

Skippertraining

Das Skript dient als Ergänzung zum Erfahrungsnachweis/ Ausbildungsbuch und dient nur als Liste der Themen, die wir auf dem Skippertraining durchgehen. Wir gehen alles praktisch an, das dazugehörige theoretische Wissen diskutieren wir mündlich an Bord.

Die Beispiele im Skript zum Wetter, Radarplotten, Sturmtaktik, Peilungen und Navigation sind Übungsbeispiele und/ oder hinführende Erklärungen, die wir an Bord gemeinsam durchgehen, bevor wir z.B. Radarplotten in der Praxis anwenden. Ortsbestimmung mit den Sextanten werden die machen können, die im Seminar waren. (Dafür gibt es ein eigenes Skript bei uns auf der Webseite: <https://sgm-ev.de/index.php/kurse/download> für jeden verfügbar. Die anderen können gerne mit den Sextanten Meßreihen üben. Wir rechnen dann den Ort aus. Der nautische Almanach und die benötigten Rechentafeln sind aber dabei; jeder kann mitmachen.

Psychologie an Bord und wie man am besten einweist, damit die Crew nicht schon zu Beginn eines Törns durchdreht, das gehen wir unterwegs durch. Gerne immer wieder in verschiedenen Gesprächen.

Auf der nächsten Seite findet ihr eine grobe Themenliste. Jeder geht so weit bei den Themen, wie er will und kann. Wir haben in der SGM Formblätter, angerissen im Anhang, die kommen zur Anwendung, sowie ein Plottingsheet, das multifunktional ist.

Je nach Vorerfahrung/ Wissen und auch Wollen wird das Ergebnis vom kompetenten Crewmitglied bis zum Küstenskipper ausfallen. Bei aller Intensität des Trainings werden wir genug Zeit finden, den typischen Törngroove zu entwickeln. Oberstes Prinzip beim Segeln ist die Einfachheit, Klarheit und Ruhe an Bord. Wirds hektisch, war schon zuvor etwas falsch. Überhaupt falsch: Falsch mag es geben beim Segeln, aber nicht richtig richtig. Es führen immer verschiedene Wege zum Ergebnis und darum geht es auch auf dem Törn: situativbedingte Alternativen zu kennen, zu wissen um deren Effekte und die Anwendung je nach Situation (Wind, Boot, Crewstärke, Sicht, Gefahr) zu entscheiden um stets maximale Ruhe an Bord zu haben.

Das werden wir vor allem in die/ das Rettungsmanöver einfließen lassen und in die Hafenanöver.

Manche Themen, wie Tide nach ATT, Wetterphysik, Stabilität, etc..., nehmen wir auch regelmäßig in unseren Winterseminaren durch. Somit fügt sich der Skippertörn (und der Tidentörn) mit seiner Vertiefung in der Praxis ein in die Ausrichtung der Gesamtausbildung innerhalb der SGM und vor allem innerhalb der Akademie.

Themenblöcke

Wir gehen folgende Themen durch:

elektronische Navigation ECDIS:

- Radar, Radarnavigation (Nebel; Einfahrt/ Ausfahrt Grado), Radarplotten mit Ausweichkurs (unser Plottingssheet), (unter Berücksichtigung KVR Regel 19)
- AIS
- GPS und Seekarte: Wegepunktnavigation anstatt Koppelnavigation, (Engstellen).
- elektronische Seekarte und Wegepunkte, (Routenplanung mit Kartenplotter),
- Suche und Rettung und Abfangkurs (sich mit einem Boot treffen)

Blindnavigation:

- nur MgK, FDW und Seekarte, angenommene Sichtweite halbe Bootslänge. Kein GPS, kein Radar, (Engstellen)

Navigation:

- klassische Koppelnavigation, Tagesplanung unter Berücksichtigung Wetter (unser Formblatt)
- segeltaktische Navigation, (labile Luftschichtung, stabile Luftschichtung, Thermik).

Peilungen und Orstbestimmungen:

- Radarpeilung, Versegelungspeilung, 4 Strichpeilung, klassische Kreuzpeilung, Ortsbestimmung mit Sextant

Nachtansteuerung / Nachtfahrt:

- Feuer in der Kimm, Lichterführung, Grenzkurse,
- Hafen

Funk:

- Bedienung UKW Funkgerät,
- editieren des Distress, Notalarm,
- Sprechfunkmuster (nach Radio Regulations), Notruf, Hafen, privat...
- Wetterfunk abhören/ mitschreiben (unser Formblatt)

Maschine / Elektronik:

- Zweikreiskühlsystem,
- Check vor dem Auslaufen,
- Störungen (Maschine und Elektronik),
- Bordnetz

Übernahme Yacht und Crew:

- Sicherheitseinweisung und Notrollen
- Vorbereiten einer Yacht zum Auslaufen
- Bunkern, Einkaufsliste

Rettungsmanöver/ Segelmanöver

- Vergleich und Bewertung verschiedener Rettungsmanöver, (auch einhand),
- reffen/ ausreffen in Fahrt und Beilieger (auch einhand),
- Segel setzen/ bergen in Fahrt und Belieger, (auch einhand),
- Manöver und scheinbarer Wind, (z.B. Wende), Halse (auch einhand),
- Gefahrenhalse

Maschinenmanöver/ Hafen:

- Konzept Hafen, Konzept Lateralplan (beim an/ ablegen sowie bei der Vollbremsung unter Maschine),
- An/ Ablegen
- Bei allen Manövern ist man mal am Steuer, mal koordiniert man das Manöver.

Wetterauswertung, s.a. Beispiele im Skript

- Wetteranalyse, Wetternavigation,
- Sturmtaktik,
- Gewitter

Stabilität, Schiffsevaluierung

- metazentrische Höhe, (Drehpunkt des Bootes),
- Besegelung und Auswirkung auf Stabilität,
- starker Wind und Höhe des Segelschwerpunktes (Krängung), (Verdopplung der Windgeschwindigkeit bedeutet Vervierfachung des Winddruckes im Segel).

Vorbereiten der Yacht zum Auslaufen

Zur Vorbereitung gehört am oder vor dem 1. Tag:

- eine Bunkerliste und bunkern (1. Tag)
- eine Sicherheitseinweisung der Crew (1. Tag)
- Wetter einholen (Witterungsnavigation) (vorbereitend für die Woche)
- Törnplan (für die Woche)

Bunkerliste:

- man sollte das Bunkern nicht unterschätzen und es kann sehr verschieden sein, je nach Törn und Revier.
- eine (vollständige) Bunkerliste s. Anhang;

zur Sicherheitseinweisung

gehören auch die Notrollen. Klassische Notrollen sind, s.u.:

- Leckage, Feuer, Schiffsaufgabe, MoB
- es werden immer ein Hauptverantwortlicher, ein Ersatz bestimmt.

Über diese kann man gut die verschiedenen Crewmitglieder in ihre Aufgaben einweisen. (Nicht jeder braucht alles) !

Alle sollten sich auskennen in:

- Bord WC, Seeventile, Maschine, laufendem Gut, Sicherheitsausrüstung (Rettungsweste, Lifebelt - Strecktaue, Rettungsinsel, Feuerlöscher, Wantenschneider, Erste Hilfe Kasten), Gasanlage, Bilgepumpe und Lenzpumpe.

Tägliche Routine:

Wetter und Passagenplanung

- täglicher Wetterbericht (Hafenmeister, Internet, Funk), s.a. Wetterformblatt im Anhang.
- daraus abgeleitet die Passagenplanung nach SOLAS; s.a. Formblatt im Anhang.

