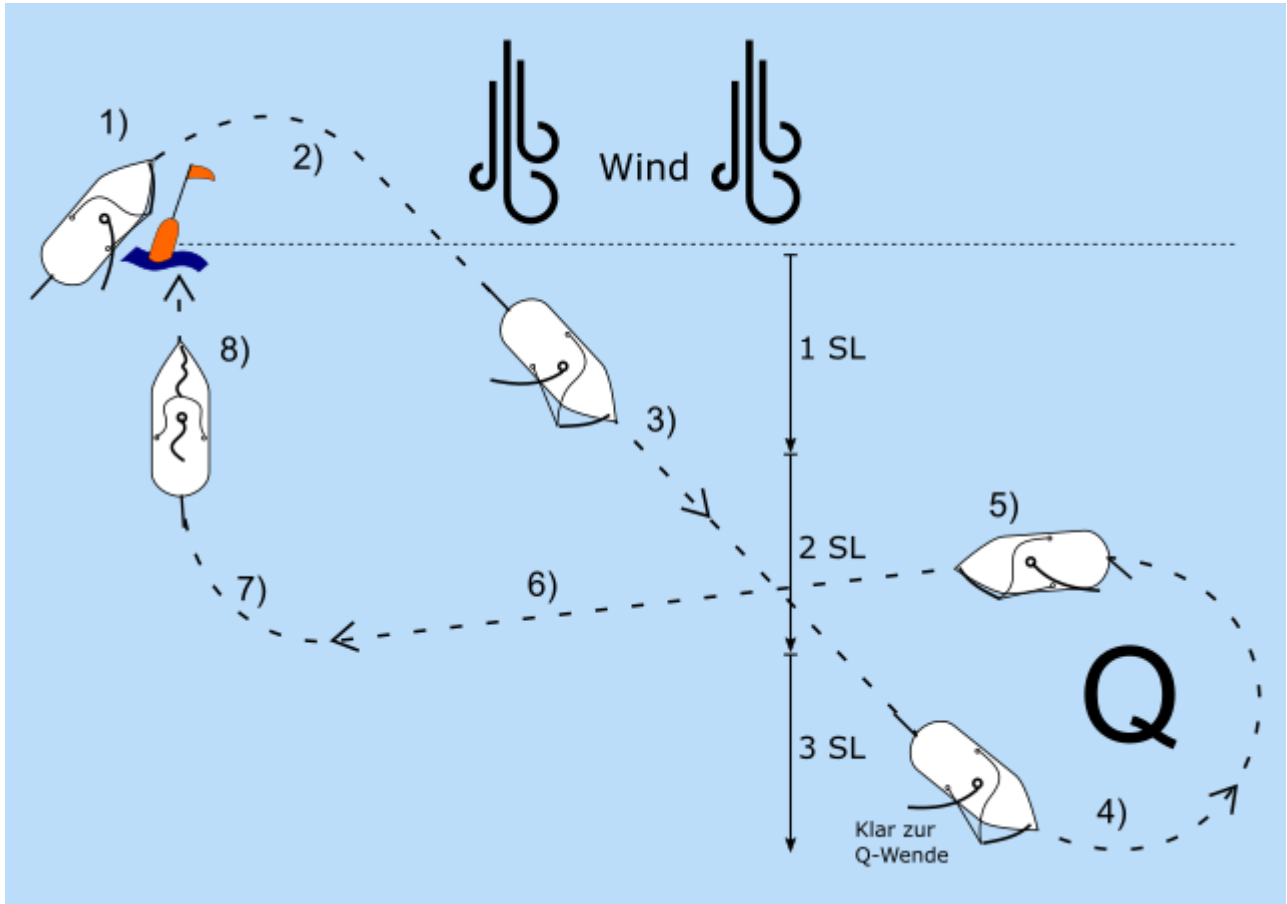
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Ablegen voraus	Klar zum Ablegen Steuerbord/Backbord voraus	Ist klar	
	Klar bei Vorleine	Ist klar	
	Klar bei Fender	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	
	Vorleine los	Ist los	Ruder gradaus
	Achterleine los	Ist los	Gang einlegen
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Ablegen unter Buganker	Klar zum Ablegen unter Buganker	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	
	Klar bei Anker	Ist klar	
	Achterleine los	Ist los	
	Hol Anker kurzstag	Anker ist kurzstag	
	Heiß auf Anker	Anker an Bord	Gang einlegen
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring	Vorspring ausbringen	Ist ausgebracht	
	K.z.A.d.E.i.d.V.	Ist klar	Ruder zum Kai
	Achterleine los	Achterl. ist los	Gang einlegen
	Vorn fendern		etwas Gas geben
	Vorleine los	Vorleine ist los	
	Vorspring los	Vorspring ist los	Rückwärtsgang Ruder gradaus
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Anlegen seitlich	Klar zum Anlegen an Steuerbord/Backbord	Ist klar	fährt im spitzen Winkel zum Steg
	Klar bei Vorleine	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	legt Schiff parallel
	Klar bei Fender	Ist klar	kurzer Pull rückwärts Schiff muß stehen
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Anlegen über Buganker	Klar zum Anlegen über Buganker	Ist klar	legt Schiff in 45 Grad Position
	Klar bei Anker	Ist klar	
	Klar bei Achterleinen	Ist klar	fährt rückwärts bis zum Kai
	Laß fallen Anker		kurzer Pull vorwärts Schiff muß stehen



MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Wende	Klar zur Wende	Ist klar	
	Ree		luvt an
	Über die Fock		leitet aus
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Halse	Klar zur Halse	Ist klar	
	Fier auf die Schoten		fällt ab
	Hol dicht Großschot		stabilisiert Schiff
	Wenn Großschot dicht ist:		auf Vorwindkurs
	Rund achtern		dreht weiter
	Fier auf die Schoten StütZRuder		dreht weiter stabilisiert Kurs
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Beidrehen	Klar zum Beidrehen	Ist klar	
	Ree, Fock bleibt back		luvt an
	Fier auf die Großschot		gibt Luvruder
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Boje über Bord mit Wende	Boje über Bord auf Steuerbord/Backbord		
	Fier auf die Schoten auf raumen Wind		fällt ab auf raumen Wind
	NAME, Boje beobachten		
	Rettungsmittel nachwerfen		
	Klar zur Wende	Ist klar	fährt raumen Wind
	Ree		luvt an
	Über die Fock		leitet aus
	Fier auf die Schoten auf halben Wind		fährt halben Wind
	NAME, klar bei Bootshaken	Ist klar	
	Boje wird an Backbord/ Steuerbord aufgenommen		
	Klar zum Aufschießen	Ist klar	
	Schoten los		dreht in den Wind
			Boje gefaßt
Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs			
		luvt an	



MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Boje über Bord mit Halse	Boje über Bord auf Backbord/Steuerbord		
	Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs		luvt an
	NAME, Boje beobachten		
	Rettungsmittel nachwerfen		
	Klar zum Halsen	Ist klar	
	Fier auf die Schoten		fällt ab
	Hol dicht die Großschot		stabilisiert Schiff auf Vorwindkurs dreht weiter
	Rund achtern		
	Fier auf die Schoten		
	Stützruder		stabilisiert Kurs
	Hol an die Schoten auf halben Wind		luvt an
	NAME, klar bei Bootshaken	Ist klar	
	Boje wird an Backbord/Steuerbord aufgenommen		
	Klar zum Aufschießen	Ist klar	
Schoten los		dreht in den Wind	
	Boje gefaßt		
Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs			luvt an
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Segel setzen	Klar zum Segelsetzen	Ist klar	
	Klar zum Setzen Groß	Ist klar	
	Klar bei Großfall	Ist klar	
	Heiß auf Großsegel		fährt gegen Wind
	Klar zum Setzen Fock	Ist klar	
	Klar bei Fockfall	Ist klar	
	Heiß auf die Fock		fährt gegen Wind Motor abstellen
MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Segel bergen	Klar zum Segelbergen	Ist klar	Motor anlassen
	Klar bei Fockfall	Ist klar	
	Hol nieder Fock		fährt gegen Wind
	Klar bei Großfall	Ist klar	
	Hol nieder Großsegel		fährt gegen Wind

