



Logbuch und Fahrtenbuch für Segeltörns

Yachtübernahme Checkliste

Crewliste

Crewvertrag

Wetterbedingungen

Motorcheck (WOBBLE)

Funkverkehr – wie mache ich es richtig?

Wachplan

Logbuchseiten für eine Woche

Schiffs-, Crew- und Sicherheitseinweisung

Notrollen und Aufgaben an Bord



Yachten-/ Fahrten-/Logbuch

Yacht: _____

MMSI: _____

Call Sign: _____

Starthafen: _____

Zielhafen: _____

Reise vom: _____ bis: _____

Schiffsdaten

Länge: _____

Breite: _____

Tiefgang: _____

Masthöhe: _____

Motorleistung: _____

Füllstände

Treibstoff: voll / halbvoll / leer gesamt: _____ Liter

Trinkwasser (1): voll / halbvoll / leer gesamt: _____ Liter

Trinkwasser (2): voll / halbvoll / leer gesamt: _____ Liter

Fäkalientank/s: voll / halbvoll / leer gesamt: _____ Liter

Gasflasche (1): voll / halbvoll / leer

Gasflasche (2): voll / halbvoll / leer

Motor-Std.: Start: _____ Ende: _____ Gesamt: _____

Generator-Std.: Start: _____ Ende: _____ Gesamt: _____



Crewliste

Skipper/in: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Co-Skipper/in: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____

Crewmitglied: _____ Telefon: _____

Anschrift/ Email: _____



Crewvertrag

- Sicherheit:** Der Skipper ist für die Sicherheit von Schiff und Crew während des Segeltörns verantwortlich. Der Skipper entscheidet über den Einsatzrahmen der Mitsegler unter Berücksichtigung ihrer Fähigkeiten und Belastbarkeit. Mitsegler haben den Anweisungen des Skippers Folge zu leisten und die Ihnen übertragenen Tätigkeiten sorgfältig und gewissenhaft auszuführen. Auf See trägt, auf Anweisung des Skippers, jeder Teilnehmer eine Rettungsweste, ggf. einen Lifebelt. Ein Abbruch des Törns für einen Mitsegler kann dadurch erzwungen werden, dass der Mitsegler durch sein eigenes Verhalten den Törn nachhaltig stört und sich den Anordnungen des Skippers widersetzt. Ein Anspruch auf (auch teilweise) Erstattung des Törnbeitrags besteht dann nicht.
- Rauchen und Alkohol** geschieht in eigener Verantwortung. Wer will und muss, kann dies mit Rücksicht auf die Mitsegler tun. Unter Deck ist das Rauchen strengstens verboten! Seefahrt und Alkohol scheinen eng zusammen zu gehören, vertragen sich aber nur auf niedrigem Niveau.
- Verpflegung und Bordkasse:** Von der Crew wird eine „Bordkasse“ eingerichtet, in die jedes Crewmitglied bei Törnbeginn einzahlt. Ein Mitglied der Crew wird als Bordkassenverwalter bestimmt. Alternativ kann auch eine App genutzt werden. Aus der Bordkasse werden die Gemeinschaftskosten wie Hafengebühren, Kautionsversicherung und Einkäufe für Verpflegung an Bord sowie die Dieselmkosten gezahlt. Der Skipper wird an Bord traditionell von der Crew mitverpflegt. Am Ende des Törns wird die Bordkasse abgerechnet, ein Überschuss wird ausbezahlt, eine evtl. Unterdeckung wird ausgeglichen.
- Aufgaben und Haftung des Skippers:** Der Skipper übernimmt die Aufgabe der Schiffsführung entsprechend der gebotenen seemännischen Umsicht und die seefahrerische Betreuung der Mitsegler. An Bord ist seinen Anweisungen Folge zu leisten. Er vermittelt seglerische Kenntnisse und kann und soll Crewmitglieder mit Aufgaben betrauen. Daraus allein kann keine grobe Fahrlässigkeit abgeleitet werden, soweit diese Aufgaben erklärt worden sind und zugemutet werden können. Zu Beginn des Törns wird ein Crewmitglied als Co-Skipper bestimmt, welcher bei Ausfall des Skippers (Entscheidungsunfähigkeit oder ungewollte Abwesenheit von Bord) zwischenzeitlich seine Rechte und Pflichten übernimmt.
- Törnvorbereitung:** Der Skipper sorgt selbstständig für eine gewissenhafte Vorbereitung. Unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse, den Möglichkeiten und Wünschen der Crew und der seemännischen Beurteilung der Lage legt der Skipper die Route und das Ziel fest, welches auch von einer zunächst geplanten Route abweichen kann. Minderung oder Schadensersatzansprüche sind diesbezüglich ausgeschlossen. Bis auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz ist jegliche Haftung untereinander ausgeschlossen. Das gilt insbesondere für Schäden an Leib, Leben, Gesundheit und Eigentum. Jedes Crewmitglied nimmt auf eigene Gefahr an diesem Törn teil und verzichtet auf Ersatzansprüche aus allen rechtlichen Gesichtspunkten für sämtliche Schäden gegen den Schiffsführer, die anderen Crew-Mitglieder und dem Veranstalter. Dies gilt auch für Anreise-, Storno oder ähnliche Kosten, die dem Teilnehmer entstehen, weil ein Törn abgesagt oder abgebrochen werden muss. Der Haftungsausschluss bezieht sich auch für evtl. Fahrgemeinschaften zum Zwecke der An und Abreise zum Ausgangsort des Törns. Versicherungen sind privat abzuschließen. Landausflüge etc. werden auf eigene Gefahr unternommen. Für Schäden, Unfälle, Verluste und Verspätungen kann nicht gehaftet werden. Das Beförderungsrisiko trägt der Teilnehmer. Ein durch Havarie während des Törns entstandener Nutzungsausfall führt zu keiner, auch nicht teilweisen Rückerstattung. Dieser Haftungsverzicht umfasst auch Ansprüche mittelbar Geschädigter, denen der Teilnehmer unterhaltspflichtig ist oder werden kann oder er zur Dienstleistung verpflichtet ist.
- Haftung für Schäden durch die Crew:** Crew und Skipper haben dafür Sorge zu tragen, dass die Yacht in einwandfreiem Zustand bleibt. Die Crew haftet als Nutzer der Yacht gemeinschaftlich für den Betrieb und das Bewohnen der Yacht (Yachtschäden, Drittschäden, Folgeschäden oder Verlust von Ausrüstung etc.), soweit die Schäden nicht durch die bestehende Yachtversicherung (Vollkasko & Haftpflicht) abgedeckt sind. Die Selbstbeteiligung der Vollkasko beträgt ____€. Durch den Abschluss der Kautionsversicherung kann das Risiko auf 0€ reduziert werden. Mit deiner Unterschrift bestätigst du, dass du selbst die volle Verantwortung für dich trägst, du mindestens 15 Minuten ununterbrochen in tiefem Wasser ohne Hilfsmittel schwimmen kannst, das zur Verfügung gestellte Material – also Schiff und Ausrüstung – sorgfältig behandelst und bereit bist, die notwendigen Arbeiten an Bord gemeinsam mit den anderen Crewmitgliedern durchzuführen. Evtl. akute oder chronische Erkrankungen und/oder körperliche Einschränkungen, die z.B. besondere Rücksichtnahme oder Medikamente erfordern, teilst du uns rechtzeitig mit. Meteorologische Ereignisse wie Starkwind und Seegang können Ursache für erhebliche körperliche Belastung darstellen. Dies stellt keinen Mangel dar.