Maschinencheck: (täglich)

- Ölstand, Keilriemen, Seewasserfilter, Kühlwasserstand

Elektrische Anlage:

- Voltanzeige, mit Landstrom, mit Bordstrom; vorher und während der Fahrt immer wieder kontrollieren.

sonstiges:

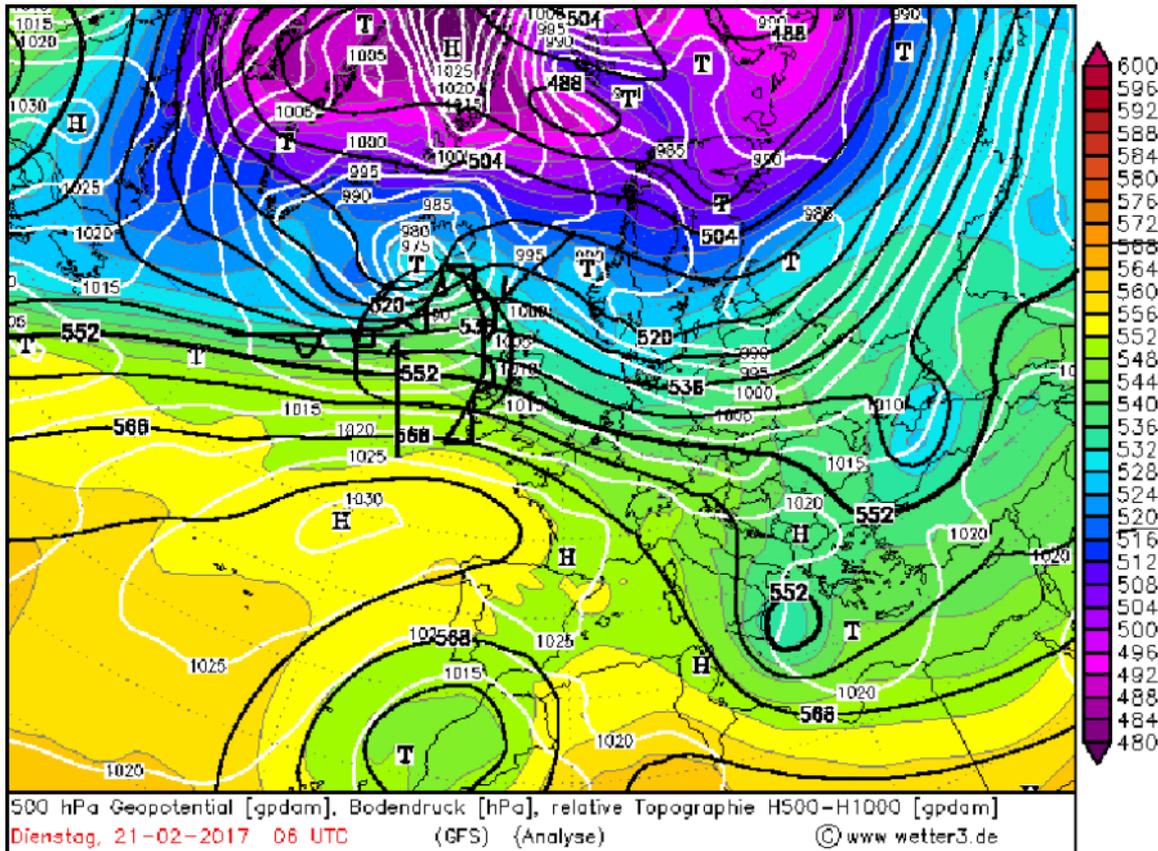
- Wassertanks
- Diesel

Notrollen (extra Tabelle beim Funkgerät, ebenso Maydaytafel)

- a) Mann über Bord
 - i. Ruf: Mann über Bord
 - ii. sofort: Blitzboje mit Rettungskragen Mob, Mayday
 - iii. Organisation Vorschiff (s. Notrollenplan)
 - iv. Organisation Cockpit (s. Notrollenplan)
 - v. Bergung: (Dinghi, Spifall, Dirk (wenn kein Spifall))
- b) Feuer
 - i. Ruf: Feuer an/in . . .
 - ii. Maschine aus: Rudergänger
 - iii. Hauptschalter aus (bei Kabelbrand)
 - iv. Feuerlöscher aussen / innen
 - v. je nach Notlage: Pan Pan / Mayday (s. a. Notrolle Schiffsaufgabe)
- c) Wassereintrich
 - i. Seeventile (Verteilung s. Notrollenplan)
 - ii. Leck abdichten
 - iii. je nach Notlage: Pan Pan / Mayday (s. a. Notrolle Schiffsaufgabe)
- d) Schiffsaufgabe
 - i. Rettungsinsel
 - ii. Trinkwasser
 - iii. Notfalltasche (Medizin, Schiffspapiere, Pässe, Geld, etc...)
 - iv. EPIRB und SART, Handfunkgerät
 - v. je nach Zeit: Proviant, Ausrüstung, etc...
 - vi. verlasse nie dein Schiff bevor es dich verlässt!

Wetteranalyse an einem Beispiel

Dienstag, 21.02.2017 0600UTC



Analyse Sturmtief bei Island / britische Inseln (500hPa Geopotential und Bodendruck, relative Höhe 500 - 1000)

- von Hand eingetragene Fronten: (Warm und Kaltfront rechtwinklig zu den Isobaren)
- im Idealfall die Isohypsen rechtwinklig zu den Isobaren

- Interessant ist der vertikale Gradient von 5680 m Höhe zu 5200 m Höhe
- vertikaler Gradient; je kälter die Luftmassen, desto verdichteter und desto größer der Gradient (also: je größer die Dichte (bzw. je niedriger die Temperatur, umso enger ist der vertikale Abstand zwischen den Linien gleichen Luftdrucks in den Höhenwetterkarten und desto stärker ist die zu erwartende Windgeschwindigkeit).
- umgekehrt natürlich auch: je geringer die Dichte (also wärmer die Luft), desto geringer ist der Luftdruckunterschied und somit die Windgeschwindigkeit).

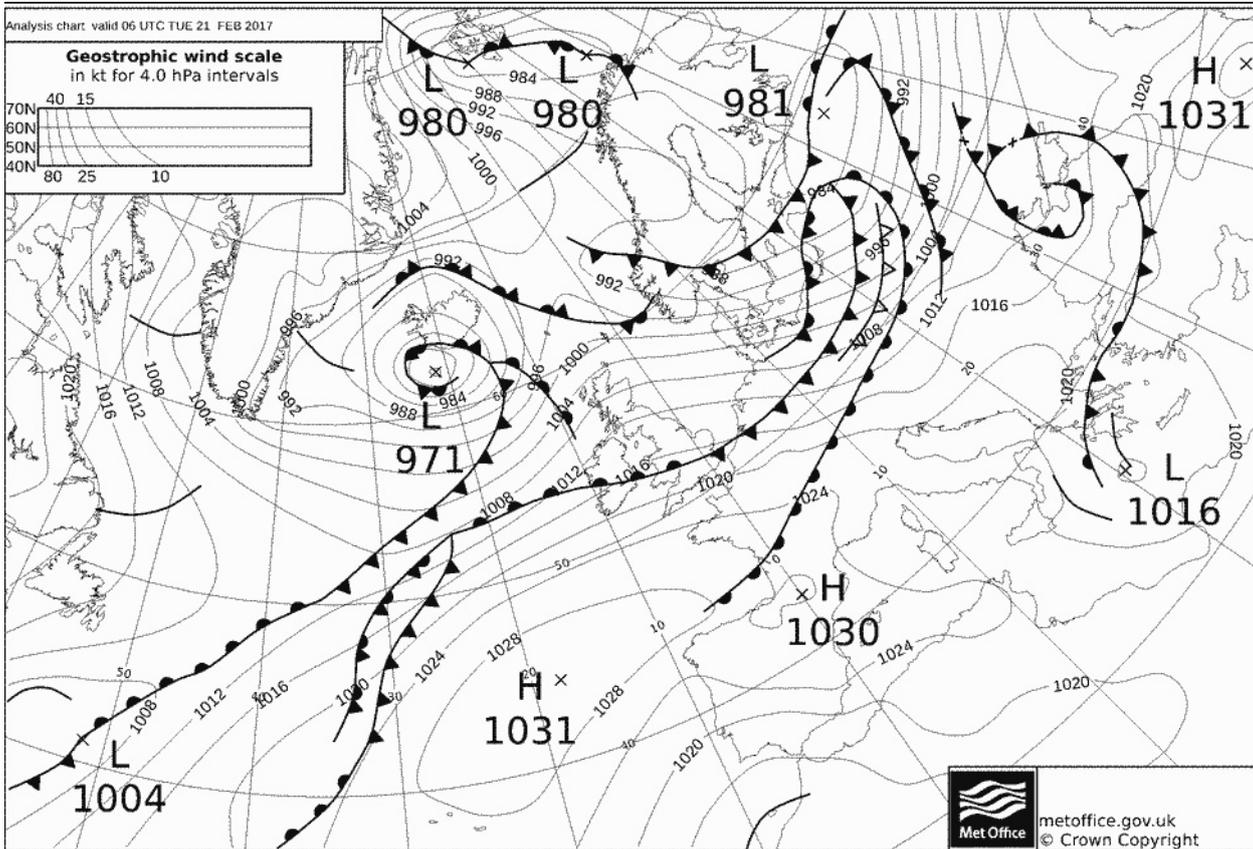
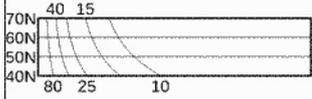
Ergebnis der Analyse: Hafentag !