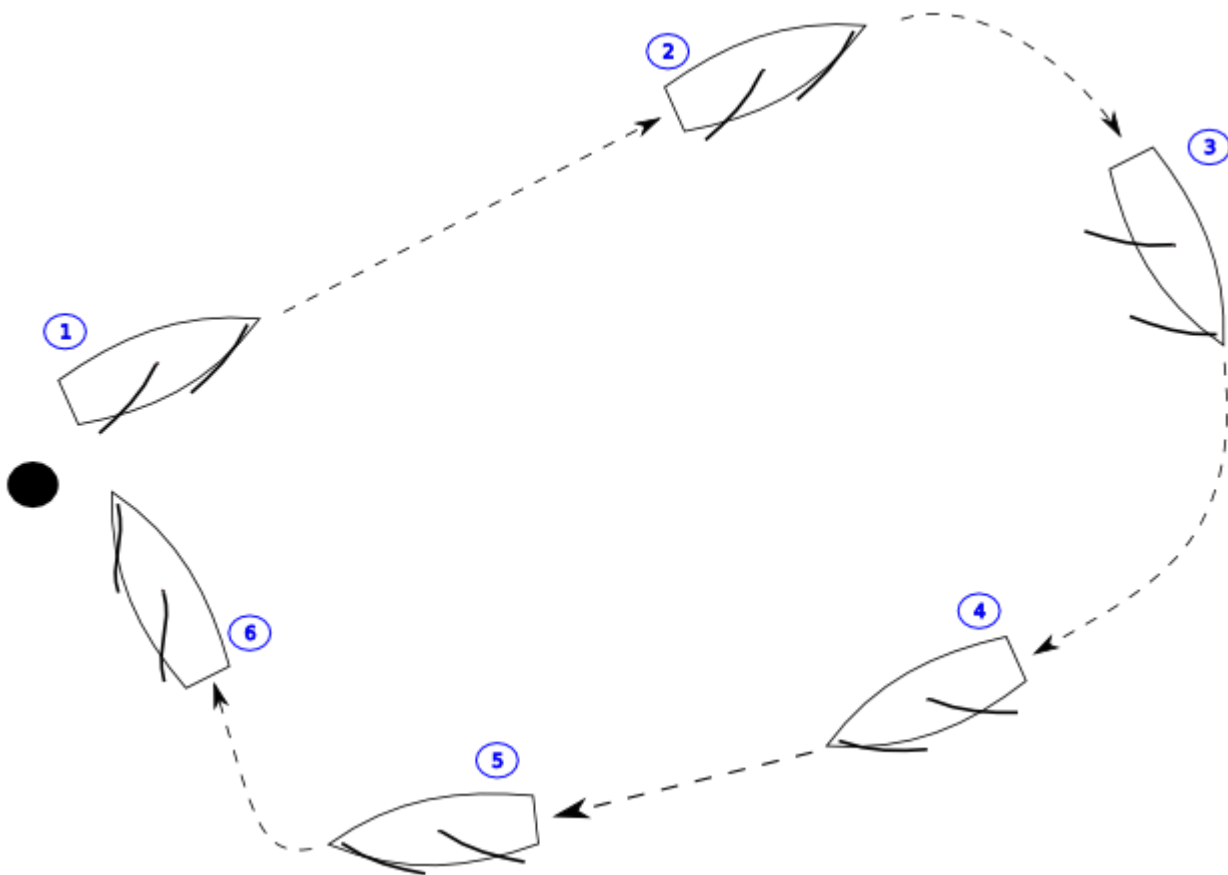




Alle gängigen MOB Manöver

MOB mit Halse

Das Mann-über-Bord Manöver mit „Halse“ ist das Gegenstück zum „MOB Manöver mit Q-Wende“ und kann bei Am-Wind-Kursen zum Einsatz kommen. In der Praxis hat dieses Manöver keine große Bedeutung. Es ist weiträumig und nur bei wenig Wind und eingespielter, einsatzbereiter Crew durchführbar. Durch die Halse ist es zudem, gerade in der Stresssituation einer MOB-Situation, gefährlich. Effektivere und sicherere Alternativen bei Am-Wind-Kursen stellen „Quickstopp“, „MOB Manöver mit Gefahrenhalse“ und „MOB Manöver mit Beidrehen“ dar.