Name in Druckbuchstaben

Unterschrift



Wetterbedingungen

Windstärke

	Beaufortskala	m/s	kn	km	Seegang
0	still	0	0	0	Glatte See
1	leiser Zug	2	4	7	Kleine Kräuselwellen
2	leichte Brise	4	8	14	Kleine kurze Wellen
3	schwache Brise	6	12	22	Kämme beginnen sich zu brechen
4	Mäßige Brise	8	16	29	Noch kleine Wellen mit weißen Schaumkronen
5	Frische Brise	10	19	36	Mäßige Wellen, überall Schaumkronen
6	Starker Wind	12	23	43	Bildung großer Wellen, Kämme brechen, Gischt
7	Steifer Wind	15	29	53	Hohe, rollende See, Schaumstreifen
8	Stürmischer Wind	18	35	65	See türmt sich, starke Brecher
9	Sturm	22	42	79	Hohe Wellenberge, dichte Schaumstreifen
10	Schwerer Sturm	26	50	94	Sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen
11	Orkanartiger Sturm	30	58	108	Außerordentlich hohe Wellenberge, Sichtbehinderung durch Gischt
12	Orkan	35	70	128	Luft mit Schaum und Gischt aufgefüllt

Seegang

0	ruhige, spiegelglatte See
1	ruhige, gekräuselte See
2	schwach bewegte See
3	leicht bewegte See
4	mäßig bewegte See
5	grobe See
6	sehr grobe See
7	hohe See
8	sehr hohe See
9	außergewöhnlich schwere See