Großwetterlage Portpatrick:

On Wednesday evening an area of low pressure 968 will be located over Scandinavia, and then move steadily eastwards through Wednesday to Siberia. A rapidly deepening low pressure centre near Shannon on Wednesday evening will become centred over the UK by midday Thursday, then deepen to 968 and migrate into the southern North Sea by midnight. A ridge of high pressure will then build across Britain and Ireland on Friday. Another low pressure centre 967 will develop near Iceland by midday Saturday, and extend frontal troughs across the UK. Occasionally strong winds on Wednesday evening with gales in Fair Isle and Shannon. Winds will be strong in north on Thursday, but increase to gales in the south, perhaps with severe gales in Irish Sea. Winds will moderate for a time on Friday, but becoming strong to gale southerly in the west later, with severe gales in Bailey. Gales are expected to develop widely through Saturday with occasional severe gales in north

Analysis chart valid 06 UTC TUE 21 FEB 2017

Geostrophic wind scale in kt for 4.0 hPa intervals



metoffice.gov.uk
© Crown Copyright



Updated: 0409 UTC on Tuesday 21 February 2017

[Key](#) [Guide](#)

Strong winds

Strong coastal winds are forecast for the coastal areas coloured in red on the map.

Inshore waters and strong winds

Issued at 0600 UTC on Tuesday 21 February 2017

For coastal areas up to 12 miles offshore
for the period 0600 UTC Tuesday 21 February to 0600 UTC Wednesday
22 February 2017

General Situation

Pressure will remain high to the southwest. Meanwhile a deep area of low pressure will move eastwards to the north of Scotland later today and tonight bringing severe gales or storm force winds to the far north.

Inshore area

Show all areas

Cape Wrath to Rattray Head including Orkney

Strong winds are forecast

24 hour forecast:

Wind Westerly backing southwesterly for a time, 6 to gale 8, increasing severe gale 9 or storm 10 later in north.

Sea state In east, slight or moderate, becoming moderate or rough later, in north, rough or very rough, becoming high or very high later.

Weather Showers, rain for a time.

Visibility Good, becoming moderate, occasionally poor.

Outlook for the following 24 hours:

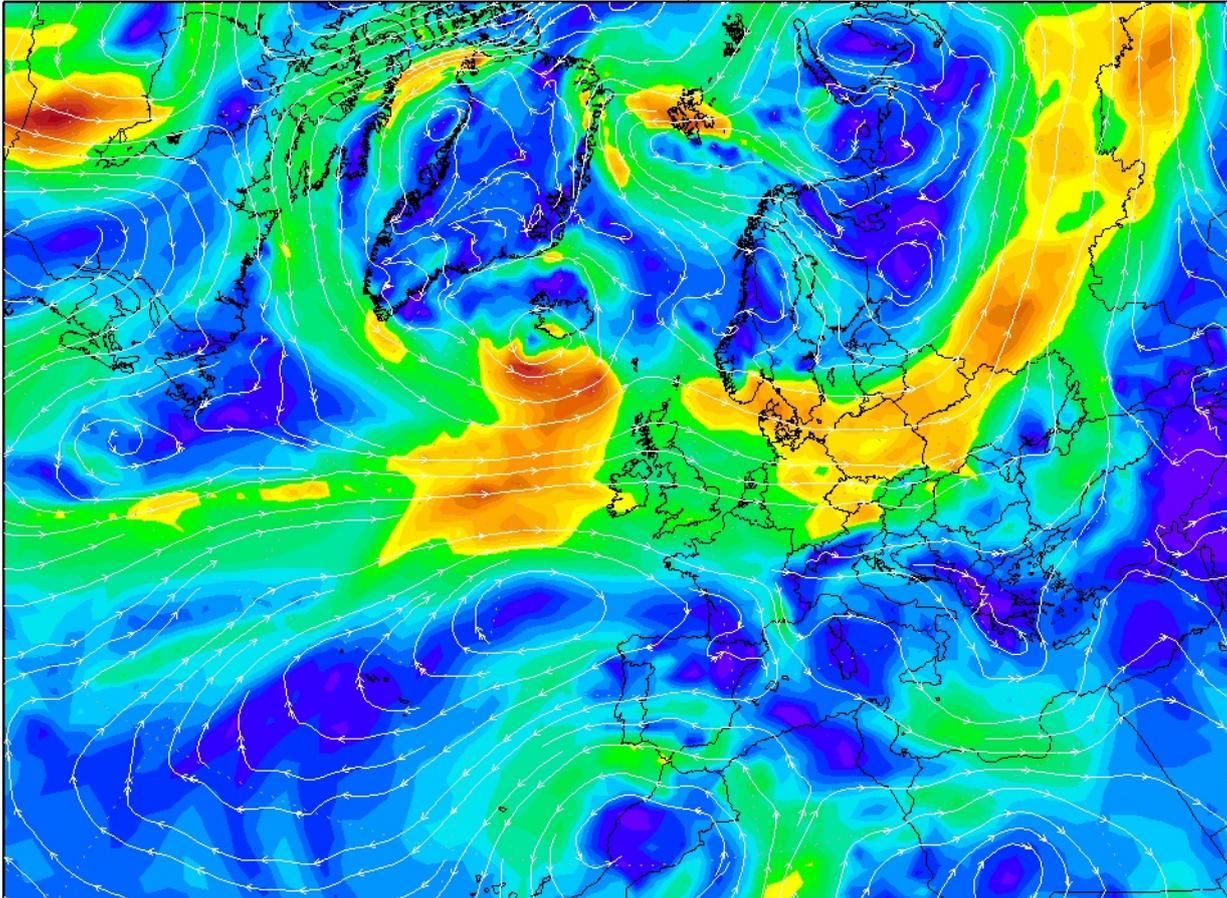
Wind Westerly gale 8 to storm 10 veering northwesterly 5 to 7, then veering easterly 5 or 6 later.

Sea state In east, moderate or rough, becoming rough or very rough for a time, in north high or very high, becoming rough or very rough.

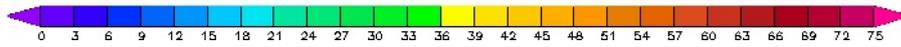
Weather Showers.

Visibility Moderate or good, occasionally poor in north.

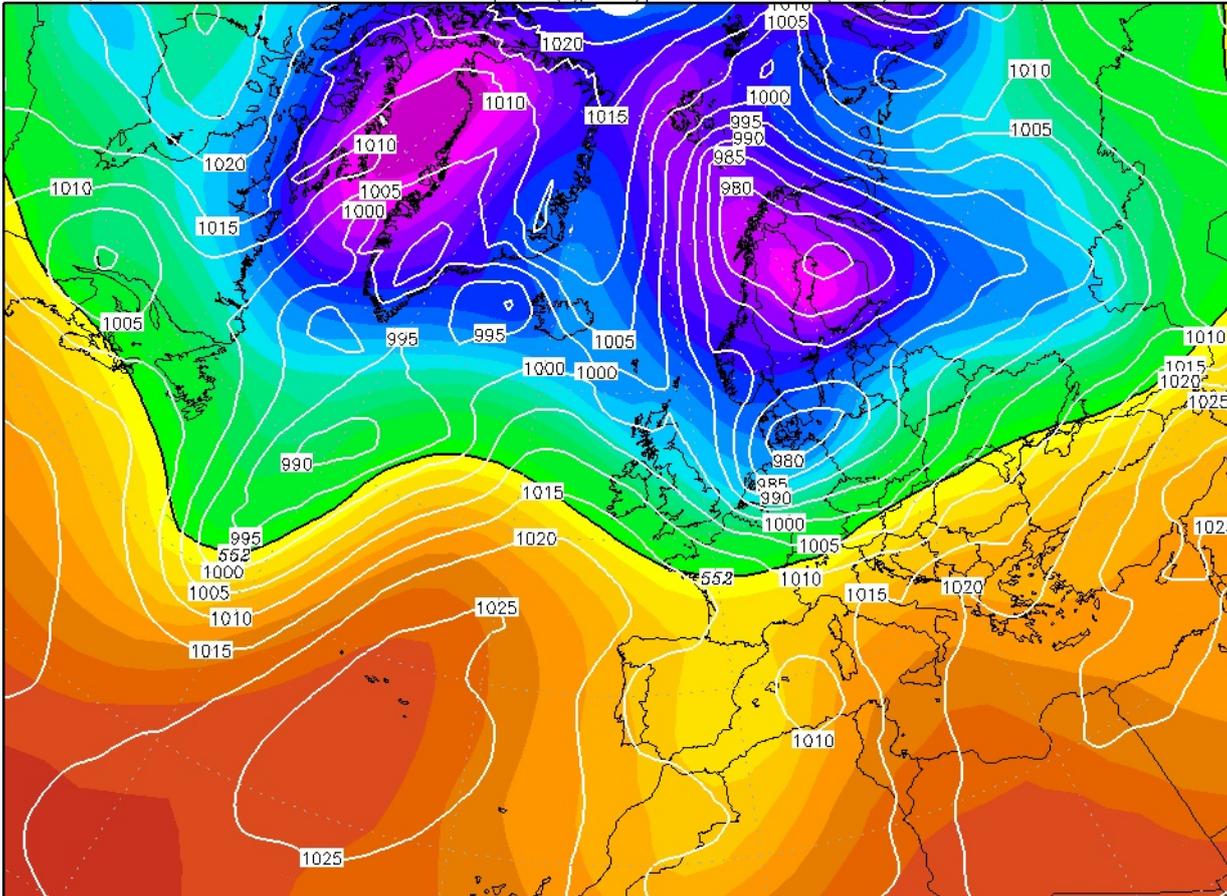
Init: Tue,21FEB2017 06Z 850 hPa Stromlinien und Windgeschwindigkeit (kt) Valid: Tue,21FEB2017 06Z