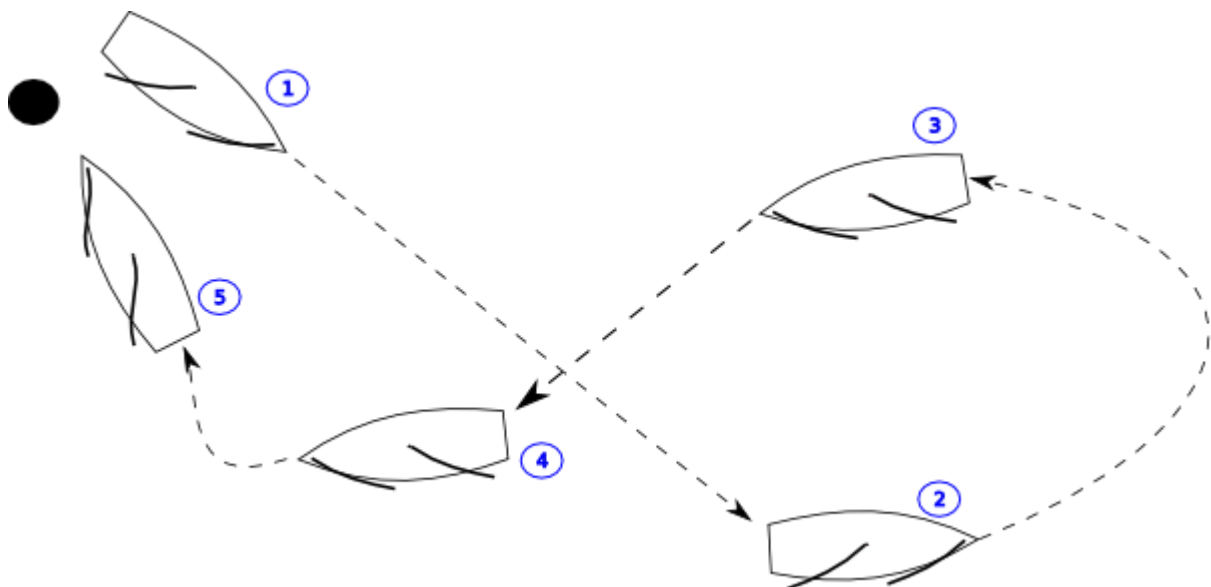
1. Etwa fünf Schiffslängen am Wind ablaufen
2. Abfallen, Schoten nachfieren und die Halse einleiten
3. Durchhalsen
4. Auf Halbwind-Kurs gehen
5. Wenn das Opfer auf 1-2 Uhr ist, einen Nahezu-Aufschießer durchführen
6. Person bergen



MOB mit Q-Wende

Das Mann-über-Bord Manöver mit Q-Wende ist das "klassische" MOB-Manöver, dass vor allem in den praktischen Segelprüfungen verlangt wird.

Es handelt sich um ein weiträumiges Manöver, das eine einsatzbereite Crew erfordert. Wegen der Weiträumigkeit sollte es nur bei guter Sicht eingesetzt werden, kann aber auch noch bei viel Wind gefahren werden. Das Manöver lässt sich theoretisch aus allen Kursen heraus fahren, insbesondere bei Halbwind bis Vor-Wind-Kursen macht das Manöver Sinn.