Gesamtbedeckung	gegenwärtiges Wetter bzw. Wetterverlauf in den vergangenen 6 Stunden	Frontensymbole
☉ wolkenlos	∞ Dunst	⌋ Kaltfront am Boden
☉ 1/8	☁ Nebel	⌋ Kaltfront in der Höhe
☉ 2/8	☔ Sprühregen	⌋ Warmfront am Boden
☉ 3/8	● Regen	⌋ Warmfront in der Höhe
☉ 4/8	⊙ Schneeflocken	⌋ Okklusion am Boden
☉ 5/8	⊙ Schneetreiben	⌋ Okklusion in der Höhe
☉ 6/8	⚡ Hagel	⌋ quasisationäre Front am Boden
☉ 7/8	⊙ Glatteis	⌋ quasisationäre Front in der Höhe
☉ 8/8	⊙ Schneeregen	
⊗ nicht angebar (z.B. wegen Nebel)	⚡ Gewitter	
	⌋ nach ☁ ☔ usw. z.B. Regen während der letzten Stunde	
Windrichtungen und -geschwindigkeit	Wolkensymbole	
┌ Nordwind 5 Knoten	☁ flacher Cumulus	
└ Ostwind 10 Knoten	☁ aufgetürmter Cumulus	
┌ Südwind 15 Knoten	☁ Cumulonimbus	
└ Westwind 20 Knoten		

Wolkenbezeichnung

Ci	Cirrus	hohe weiße Wolken, „Windwolken“, "Katzenhaare", oft in Form von Eisblumen	hohe Wolken 5-13 km (Eiswolken)
Cc	Cirrocumulus	Dicht gedrängte Cirruswolken, feine hohe Schäfchenwolken	
Cs	Cirrostratus	Feiner hoher Schleier, weißlich-faserige Schicht, für Sonne oder Mond durchlässig, manchmal nur Ring um Sonne oder Mond	
As	Altostratus	Himmel wie mit Milchglas überzogen, Sonne oder Mond oft erkennbar, mindestens an hellem Schein	mittelhohe Wolken 2-7 km (Wasser-/Eiswolken)
Ns	Nimbostratus	Regenfetzenwolke, Regenschwaden	
Ac	Alto cumulus	Grobe Schäfchenwolken zu Schichten von weißen Ballen oder Walzen zusammengefügt, oft Schollenform	
St	Stratus	Gleichmäßige formlose Schicht, Himmel grau in grau	tiefe Wolken 0 - 2 km (Wasserwolken)
Sc	Stratocumulus	Graue Wolkendecke mit Struktur	
Cu	Cumulus	Haufenwolke, unten meist glatt, oben wie ein Blumenkohl, scharfe Ränder	
Cb	Cumulonimbus	Große Haufenwolke, aus der es regnen kann, oft in großen Höhen hochgetürmt, Gewitterwolke, Schauerwolke, Böenwolke	Wolken mit vertikaler Entwicklung



WOBBLE – Motor Check

Die häufigste Ursache für eine Seenoteinsatz bei Segelyachten ist der Ausfall des Dieselaggregats. Deswegen ist es wichtig, den Motor täglich zu überprüfen und den Service regelmäßig durchzuführen.

- W** Water filter / Wasserfilter
- O** Oil / Öl
- B** Belt / Keilriemen
- B** Bilge
- L** Levels / Füllstand
- E** Exhaust & Electrical/ Auspuffrauch & Elektrische Verbindungen



Wasserfilter

- Seeventil (Seewasserzulauf zum Motor) schließen
- Filter aufschrauben und entnehmen
- Filter reinigen
- Filter wieder einsetzen und zuschrauben
- Seeventil wieder öffnen!

Öl (Motoröl/ Getriebeöl)

- Messstab für Motoröl entnehmen und Füllstand sowie Farbe des Öls prüfen. Wenn das Öl milchig aussieht, ist dies ein Zeichen für Wasser im Öl.
- Ggf. Nachfüllen von Öl, nicht über MAX
- Am Motorausgang ist der Messstab für das Getriebeöl (meistens ein Schraubverschluss) – diesen ebenfalls prüfen und ggf. nachfüllen
- Immer Reservekanister mit entsprechenden Ölen mitführen

Belt/ Keilriemen

- Spannung des Keilriemens prüfen (sollte sich 90° drehen lassen)
- Wenn zu lose, dann Spannung erhöhen durch Schrauben an der Lichtmaschine

Bilge

- Verunreinigungen in Bilge immer sofort entfernen und beobachten

Levels / Füllstand

- Füllstand Kühlflüssigkeit (meistens direkt im Reservoir sichtbar)
- Ggf. nachfüllen mit Kühlflüssigkeit. Im Notfall auch mit Wasser möglich

Exhaust & Electrical/ Auspuff & Elektrische Verbindungen

- Rauch am Auspuff beobachten
- Verschraubungen an Lichtmaschine prüfen

Wichtige Ersatzteile:

- Ölfilter
- Keilriemen
- Impeller
- Notwendiges Werkzeug



Funkverkehr mit GMDSS

<p>Notsituation z.B. Feuer, Wassereinbruch, MoB, ...</p> <p>Absetzen – Notruf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ DSC-Controller „Distress“CH16 ▪ Mayday, Mayday, Mayday ▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ Mayday ▪ [Name] / [Call Sign]X / [MMSI] § in position [XX° / XXX°] ▪ [Notmeldung: ...] ▪ OVER 	<p>Notruf/ Alarm aufheben</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CH 16 ▪ All Stations, All Stations, All Stations ▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ Please cancel my distress alert of [TIME XX:XX] ▪ OVER
<p>Dringlichkeitsmeldungen z.B. Manövrierunfähigkeit, Verletzte an Bord</p> <p>Einleitung Dringlichkeitsmeldung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ DSC-Controller „Urgency“ ▪ CH16 ▪ Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan ▪ All Stations, All Stations, All Stations, ▪ 3x [KüFuSt.] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ [Meldung: ...] ▪ OVER 	<p>Aufheben - Dringlichkeitsmeldung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CH16 ▪ Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan ▪ All Stations, All Stations, All Stations ▪ this is [Name], [Name], [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ Please cancel my urgency alert of [XX:XX Time] ▪ OVER
<p>Sicherheitsmeldungen Warnnachrichten z.B. Hindernisse</p> <p>Absetzen - Sicherheitsmeldung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ DSC-Controller „Safety“ ▪ CH 16 ▪ Securite, Securite, Securite ▪ All Stations, All Stations, All Stations, ▪ (3x) [KüFuSt], [Call Sign], [MMSI] ▪ this is [Name] [Name] [Name] / [Call Sign] ▪ [Meldung: ...] ▪ OVER 	<p>Routineverkehr Nachrichten sozialer Art</p> <p>Schiff - Schiff Anruf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ DSC-Controller „Routine“ ▪ CH [06, 08, 09, 10, 13, 15, 17, 67, 69,72] ▪ [Name] [Name] [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ 3x) [Schiff-Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ this is [Name] [Name] [Name] / [Call Sign] / [MMSI] ▪ [Meldung: ...] ▪ OVER

Wichtige VHF- Seefunkkanäle

06	Internationaler Schiff-Schiff-Verkehr/ SAR-Verkehr
08	Internationaler Schiff-Schiff-Verkehr
13	Sicherheitsfunkverkehr z.B. Brücke - Brücke
16	Not-, Dringlichkeits-, Sicherheitsmeldung, SAR Verkehr, Anrufe non GMDSS
70	DSC-Alarmierung (Not,-Dinglichkeit, Sicherheit, Routine)
69 + 72	Schiff-Schiff-Verkehr (Sportboote)
75 + 76	Ausschließlich Funkverkehr, der die Navigation von Schiffen betrifft.



Wachplan

Bei längeren Seetörns muss die Besatzung mit ihren Kräften haushalten. Die Crew sollte in Wachen eingeteilt werden. Alle folgenden Logbucheinträge sollten die jeweils aktive Wache erkennen lassen.

Frühstück	Uhr	Vorherige Wache bereitet Essen vor
Mittagessen	Uhr	Nachfolgende Wache räumt auf
Abendessen	Uhr	

Uhrzeit	Wache1 Wachführer/ Crew	Wache 2 Wachführer/ Crew
0-3		
3-6		
6-9		
9-12		
12-15		
15-18		
18-21		
21-24		

Verhaltens-Regeln

Jede Freiwache sollte die Chance zum Schlafen nutzen und sich der Verantwortung einer vernünftigen Kräfteeinteilung bewusst sein. Kochen und Manöver möglichst bei Wachwechsel erledigen, damit die Freiwache nicht durch Geruch und Lärm gestört wird.

Die Freiwache wird zehn bis 15 Minuten vor dem Wachwechsel geweckt. Auch die Wachübergabe dauert zehn bis 15 Minuten, damit sich die neue Wache mit der Situation (zum Beispiel Dunkelheit) vertraut machen kann.

Bei Wachwechsel werden die Position und der Kurs weitergegeben und ins Logbuch eingetragen. Die Navigation wird besprochen, alle sichtbaren Objekte (zum Beispiel: Lichter, Küstenstriche, andere Schiffe) erläutert, die Wetterbeobachtungen weitergegeben.



Logbuch

Motorcheck

Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
 Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

Treibstoff _____ % Batterie Starter _____ V
 Wasser _____ % Batterie Versorgung _____ V

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Wetter				Navigation				
Uhrzeit	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____ sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
 Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

Treibstoff _____% Batterie Starter _____V
 Wasser _____% Batterie Versorgung _____V

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Uhrzeit	Wetter				Navigation			
	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

- | | | | | | |
|-----------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Seewasserkreislauf | <input type="checkbox"/> | Kühlwasserkreislauf | <input type="checkbox"/> | Ölstand Motor/ Getriebe | <input type="checkbox"/> |
| Gasventil geschlossen | <input type="checkbox"/> | Borddurchlässe geschlossen | <input type="checkbox"/> | Luken dicht | <input type="checkbox"/> |