Data: GFS OPERATIONAL 1.000°
(C) Wetterzentrale
www.wetterzentrale.de



Init: Tue,21FEB2017 00Z 500 hPa Geopot. (gpm), Bodendruck (hPa) Valid: Fri,24FEB2017 00Z



Data: UKMO OPERATIONAL 2.500°
(C) Wetterzentrale
www.wetterzentrale.de



Zeit	RaSP	rwK	rwP	Distanz

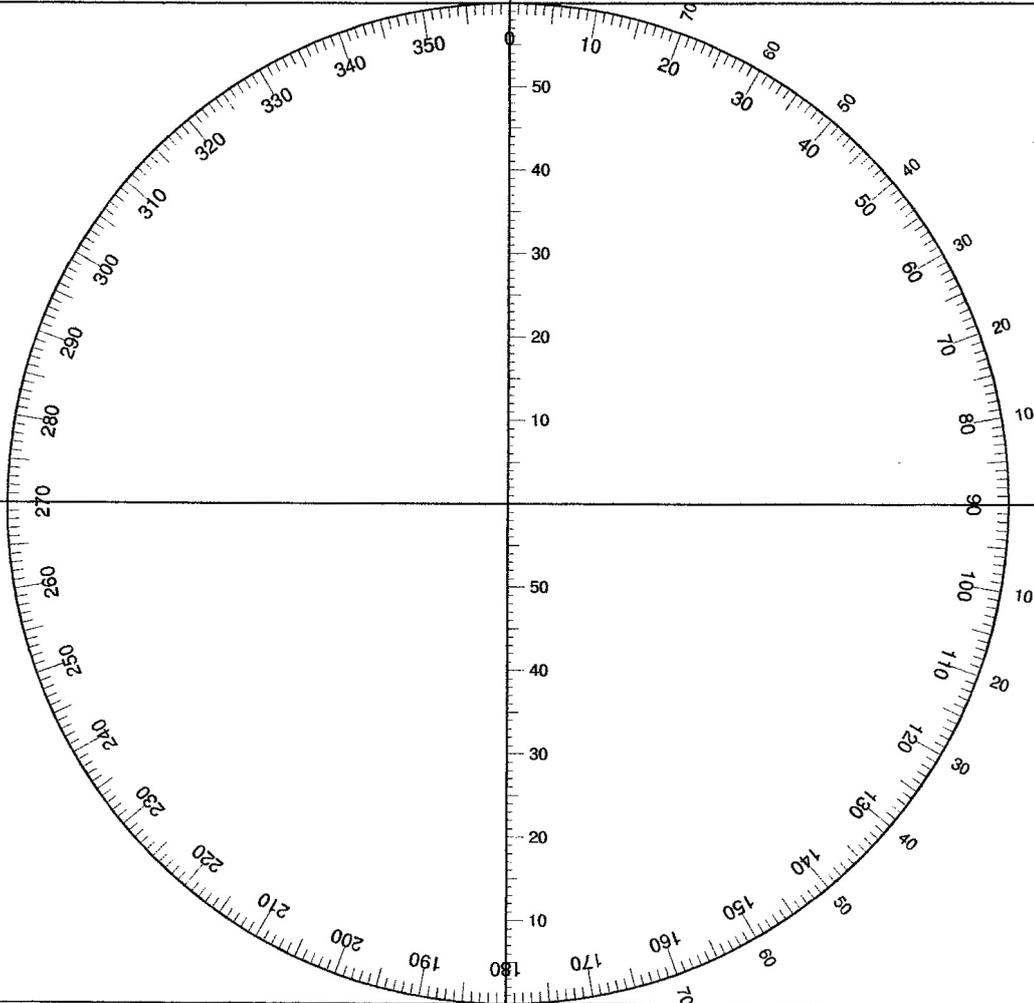
Faktor

Maßstab

Formblatt Plottingsheet zum:

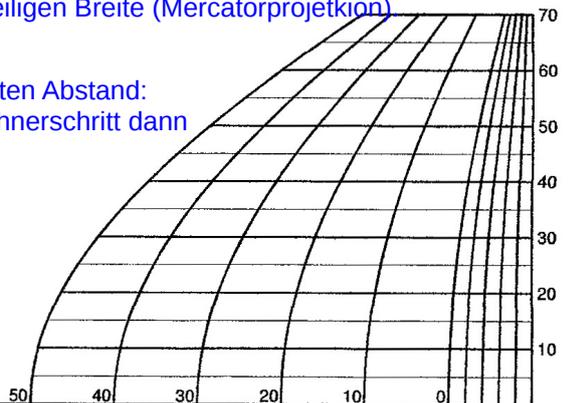
- Radarplotten,
- für Mercatorprojektion,
- Tiefs koppeln.

Mit Logarithmenlineal; (ersetzt den Taschenrechner).



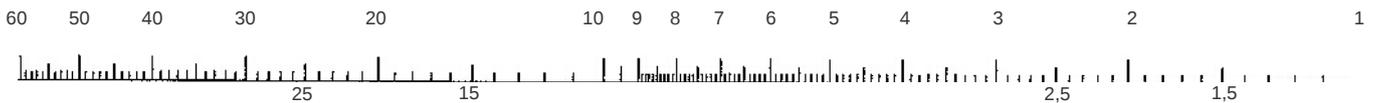
v. rechts nach links:
beim Breitengrad abgreifen von rechts bis zur vertikalen 0 Linie. Dies entspricht dem Längengrad bei der jeweiligen Breite (Mercatorprojektion)

je nach Maßstab auch den gesamten Abstand:
Einteilung in Bogenminuten im Zehnerschritt dann möglich.