1. Etwa drei Schiffslängen raumschots ablaufen
2. Aus dem Raumschot-Kurs heraus eine „Wende“ fahren (Q-Wende)
3. Nach der Wende auf raumschots abfallen und raumschots laufen, bis die Person auf ca. 1-2 Uhr ist
4. In entsprechender Entfernung Schoten loswerfen und einen Nahezu-Aufschießer fahren
5. Person aufnehmen

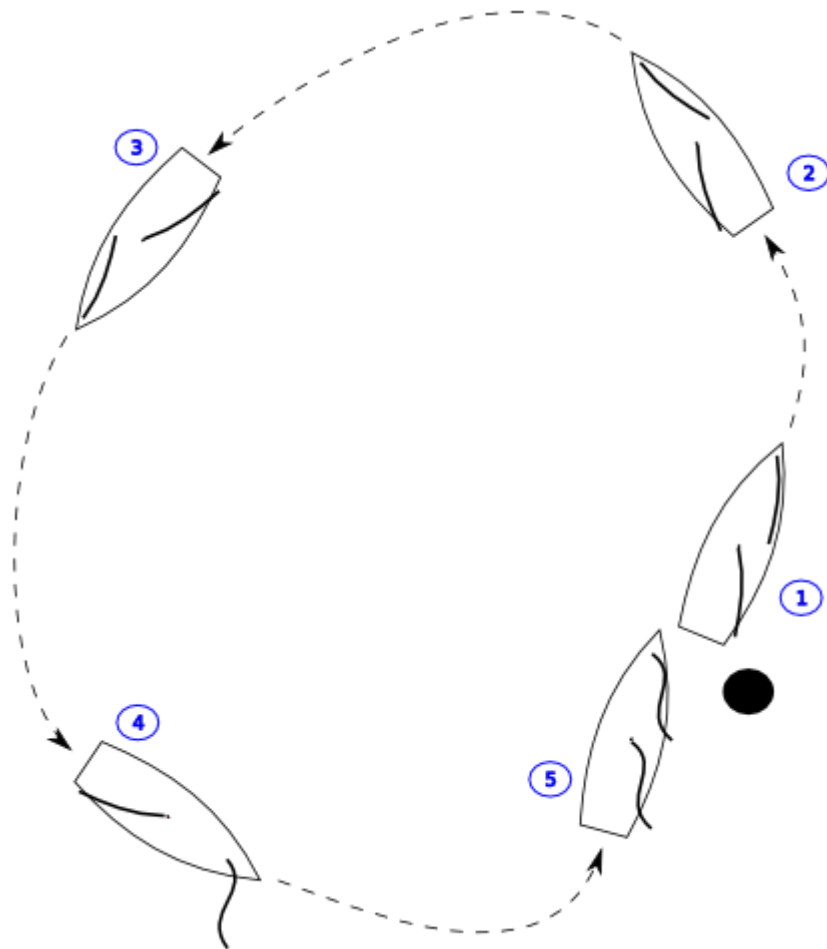
Die Schulbücher sehen vor, dass das Manöver mit Raumschots-Kursen gefahren wird. Zum Teil wird diese Variante auch von Prüfern in praktischen Prüfungen verlangt. Davor ist in der Praxis, dringend zu warnen! Insbesondere in der Hektik einer realen MOB-Situation ist die Gefahr einer Patenthalse sehr groß. Daher sollte das Manöver im Ernstfall immer mit Halbwind-Kursen gefahren werden (funktioniert mindestens genauso gut). Drei Schiffslängen Abstand zum Überbordgegangenen sind u.U. kritisch. Gerade auf offener See kann das Opfer schnell aus der Sicht kommen.



Quickstopp

Das Quickstopp-Manöver gilt nach einer Untersuchung der United States Yacht Racing Union (USYRU) als schnellstes und sicherstes Manöver im MOB-Fall. Es besteht darin, sofort anzuluvten und ohne Veränderung der Segelstellung einen Vollkreis zu fahren. Das Vorsegel wird bewusst back stehen gelassen.

Das Manöver kann von kleiner Crew gefahren werden. Die Entfernung zum Überbordgegangenen wird minimal gehalten, so dass es auch bei schlechter Sicht und Seegang gefahren werden kann. Die Großschot sollte halbwegs dichtgeholt sein, so dass sich dieses Manöver bei Am-Wind und Halbwind-Kursen eignet.