Füllstände

- | | | | | | |
|------------|--------------------------|--|--|---------------------|--------|
| Treibstoff | <input type="checkbox"/> | | | Batterie Starter | _____V |
| Wasser | ____% | | | Batterie Versorgung | _____V |

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Wetter				Navigation				
Uhrzeit	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____ sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
 Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

Treibstoff _____ % Batterie Starter _____ V
 Wasser _____ % Batterie Versorgung _____ V

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Uhrzeit	Wetter				Navigation			
	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____ sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

Treibstoff _____ % Batterie Starter _____ V
Wasser _____ % Batterie Versorgung _____ V

Wetterbericht

Datum _____ **Ausgangsort** _____ **Zielort** _____

Wetter				Navigation				
Uhrzeit	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____ sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

- Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
 Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

- Treibstoff _____% Batterie Starter _____V
 Wasser _____% Batterie Versorgung _____V

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Wetter				Navigation				
Uhrzeit	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

Distanz gesegelt: _____sm Unterschrift Skipper: _____



Logbuch

Motorcheck

Seewasserkreislauf Kühlwasserkreislauf Ölstand Motor/ Getriebe
 Gasventil geschlossen Borddurchlässe geschlossen Luken dicht

Füllstände

Treibstoff _____% Batterie Starter _____V
 Wasser _____% Batterie Versorgung _____V

Wetterbericht

Datum _____ Ausgangsort _____ Zielort _____

Wetter				Navigation				
Uhrzeit	Wind		Wetter	Druck	Position	Kurs		
	Richtung	Geschw.	Symbol	hPa	Grad	COG	SOG	Bemerkung

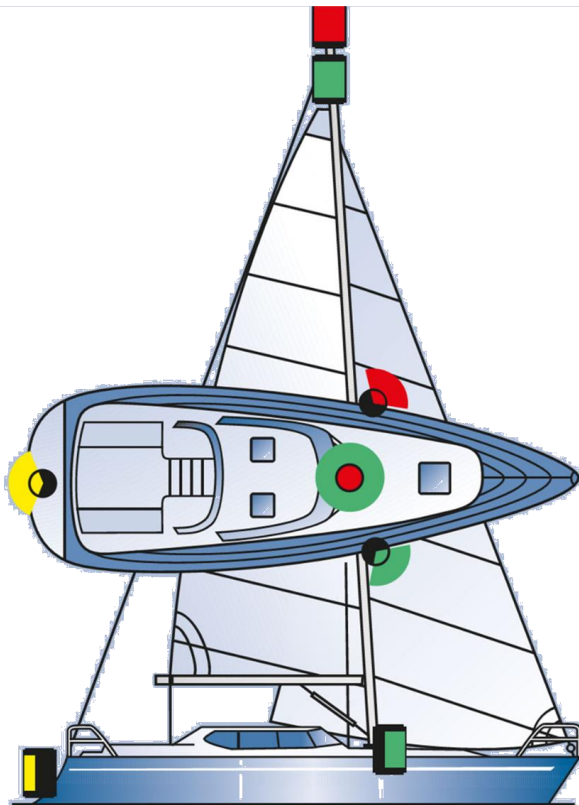
Distanz gesegelt: _____sm Unterschrift Skipper: _____



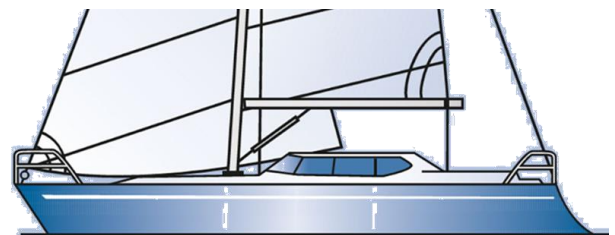
Yachtübernahme

Über Deck Check

Positionslichter Mechanisch ok? Fest und funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	Bugkorb Gerade und fest?	<input type="checkbox"/>	Ankerbeschlag und Anker Anker nicht verbogen? Sicherungsbolzen vorhanden und gerade?	<input type="checkbox"/>
Ankerkette Kette im Ankerkettenkasten befestigt? Ausreichend lang?	<input type="checkbox"/>	Ankerwisch Funktionsfähig? Fernsteuerung vorhanden und funktionsfähig? Manuelles Fieren möglich?	<input type="checkbox"/>	Segel Ordentlich, sauber, trocken? Welche Segel sind an Bord? Zubehör (Spi-Geschirr, etc.)?	<input type="checkbox"/>
Rollfockanlage Eindruck Check? Ggf. Ausrollen	<input type="checkbox"/>	Vorschiffsdeck Sauber und Schadenfrei?	<input type="checkbox"/>	Strecktaue Vorhanden? Befestigung in Ordnung?	<input type="checkbox"/>
Relingstützen Fest und nicht verbogen?	<input type="checkbox"/>	Rumpf-Vorsteven Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>	Rumpf Steuerbord Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>
Rumpf Backbord Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>	Rumpf Heckspiegel Rumpfbeschädigungen? Markierung in Zeichnung	<input type="checkbox"/>		