©Michael SGM Segelakademie

Logarithmenlineal



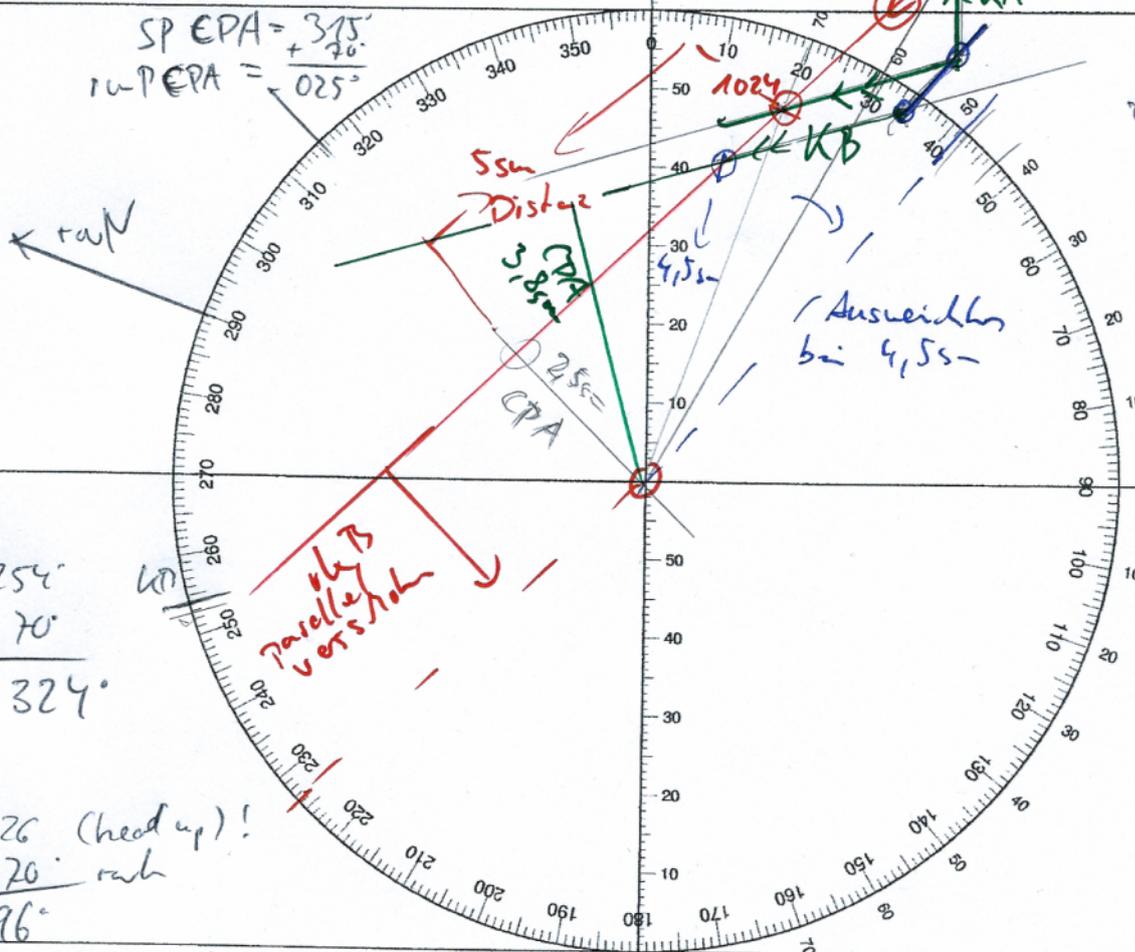
Zeit	RaSP	rwK	rwP	Distanz	Faßlen
10:12	30	070	100°	8,5	
10:24	20	070	90°	5,5	

Faktor 1/5

Maßstab 1:5 = 1cm

head up

$r_{UB} \approx 16,5 km$
 $r_{KB} = 296'$
 $r_{KB} = 324'$
 $r_{B} \approx 12,5 km$



$\epsilon \text{ CPA} = 18m$
 $\Rightarrow 10:42$

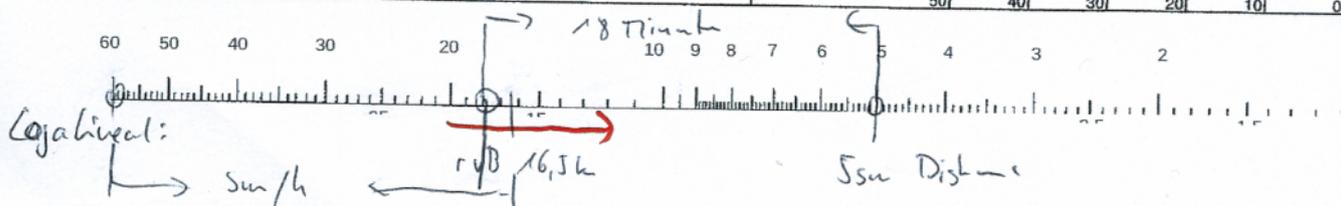
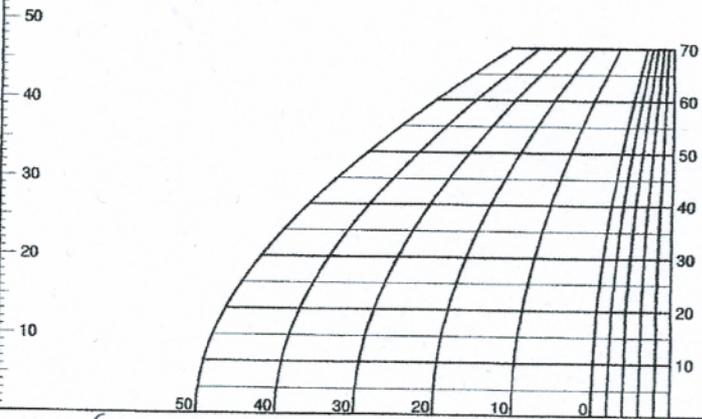
new rate =
 $\frac{41}{70} \text{ rate}$
 $\frac{111}{100} \text{ rate}$

KVR Rep 19.
 nach Steuerbord!!

$r_{KB} = 254'$
 $+ r_{WB} = 70'$
 $r_{KB} = 324'$

226 (head up)!
 $+ 70' \text{ rate}$
 $r_{KB} 296'$

Ausweichmanöver bei 4,5s



Radarplotten zeichnerisch

1. Schritt: (Radarmessungen)

- Meßpunkte, s. links oben im Formblatt
- A (also wir): 8 kn Fahrt, 070° rwK
- B (der "Gegner"): 1. Messung um 10:12: RaSP 30°, Distanz 8,5 sm, 2. Messung um 10:24: Distanz 5,5 sm., RaSP 20°.

Wir plotten head up. Da 12 Minuten, Faktor 1/5, Maßstab 1cm = 1 sm.

2. Schritt (relative Ergebnisse)

- trage ein bei 30° SP, D= 8,5 cm erste Messung, bei 20° SP, Distanz = 5,5 cm und verbinde die beiden Punkte als lange Linie. (die rote Linie).
- nun messen wir den Kurs: parallel verschoben die rote Linie durchs Zentrum und rechnen den relativen Kurs des Gegners B aus, rKB, (bei head up muß da nun der rwk zuaddiert werden). Hier 324°
- die Distanz zwischen Punkt 1012 und 1024 ergibt die relative Geschwindigkeit von B, rvB. Hier 3,3 cm x 5 (Faktor: 1in 12 Minuten 3,3 sm relativ, in einer Stunde dann ca 16,5 kn relativ zu mir (A)). (Rechner oder Logarythmuslineal unten).
- CPA (Closest Point of Aproach): Passierabstand und Seite wird ermittelt: fälle ein Lot von der Linie (rot) der relativen Fahrt des Gegners in den Mittelpunkt, (also zu dir) und mess den Abstand und die Peilung:
- CPA = 2,5 sm, SP 315°, rwP= rwk + SP = 025°
- Zeit des Passierens: (TCPA): die Distanz vom Punkt 10:24 bis zur CPA messen, mit der vBr verrechnen, s. unten Logaryhtmuslineal: man greift ab: 5 cm (Distanz von 10:24 zu Punkt CPA), zieht nun den Zirkel auf von der 5 rechts (Distanzwert) zu 16, 5 links, (Wert der relativen Geschwindigkeit) und überträgt diese Strecke nun auf 60 Minuten: ganz links. Ergebnis: 18 Minuten). Also ca 10:42.
- Wichtig ist: wir müssen natürlich die reative Geschwindigkeit verrechnen, da wir uns ja auch bewegen. (wir mit 8 Knoten zu B hin und B mit 12,5 kn mehr oder weniger auf uns zu).

3. Schritt (absolute Ergebnisse)

- wir setzen den Kurs von A (also unseren) an den Meßpunkt 10:12. Da wir head up plotten, ist unser Kurs Kurslinie voraus. Die Länge der Linie ist die zurückgelegte Distanz in 12 Minuten. $8 : 5 = 1,6$ sm (cm). Rechner oder Logarythmuslineal unten.
- grüne Linie (einmal absoluter Kurs A, KA) und den Anfangspunkt der Linie mit dem zweiten Meßpunkt (10:24) verbinden (absoluter Kurs B, KB)
- nun wie oben Linie parallelisieren und durchs Zentrum gehen: KB = 226° (head up) ! + 70° rwK KA = KB = 326°
- absolute Geschwindigkeit vB ca 12,5 kn (mit dem Logarythmuslineal).