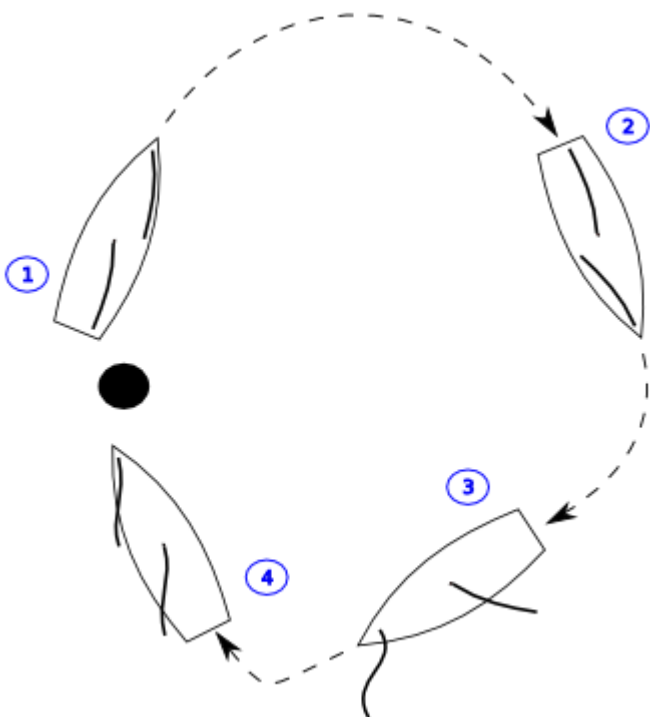
1. Im MOB-Fall umgehend anluven
2. Durch den Wind drehen, die Segelstellung jedoch unverändert lassen. Das Vorsegel steht back
3. Weiter abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen
4. Die Vorschot loswerfen
5. Nahezu-Aufschießler und Person bergen



MOB mit Gefahrenhalse

Die Gefahrenhalse ist ein sehr schnelles Manöver. Es muss kurz nach dem MOB-Fall gefahren werden. Dafür ist es sehr unkompliziert und lässt sich auch einhand sehr gut fahren.

Das Groß muss dichtgeholt sein, daher empfiehlt sich dieses Manöver nur bei Am-Wind-Kursen. Da der Abstand zum Überbordgegangenen minimal gehalten wird, ist dieses Manöver für schlechte Sicht und Seegang geeignet.