Steuerbord



Backbord



Rigg Mast? Wanten? Stagen? <input type="checkbox"/>	Mastfuß Ein- & Durchführungen der Fallen, Schoten, etc.? <input type="checkbox"/>	Mast Radar? Lichter? Spinnakerbaum? <input type="checkbox"/>
Großbaum Rutscher, Großfall, Dirk, Beschläge? <input type="checkbox"/>	Beschläge an Deck Klampen, Augen, Bolzen? <input type="checkbox"/>	An Deck Decksluken, Fenster, Handläufe? <input type="checkbox"/>
Sprayhood Befestigung Fenster u. Bügel in Ordnung? <input type="checkbox"/>	Leinen, Schoten, Fender Ausreichend vorhanden, Funktionsfähig? <input type="checkbox"/>	Landstromanschluss Kabel, Einsteckdose, Umschaltung, Kabeltrommel? <input type="checkbox"/>
Latten-Großsegel Reffleinrichtung,-Leinen, Kauschen? Umlenkungen, Tuch, Lieken, Nähte, etc.? <input type="checkbox"/>	Roll Großsegel Freier Lauf? Reffleine, Funktion aller Komponenten, Tuch, Lieken, Nähte, etc.? <input type="checkbox"/>	Fock/Genua Tuch, Lieken, Nähte, Schoten <input type="checkbox"/>
Winschen Kontrolle, ggf. Elektrik/ Hydraulik Winschkurbeln? Anzahl? <input type="checkbox"/>	Steuersäule(n) Ruderwirkung? Rad-Feststeller <input type="checkbox"/>	Außeninstrumente Magnetkompass(e) Beleuchtung funktionsfähig? Plotter funktionsfähig? <input type="checkbox"/>
Notpinne Anschluss & Funktion? Stauort? <input type="checkbox"/>	Klavier Klemmen, Umlenkungen, Locks? <input type="checkbox"/>	Backskisten Deckel, Verschlüsse, Inhalt? <input type="checkbox"/>
Manuelle-Bilgepumpe Wo ist Pumpenschwengel verstaut <input type="checkbox"/>	Achterstag Püttings fest, nicht verbogen? Achterstagspanner? <input type="checkbox"/>	Rettungsmittel Welche vorhanden? Wurfiring, Markierungsboje, etc.? Einsatzfähig? <input type="checkbox"/>
Rettungsinsel Wo verstaut? Wie befestigt? <input type="checkbox"/>	Hecklicht Funktionsfähig? <input type="checkbox"/>	Außendusche Funktionsfähig? Absperrhahn geschlossen? <input type="checkbox"/>
Funktionskontrolle Maschine Bugstrahlruder? Autopilot? <input type="checkbox"/>	Gaskasten Absperrventil? Ersatzflasche/n? Füllstand <input type="checkbox"/>	

Notizen



Unter Deck Check

Luken, Fenster, Lüfter Funktionsfähig, dicht? <input type="checkbox"/>	Bilge Lot- und Logge dicht? Sauber und trocken? <input type="checkbox"/>	Kabinen Matratzen, Schränke -sauber und trocken? <input type="checkbox"/>
Bad / Nasszelle Seeventile funktionsfähig? WC funktionsfähig? Duschsumpf-Pumpe klar? Filter sauber? <input type="checkbox"/>	Batterien Wo? (Service / Motor) Zustand? Ladegerät/e? Ladezustand? <input type="checkbox"/>	Sitzpolster Sauber und trocken? <input type="checkbox"/>
Herd Funktionsfähigkeit? Absperrventile? Kardan / Feststeller? Anzündung? Feuerzeug? Sicherungsbügel? <input type="checkbox"/>	Pantry Ausreichend Geschirrmenge, Töpfe, Pfanne(n), Besteck, Schneidebrett, Wasserkessel? <input type="checkbox"/>	Thermoskannen Prüfen ob separate Kannen für Tee und Kaffee? c <input type="checkbox"/>
Kühlschrank Einschalten! Funktionsfähigkeit <input type="checkbox"/>	Druckwasseranlage Wo ist Pumpe? Funktionsfähigkeit d. Pumpe? <input type="checkbox"/>	Lenzpumpen Lage der Lenzpumpe? Manuell, elektrisch? <input type="checkbox"/>
Navigationsgerät Funktionscheck <input type="checkbox"/>	Seekarten Elektronisch und Papier für das Reisegebiet? <input type="checkbox"/>	Schiffsdokumente Eigentumsnachweis? Funkzulassung? Bootsschein? Gasprüfbescheinigung? <input type="checkbox"/>
EPIRP Stauort? Funktionscheck? <input type="checkbox"/>	SART Stauort? Funktionscheck? <input type="checkbox"/>	Funkgerät Betriebsbereitschaft? <input type="checkbox"/>
Seenotsignalmittel Wo gestaut? Was ist vorhanden? <input type="checkbox"/>	Rettungswesten Je Crew 1x Ersatzpatronen? Lifebelts? <input type="checkbox"/>	Maschine WOBBLE? Seewasser-Ventil? Seewasser-Filter? Bilgen-Check? <input type="checkbox"/>
Feuerlöschmittel Löschdecke? Feuerlöscher: Welche und wo? <input type="checkbox"/>	Erste-Hilfe-Koffer Vorhanden, Inhalt? <input type="checkbox"/>	Notfallwerkzeug Wo gestaut? Was ist vorhanden? <input type="checkbox"/>
Für Nachtfahrt Taschenlampe vorhanden / funktionstüchtig? Handscheinwerfer vorhanden / funktionstüchtig? <input type="checkbox"/>	Weiteres Fahrtstörungslichter? Kegel / Ball? <input type="checkbox"/>	