4. Schritt (Ausweichkurs via Distanz)

- gehen wir mal davon aus, daß uns die 2,5 sm zu wenig sind und wir suchen den Kurs, der unsere Distanz beim CPA auf ca 4 sm vergrößert.
- mit dem Zirkel spannen wir den Abstand von 4 cm vom Zentrum aus auf.
- die Parallele des absoluten Kurses wird nun verschoben, bis sie den Abstandskreis "tangiert".
- Der Schnittpunkt der Tangente (grüne Linie) und der relativen Kurslinie (rote Linie) ergibt den Abstandspunkt der Kursänderung.
- vom Schnittpunkt aus die Länge des absoluten Kurses übertragen auf die Tangente ergibt ein Endpunkt, mit dem ich den Anfangspunkt von KA verbinde (Blaue Linie).
- Diese Linie ist mein neuer Kurs. (parallel verschoben ins Zentrum, 41° (head up Darstellung; also $41° + 70°$ rwK = 111° rwK um 10:30.
- Das Manöver wird eingeleitet um 10:30, da gehen wir 41° nch Steuerbord, die Distanz von B ist in diesem Moment 4,5 sm.
- Die CPA ca 4 sm, SP 345° (rwP = 055°).

Sturmtaktik

Aufgabenstellung:

- Ein Tief (970 hPa) auf der Position 42° N 37° W um 0000 UTC zieht weiter in 24h zu Position 54° N 35° W (974 hPa). Ostquadrant des Sturms geht bis zu 100 sm östlich vom Zentrum.
- Das lässt sich durch die großen Entfernungen entweder zeichnerisch, gemittelte Breite, z.B. auf dem Plottingsheet ermitteln, oder per vergrößerter Breite mit dem Taschenrechner.
- Daraus ergeben sich durch das Plotten die Möglichkeit der Ermittlung der Distanz und der Richtung und der Uhrzeit des Passierens des Sturmtiefes.

Met Office: Storm warnings printable version

<http://www.metoffice.gov.uk/public/weather/marine-..>

Sturmwarnung per Funk



Storm warnings

Storm warnings, issued by the Met Office, on behalf of the Maritime and Coastguard Agency.
Last updated on Wednesday 18 January 2017 at 0800 UTC

All storm warnings currently in force

West Northern Section, issued on Wednesday 18 January 2017 at 0800 UTC

At 180000UTC, low 42 north 37 west 970 expected 54 north 35 west 974 by 190000UTC. Winds are expected to reach storm force 10 in the eastern quadrant between 20 and 100 miles of the centre until 182200UTC. Winds are also expected to reach storm force 10 at times in the northwestern quadrant between 100 and 250 miles of the centre from 181200UTC, and then reaching storm force 10 or violent storm force 11 in the northwestern quadrant between 50 and 150 miles of the centre after 182100UTC.

West Central Section, issued on Wednesday 18 January 2017 at 0800 UTC

At 180000UTC, low 42 north 37 west 970 expected 54 north 35 west 974 by 190000UTC. Winds are expected to reach storm force 10 in the eastern quadrant between 20 and 100 miles of the centre until 182200UTC. Winds are also expected to reach storm force 10 at times in the northwestern quadrant between 100 and 250 miles of the centre from 181200UTC, and then reaching storm force 10 or violent storm force 11 in the northwestern quadrant between 50 and 150 miles of the centre after 182100UTC.

© Crown copyright • www.metoffice.gov.uk

nächste Seite: eigene Position. 190500: Ok 58°38' N, 5°22' E, KüG = 085°, FÜG ca 6 kn.

- Vorgehen ähnlich wie beim Radarplotten, nur durch große Distanzen zeichnerisch via gemittelter Breite gelöst:
- ermittelt wird der Zeitrahmen, also die TCPA, die CPA und die Distanz, Kurs und Geschwindigkeit des Sturmtiefs.

zeichnerische Lösung: Mittelbreite

- Tief hat einen Kurs von 8° und eine Geschwindigkeit von ca 30 Knoten.
- Die Distanz des Tiefs: ca 1020sm bis 1080 sm
- Die Passierzeit ist ab 190400 und dauert bis 191200
- und das Sturmtief passiert achtern in der Peilung von 265° (190400) bis 275° (191200)

rechnerische Lösung: vergrößerte Breite

- 190000: Peilung 256°, d = 1023 sm
- CPA = 265°, d = 1009 sm, TCPA = 190543

Interpretation:

- keine Gefahr für uns. Sturm bis 10 Bft im Ostsektor bis 100 sm vom Zentrum entfernt.
- Sturmsektor rot eingezeichnet.

Man kann leicht erkennen, daß das Plotten eines Sturmtiefes Sinn macht. Eventuelle Fluchtroute kann ermittelt werden (Kursänderung) !, oder letztmögliche Zeit für Fluchthafen, usw...

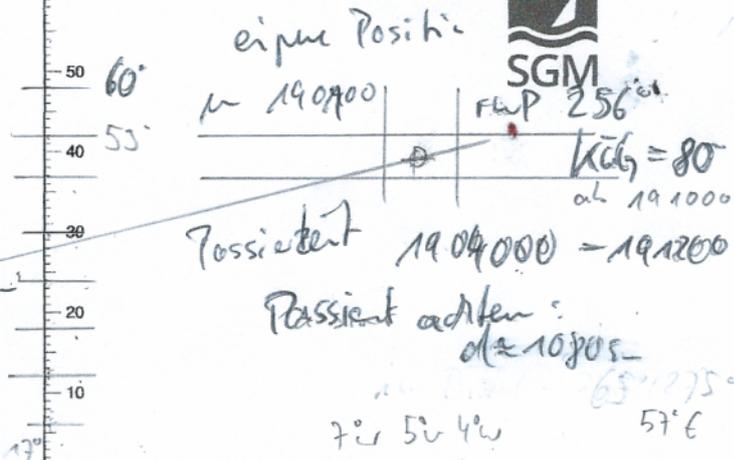
gemittelte Posit



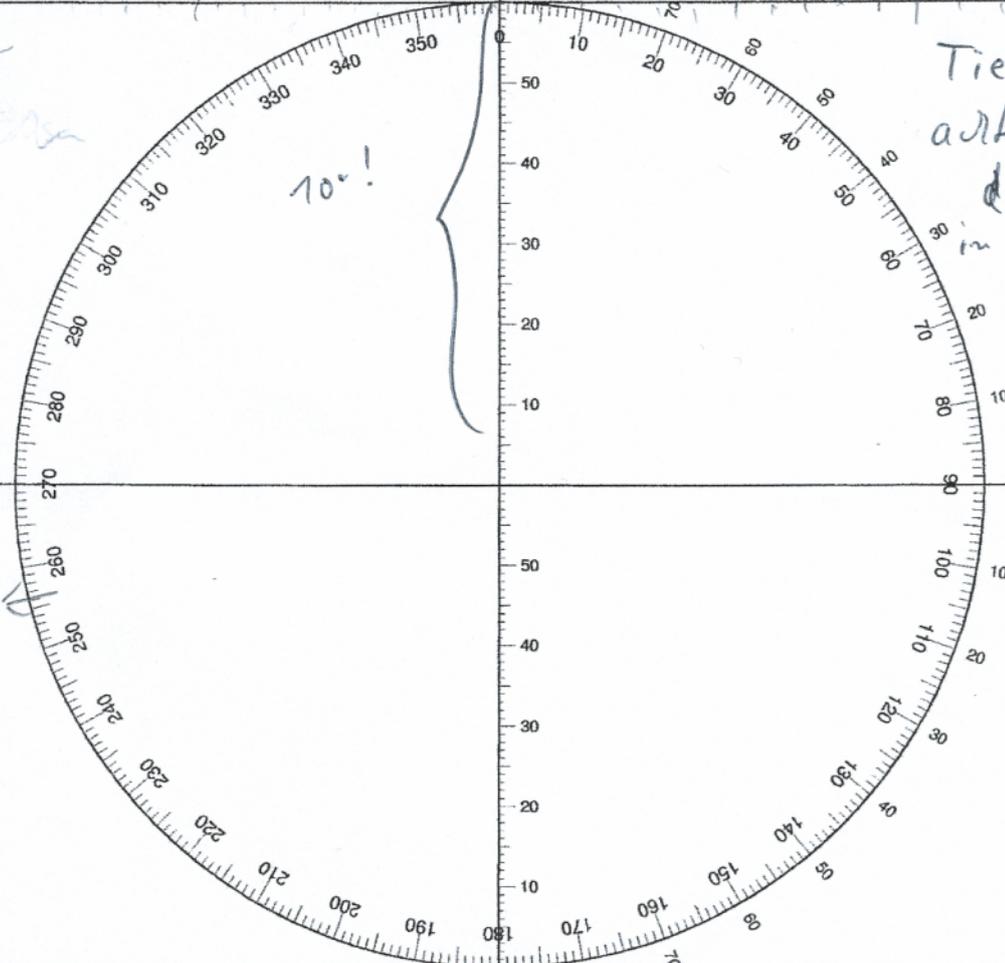
Zeit	RaSP	rwK	rwP	Distanz
191200				
190800				
190400				