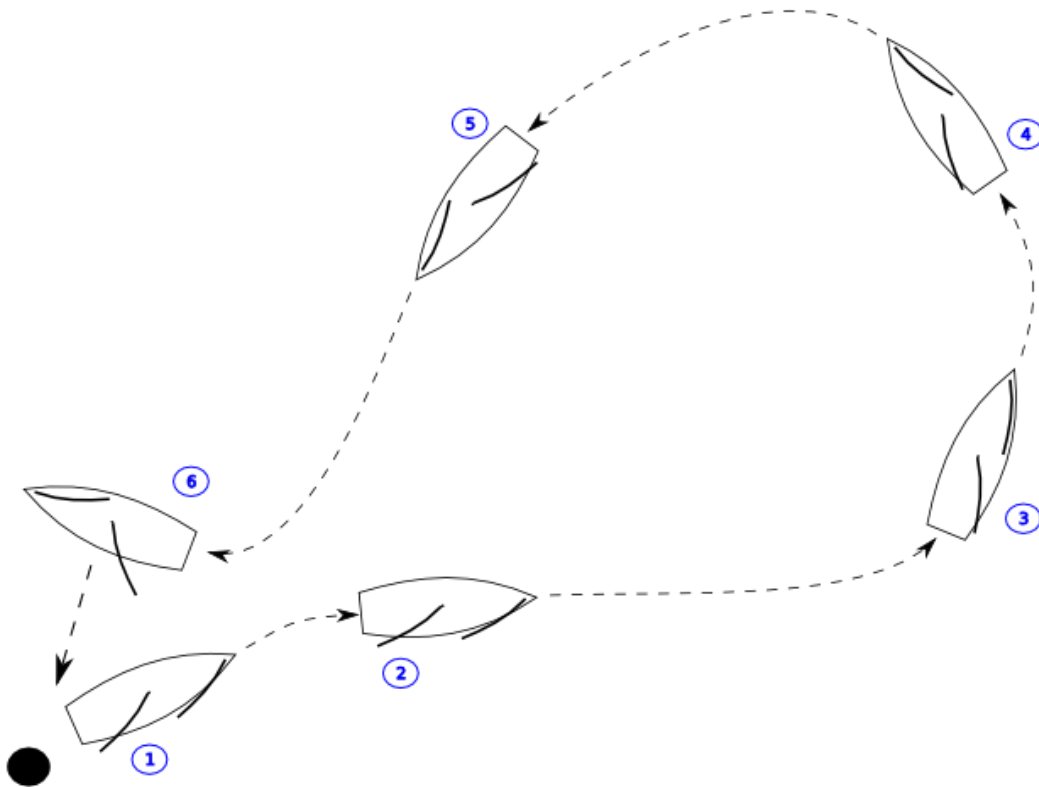


1. Unverzüglich Leeruder geben, die Segelstellung bleibt beibehalten
2. Abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen. Es wird eine Patenthalse (allerdings mit dichtgeholtem Groß) gefahren
3. Kurz vor der Boje Vorsegel loswerfen
4. Nahezu-Aufschießler und Person bergen



MOB mit Beiliegen

Das MOB Manöver mit Beiliegen, häufig auch als „Münchener Manöver“ bezeichnet und im Englischen als „Quick Turn Rescue“ oder kurz „Quick“ bekannt, wird aus Halbwind- oder Amwind-Kursen gefahren. Es ist ein engräumiges und sicheres Manöver, das auch mit kleiner Crew gefahren werden kann.



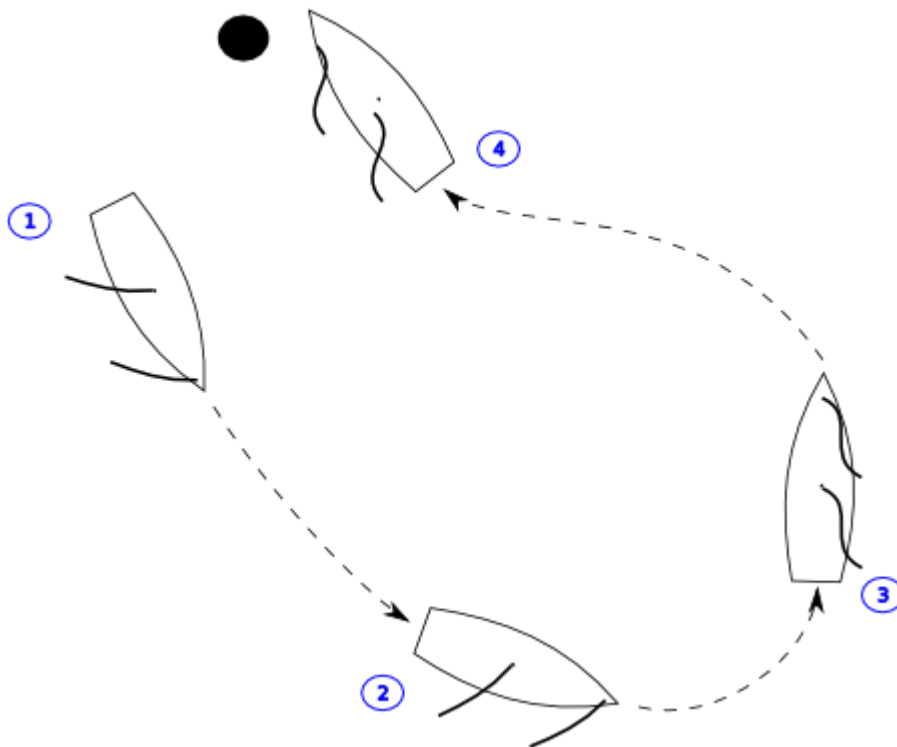
1. Nötigenfalls auf Amwind-Kurs anluven
2. Durch den Wind drehen, das Vorsegel back stehen lassen
3. Luvruder geben zum Beiliegen
4. Auf den Überbordgegangenen hintreiben lassen
5. Falls vorhanden, Maschine anlassen und Driftbahn durch kurze Gasschübe korrigieren
6. Bergung in Lee vorbereiten