Batterien

>12,6 voll geladen

~11,9 normal entladen

~12,4 norm. geladen

<11,9 tiefentladen

~12,2 schwach geladen

>14,4 Explosionsgefahr

Notizen



Schiffs-, Crew und Sicherheitseinweisung

Unter Deck

Gas / Feuer / Toilette <input type="checkbox"/> Herd / Kocheinheit Gas-Absperrventile Feuerlöscher / - decke Toilette Erklärung u. Funktion Kontrolle Fäkalientank u. Funktion	Notsituationen <input type="checkbox"/> Funkgerät (DW 69/16) Einweisung / DSC Alarm Plotter (Mob-Taste) EPIRP SART Signalaraketen Erste Hilfe Kasten Bordwerkzeug	Motor <input type="checkbox"/> Durchführung „WOBBLE“ Seewasserfilter / Pumpenleistung Bilgencheck
Wassereinbruch <input type="checkbox"/> Seeventile Leckstopfen Polster Rettungswesten Wasser-Bekämpfung	Bordalltag – Allgemein <input type="checkbox"/> MARPOL (Marine pollution) Seekrankheit – Umgang Bekleidung, Schuhe Krankheiten / Medikamente? Co-Skipper Fotoapparate auf aktuelles Datum/Uhrzeit einstellen (für späteren Fotoaustausch)	Schiff „seeklar“ machen <input type="checkbox"/> Allgemeine Ordnung Sicheres verstauen Luken schließen
Notrollen <input type="checkbox"/> Besprechen und Einteilung der Notrollen	Törnablauf <input type="checkbox"/> Route / Wünsche Tagesablauf Essenzeiten /Planung	Aufgabenverteilung <input type="checkbox"/> Bordkasse Logbuch Passagenplanung Ordnung Motorcheck-täglich

Über Deck

Sicherheitseinrichtungen <input type="checkbox"/> Rettungskragen Danbuoy Lenzpumpen (elektrisch / manuell) Notpinne	Rettungsinsel <input type="checkbox"/> Aufteilung Funktion / Auslösung Verfahren	Motoreinweisung <input type="checkbox"/> An- / Ausmachen Motorbedienung Umgang mit Schalthebel
Schiff klarmachen <input type="checkbox"/> Persenning Großsegel anschlagen Falle aufklaren c	Manöver <input type="checkbox"/> Umgang mit Tauwerk (Knoten, Klampen, Winschen) Wichtige Manöver werden vor/nach dem Auslaufen besprochen	Ankerbedienung <input type="checkbox"/> Anker-Hauptsicherung ein/aus? Ankersicherung am Schaltpanel ein/aus? Up / Down? Motor sollte laufen!
Rettungswesten <input type="checkbox"/> Kontrolle Patrone Kontrolle Salztabelle Anlegen und Anpassen Lifebelt, Einsatz Strecktaue Einpickmöglichkeiten	Die aufgeführten Punkte wurden mit der Crew besprochen. Datum / Unterschrift des Schiffsführers	

Zusätzliche Anmerkungen



Notrollen – Aufgabenverteilung

Mensch über Bord

Laute Alarmierung der gesamten Crew Sofortige Nahbereichsmanöver einleiten	Rudergänger / Deckscrew
Ausguck besetzen Markierungsmittel nachwerfen/auslösen	Crewmitglied im Cockpit
VHF-DSC-Taste drücken GPS-MOB-Taste drücken Maschine starten Nahbereichsmanöver fahren	Rudergänger
Bergung vorbereiten	
Ggf. VHF mit Crewmitglied besetzen	
Vorsegel einrollen Großsegel sichern (Schot dicht) Ggf. Crewmitglied zur Bergung klarmachen/ anleinen!	
Bergung des Überbordgegangenen	
Aufhebung des Notfalls über Funk nach erfolgreicher Bergung	