Passiert
adPken
als 0400 → ca 1200

Faktor Maßstab



52°
37W
Kurs 8°
d ≈ 720sm, v ≈ 30kn
180000

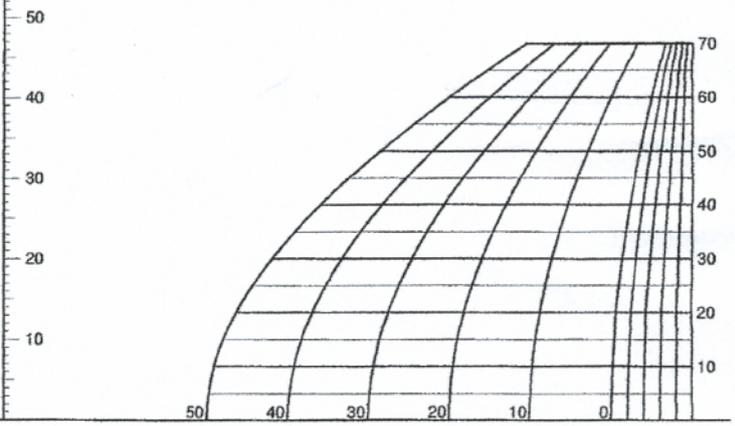


Tief passiert
adPken!
d ≈ 1030-108
in Mittel ruP =
265° → ?

Tief:
d ≈ 720sm
v ≈ 30kn
k ≈ 008°

180000 UTC 42°N 37°W
190000 UTC 54° 35°W

©Michael SGM Segelakademie



Funk (SRC)

In der Not gilt kein Gebot. Jeder darf Funken; aber es sollten die Grundkenntnisse verinnerlicht sein:

- Kenntnis des Gerätes.
- Kenntnis der wichtigsten Kanäle.
- Kenntnis darüber, wie ein Notruf, ein Hafenanruf, ein Privatanruf abläuft.
- die Bedienung des Gerätes allgemein.

- Absetzen und Editieren eines Distressalarms. (Notalarm).

Die Kanäle:

- Kanal 16: Notkanal (muß immer eingestellt sein).
- Kanal 72: Ship to Ship (für Privatgespräche).
- je nach Gebiet gibt es noch die Kanäle für den Hafenmeister. (steht in den Almanacs).

Wetter meldet sich immer auf Kanal 16 an und gibt dann den Folgekanal an, auf dem der Wetterbericht durchgegeben wird. (auch das variiert je nach Gebiet und ist

Routineanruf:

sollte man auf Kanal 16, oder 72 versuchen, ein Schiff oder den Hafen auf seinem Kanal anzufunken, geht man auf den Kanal und hört für einen Moment hin, ob gerade Funkverkehr ist.

Dann:

- 3x z.B. Schiffsname, oder Hafen, dessen Kanal man nicht kennt:
- this is
- 2x eigener Name
- Over (und warten).

Meldet sich das Schiff und man will einen Kanal durchgeben, (z.B., wenn man auf Kanal 16 angerufen hat):

- 1x Schiffsname
- this is
- eigener Schiffsname
- Kanal (z.B. 72)
- Over

Nun schaltet man um und wartet, bis sich das gerufene Schiff meldet.

Wird man selbst angerufen, antwortet man:

- 2x Schiffsname des Rufenden
- this is
- 1x eigener Name
- Over

Nun wiederholt man den vorgeschlagenen Kanal:

- 1x Schiffsname
- this is
- eigener Schiffsname
- Kanal
- Over

schaltet um auf durchgegebenen Kanal, hört hinein, ob gerade Funkgespräche laufen, wartet eventuell, und wer auch immer am Ende Over gesagt hat, wartet auf den anderen Anruf auf dem neuen Kanal:

- 1x Schiffsname
- this is
- eigener Schiffsname



Küstenstationen anzurufen, wie z.B. einen Hafen oder die Marina, ist im Ablauf das gleiche, da man aber davon ausgehen kann, daß die Station besetzt ist, geht man auf den im Handbuch gefundenen Kanal, (z.B. Kanal 21 für alle Marinas in Kroatien), hört kurz hinein, ob frei ist und dann:

- 1x Name Marina (oder Station)
- this is
- 2x eigener Name

warten auf Antwort, dann:

- 1x Name Marina
- this is
- 1x eigener Name
- request a berth for one night for a 12 metres sailing yacht, draught 2 metres,
- Over

Funksprache:

— Das Alphabet:

Alpha, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrott, Golf, Hotel, India, Juliet, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar, Papa, Quebec, Romeo, Sierra, Tango, Uniform, Victor, Whisky, X-Ray, Yankee, Zulu

— Die Zahlen: alle Zahlen in Positionsangaben und MMSI einzeln und englisch:

Es gibt die Besonderheit der Aussprache bei

- Three: tri, four: gerne fauer, Nine: gerne Neiner.
- die Position (z.B.): four five degrees zero one decimal 6 North.
- Die Meterangaben oder Personenangaben dann wie gewohnt: twelve meters, eight people...

Notruf (Mayday), Notalarm (Distress)

— das editieren eines Distress machen wir an Bord mit dem Gerät.

— Der Distressalarm sendet allgemein (wenn ein GPS an dem Funkgerät angeschlossen ist den eigenen Namen, die Zeit und die Position im Moment des Notalarms, die MMSI, das Call Sign und wenn editiert, auch die Art des Notfalles. (z.B. Sinking, Man over Board, etc...)

Ablauf/ Aufbau:

1. Der DSC Alarm
2. Der Notruf (Mayday)
3. Die Notmeldung

1. Den Distressknopf mindestens 5 Sekunden gedrückt halten. (evtl zuvor editieren). (Gerät springt automatisch auf Kanal 16).

— Das Funkgerät wird den Alarm automatisch alle vier Minuten wiederholen, bis dieser Alarm bestätigt wird, (Kanal 70, geht automatisch).

— Nun wartet man 15 Sekunden und dann:

Langsam und klar:

2. Notruf, (vorgeschriebener Ablauf nach den Radio Regulations), Kanal 16:

- 3x Mayday
- this is Yacht
- 3x Name der Nacht
- Call Sign
- MMSI

3. Notmeldung: (nach folgendem Schema: MIPDANIO:

M: Mayday, I: Identität: P: Position, D: Distress, A: Assistance, N: Number (z.B. Personen an Bord, Kinder, Mann über Bord, etc...), I: Information, O: Over

- (M): Mayday
- (I): Sailing Yacht Jonathan Pink, Call Sign, MMSI
- (P): Position (geographische Position) oder Peilung, Distanz entfernt von Tonne, Leuchtturm, etc...
- (D): sinking
- (A): require immediate assistance
- (N): Eighth people on board
- (I): thirteen meter sailing yacht, white deck and hull, und/ oder: expect to abandon into a liferaft in five minutes)
- (O): Over (wenn man eine Antwort will.

Was man noch wissen sollte:

— es gibt einen SEELONCE MAYDAY, diesen gibt die Küstenwache durch, oder derjenige, der den Notalarm bestätigt hat. Dann ist absolute Ruhe im Kanal, nur die rettungsbetsrfende Meldungen gehen durch.

— ist die Notsituation beendet, so gibt die gleiche Station SEELONCE FINI durch. (Jetzt darf man wieder).

— Mayday relay: ist dem Mayday ähnlich, nur daß man für die den Notruf abgegebene Station (Schiff) spricht.

— Die Besonderheit des Maydayrelays ist, daß man direkt eine Station (z.B. Küstenwache) anruft.

- 3x Mayday relay
- 3x Rijeka Radio
- this is
- 3x eigener Name, Call Sign, MMSI

Im Notruf nun wieder wie oben

— erst, wenn sich die angerufene Station nicht meldet, so ruft man All Ships, anstelle der Station.