- Der einzige Nachteil des Manövers ist das Beiliegen. Im Gegensatz zum Nahezu-Aufschießler ist das Schiff im Beiliegen nur wenig manövrierbar. Kommt man zu weit weg vom Opfer zum Stehen, muss der Beilieger erst aufgelöst werden, bevor man einen neuen Versuch fahren kann. Korrekturmöglichkeiten bestehen durch Einsatz der Maschine und Änderungen der Segelstellung bis hin zum Übernehmen der Fock nach Lee.
- Es gab hin und wieder Berichte aus DSV-Prüfungen, dass dieses Manöver nicht akzeptiert wird. Insbesondere deutsche Segelschulen verbreiten dies gerne. Diese Einschränkung lässt sich durch die Prüfungsordnung nicht untermauern, was auch auf schriftlichem Wege von der Prüfungskommission Mittelmeer bestätigt wurde.



Tear Drop Manöver

Das Tear-Drop-Manöver ist eine Ergänzung zum Quick-Stop-Manöver bei raumen Kursen und vor dem Wind. Es eignet sich auch beim Segeln mit Spinnacker. Wenn jemand bei raumen oder Vorwindkurs über Bord geht, wird sofort gefühlvoll und entschlossen angeluvt, um durch den Wind zu gehen und dann die Person im Wasser direkt anzusteuern. Sobald die Segel killen wird der Achterholer/Vorschot losgeworfen und der Motor gestartet. Dann wird ggf. mit Motorunterstützung die Person angesteuert.

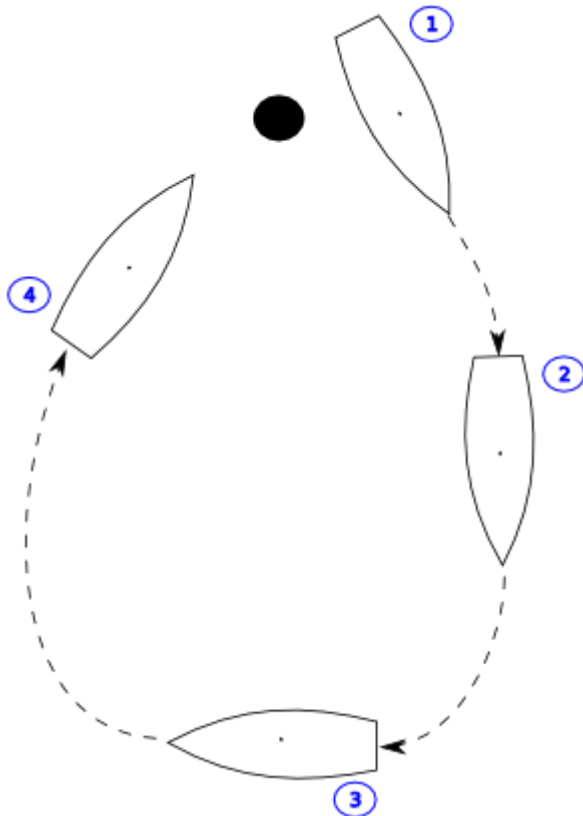


1. gefühlvoll anluven,
2. Vorschot loswerfen,
3. Motor starten, durch die Wende fahren
4. Person ansteuern



MOB unter Motor

Unter Motor ist das MOB-Manöver naturgemäß deutlich einfacher, als unter Segeln. Im Prinzip wird nur ein Kreis gefahren, ein paar Details sind zu beachten.



1. Im MOB-Fall sofort das Heck vom Überbordgegangen wegdrehen. D.h.: ist die Person an Steuerbord über Bord gegangen, muss das Ruder nach Steuerbord gelegt werden! Dies macht man um das Heck mit der Schraube von der Person wegzulenken.
2. Sofort auskuppeln! Nach Lee ablaufen, um Raum zu schaffen
3. Drehen, bzw. auf Gegenkurs gehen
4. Den Überbordgegangen in Luv ansteuern. Rechtzeitig den Motor auskuppeln, um die Person nicht durch die Schraube zu gefährden.