Wasser im Schiff (noch unkritisch)

Elektrische Bilgenpumpe manuell einschalten, Wasseraustritt überprüfen	
Handlenzpumpe (Cockpit) klarmachen, Probeschlag, Wasseraustritt/Funktion prüfen	
Schlagpütz klarmachen	
Lecksuche	

Wasser im Schiff (kritisch)

Rettungswesten anlegen	Gesamte Crew
VHF-DSC-Notruf absetzen (>5sec drücken) VHF-Mayday-Notruf absetzen (Sprechfunk)	
Rettungsinsel an Deck klarmachen (nicht auslösen!)	
EPRIP an Deck bringen, sichern und auslösen	
Weitere Lecksuche / Leckbekämpfung	
Maßnahmen „Verlassen Schiff“ vorbereite	



Feuer im Motorraum / starke Rauchentwicklung aus Motorraum

Kann auf die Maschine verzichtet und gesegelt werden?	Rudergänger / Wachführer
JA: Kraftstoffzufuhr unterbrechen JA: etwas später: Elektro-Hauptschalter-Maschine abstellen JA: Motorbelüftung schließen	
NEIN: Maschine laufen lassen	
Brandortsuche: Motorraum nur vorsichtig öffnen! Brandbekämpfung nur bei eindeutigen Brandherd	
CO2-Löcher einsetzen	

Feuer im Schiff

Pantry: Fettbrand: nur abdecken nicht löschen	
Personenbrand: Löschdecke	
Elektrobrand: Strom abstellen, dann Brandbekämpfung	
Herdbrand: Gas abstellen	
Brandbekämpfung mit Feuerlöscher	

Grundberührung

Crewzustandsüberprüfung: gibt es Verletzte? (auch unter Deck / Freiwache)	
Kontrolle Wassereinbruch (Rudersektion, Vorschiff, Segellast)	
Ggf. Deaktivierung automatischen Bilgenpumpe für Schadenfeststellung	
Riggkontrolle	
Segel bergen, bzw. Druck rausnehmen	
Bei sehr harter Grundberührung: Befestigung schwerer Teile prüfen (Motor, Generator, Tanks, etc.)	
Navigation: Lageprüfung, Wassertiefe checken, Fahrtrichtung überprüfen	
Maschinenmanöver vorsichtig in Richtung tiefes Wasser	



Ruderbruch / Ruderschaden

Fahrt aufstoppen	Rudergänger
Im Flachwasser: Anker klar zum Fallen	
Segel bergen	
Motor starten (nicht einkuppeln)! Gefahr: Teile am Propeller	
Schadensprüfung	

Stromausfall / Instrumentenausfall

Prüfung der Spannung am Anzeigeeinstrument Unnötige Verbraucher abstellen (z.B. Kühlschrank, Autopilot)	
Sicherungen prüfen	
Maschine starten Generator starten	Rudergänger

Motorausfall

Langsamer Ausfall? Kraftstoffmangel? Schlagartiger Ausfall? Propeller blockiert?	Rudergänger
Im Flachwasserbereich Anker klarmachen?	
Ist Segeln möglich?	Rudergänger / Wachführer

Verlassen der Yacht vorbereiten / Rettungsinsel vorbereiten

Rettungswesten anlegen	Gesamte Crew
Rettungsinsel an Deck holen, Leinenverbindung herstellen	
Grab bag packen und griffbereit legen	
VHF-DSC-Notruf absetzen VHF-Mayday senden	
EPIRP aktivieren und zur Rettungsinsel bringen	
Seenotsignale packen, Mobile-VHF packen, AIS-SART packen	

Verlassen der Yacht/ Rettungsinsel besteigen

Von der Yacht aus letzten Funk-Notruf absetzen	
Die Crew steigt erst in die Insel, wenn die Yacht wirklich aufgegeben werden muss	
Wenn die Crew die Insel vollständig bestiegen hat und die Yacht wirklich zur Gefahr wird: Leinenverbindung kappen	



Aquila Sailing
Beratung | Gutachten | Segeln



Aquila Sailing
Beratung | Gutachten | Segeln

bietet weltweit Kaufberatung,
Gutachten und Schadenmanagement
für Segelyachten
sowie
Ausbildungstörns
Skippertrainings und
Yachtüberführungen an.

**Wir unterstützen dich dabei, deine Träume wahr
werden zu lassen.**

Aquila Sailing
Landsberger Str. 53
86939 Schondorf am Ammersee

Marina Dalmacija
Pontoon 30, #9
Sukosan, Kroatien

www.aquilasailing.de
klaus.allisat@aquilasailing.de
Mobil: 0176-21431791