Die Meldung dann ist wie oben, nur mit dem Schiffsnamen des Mayday rufenden Schiffes:

- 3x Mayday relay
- 3x Rijeka Radio (oder All Ships)
- this is
- 3x eigener Name, Call Sign, MMSI

und nun:

- (M): Mayday
- (I): Sailing Yacht Masha, Call Sign, MMSI
- (P): Position (geographische Position) oder Peilung, Distanz entfernt von Tonne, Leuchtturm, etc...
- (D): sinking
- (A): require immediate assistance
- (N): Eighth people on board
- (I): thirteen meter sailing yacht, white deck and hull, und/ oder: expect to abandon into a liferaft in five minutes)
- (O): Over (wenn man eine Antwort will.

Es gibt noch PanPan Rufe und Security Rufe, sowie einen Medical Advice. Der Unterschied ist zum Mayday, daß eben nicht unmittelbare Gefahr für Leib und Leben ist aber daß man z.B. in ein Fahrwasser treibt, eine Legerwallsituation hat, (die kann dann zu einem Mayday werden), etc...

Hier will man von jedem Hilfe, folgerichtig spricht man jeden an:

- 3x Panpan
- 3x all stations
- this is
- 3x eigener Name, Call Sign, MMSI

und dann weiter wie beim Notruf.

Hat man einen medizinischen Notfall an Bord, so gibt es den sogenannten Medical Advice. Da ruft man direkt die Küstenwache an anstelle von All Stations, sonst alles wie gehabt. Allerdings:

- 3x Panpan
- 3x Rijeka Coastguard
- this is
- 3x eigener Name, Call Sign, MMSI
- REQUEST URGENT MEDICAL ADVICE
- Over

Was dann geschieht, liegt in den Händen der Coastguard. Selbst kann oder sollte man zuvor einen sogenannten Bodycheck machen, um die ersten Fragen des Arztes zu beantworten.

Rettungsmanöver (Mann über Bord)

Vorab: Es darf keiner rausfallen ! Wie soll er denn wieder an Bord kommen?

- letztendlich geht nur ein raufwischen mit einem freien Fall (am besten Spinnakerfall, da Radius von beinahe 180°), oder Dirk.
- das Problem ist die große Gefahr der Unterkühlung; (waagrechtes Bergen: je nach Unterkühlungsgrad droht Afterdrop).

Wassertemperatur	Zeit bis zur Erschöpfung bzw. bis zur Bewusstlosigkeit	Erwartete Überlebenszeit
0,3° C	unter 15 min.	unter 15 - 45 min.
0,3 - 4,5° C	15 - 30 min.	30 - 90 min.
4,5 - 10,0° C	30 - 60 min.	1 - 3 Std.
10,0 - 15,5° C	1 - 2 Std.	1 - 6 Std.
15,5 - 21,0° C	2 - 7 Std.	2 - 40 Std.
21,0 - 26,5° C	2 - 12 Std.	3 Std. - (unbestimmt)
über 26,5° C	(unbestimmt)	(unbestimmt)

Quelle: US-Coast Guard (2002)

Daraus entwickelt sich folgende Überlegung für das Manöver. (unter Segel):

- schnellstmöglicher Kontakt und Leinenverbindung mit dem Mann im Wasser
- größtmögliche Ruhe an Bord; da eh schon extremer Ausnahmezustand
- Manöver mit so wenig Händen wie möglich fahren, da a) eventuell nun nur noch der Steuermann oben in dem Moment, b) Ruhe an Bord bewahren und c) kann man die Zeit des Hinsegelns eventuell schon mit der Vorbereitung des Bergens nutzen.
- es sollte so leicht wie möglich sein, zumindest am Anfang, um von allen gefahren werden zu können.
- und welches aus welchem Windkurs !

Zwei kommen in Frage: Hamburger Manöver und Quickstopp

- beide lassen sich aus allen Windkursen fahren. Vor allem das Hamburger Manöver
- Ausnahme logischerweise: Vorwindkurs

Beide Manöver beginnen gleich, aus dem Hamburger kann man auch den Quickstopp machen, (falls man mehr Zeit braucht, oder zu schnell ist).

1. Boot umdrehen durch die Wende auf Gegenkurs (an den Schoten wird nichts gemacht); in Luv bleiben.
2. Im Belieger hinsegeln
3. Ist man an der Person, Slingine mit Kragen zuwerfen, in den Beilieger gehen als Endstellung.
4. Person bergen. (wie auch immer).

— Vorteil des Hamburger Manövers: Dauert ca 20 Sekunden maximal, lässt sich aus allen Windkursen fahren und ist sehr einfach und geht einhand. Erst am Ende muß man die Großschot öffnen, ansonsten macht man an den Schoten nichts.

Quickstopp: ist eine Weiterführung des Hamburger Manövers:

- Boot durch die Wende, im Halbwind mit backer Fock an der Person vorbeisegeln, Slingline zuwerfen.
- sich durch die Halse drücken lassen, Kreis fertig segeln, in den Nahezuaufschießler gehen, an der Person in den Beilieger.



Hamburger Manöver: s. links

Egal, welcher Windkurs:

- Boot durch die Wende, an den Schoten wird nichts gemacht.
- Mit backer Fock und Großsegel zur Person hinsegeln, diese immer in Lee lassen.
- Luvseitig in den Beilieger gehen an der Person.

Halbwind und raumer Kurs:

- Fock in der Wende dicht holen
- Ist das nicht möglich, mit Maschine die Leedrift durch die bauchige backe Fock gegenstützen

Es endet immer im Beilieger luvseitig an der Person.

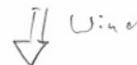
Unterschied Quickstopp und Hamburger Manöver: s. rechts

- Boot durch die Wende bis auf Halbwindkurs
- an der Person vorbeisegeln, Slingline und Rettungskragen zuwerfen
- durch die Halse auf die Leeseite der Person
- Kreis fertig segeln mit Nahezuaufschießler und dann Beilieger luvseitig.

Halbwind und raumer Kurs:

- Schoten müssen unbedingt dicht geholt werden wegen der Halse
- spätestens beim Nahezuaufschießler auch Maschine an
- Fockschot los nach der Halse

Beide Manöver haben ihre Berechtigung, wir diskutieren das in der Praxis !



Hamburgers Manöver

Quickstopp



Hafenmanöver

Seemann mach langsam, ich hab's eilig, oder auch: Viel Gas viel Geld, oder: So langsam wie möglich, so schnell wie nötig.

Stets gilt die sogenannte Dreipunkteregel:

— Um ein Boot im Hafen unter Kontrolle zu halten braucht man drei Punkte, die "arbeiten".

Bsp: Ablegen von Mooring:

— 1. und 2. fester Punkt: Heckleine. 3. fester Punkt: Schraube (Vorwärtskraft), die Ruder anströmt und in die Leinen eindampft. Boot steht stabil.

Bsp.: Anlegen längsseits gegen den Wind: nach erfolgter Rückwärtsfahrt:

— 1. fester Punkt: Heckleine, 2. fester Punkt: Vorwärtsfahrt und 3. Ruderlage zum Steg.

Im Hafen ist das Problem, daß das Unterwasserschiff mit seiner Anströmung notwendig ist um stabil zu stehen, durch die Enge aber immer wieder diese unterbrochen wird und das Boot dann vom Wind angegriffen wird.

Prinzipiell gilt zu beachten:

— Jedes Boot will mit seinem Heck in den Wind. Daraus folgt, daß Rückwärtsfahrt gegen den Wind ideal ist; Boot wird zur Windfahne und ist stabil.

— Von der Rückwärtsfahrt ist es sicherer, in die Vorwärtsfahrt zu gehen, als andersrum.

— Es gibt leewärtige Seiten, da treibt das Boot hin und luvwärtige Seiten, da muß man schon mit Absicht hinfahren.

— es gibt Windschatten und Winddüsen in Häfen.

— Böen (kommen immer von rechts, ca 20°).

— Radeffekt und Wind.

— Drehpunkte und Masse des Schiffes

— letzte Leinenverbindung erst aufgeben, wenn man ganz sicher ist mit dem Ablegen.

— Leine (im Wasser) und Schraube und Leine (unter Zug) und Hand bergen Gefahren.

— Dreh/ Wendekreis des Bootes ist ohne drehende Schraube enger als mit drehender Schraube.

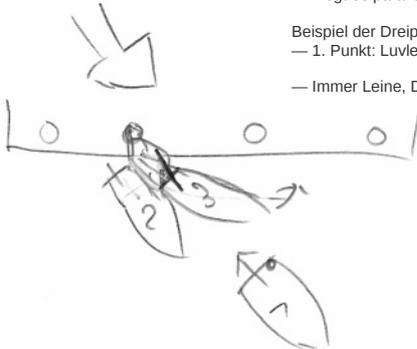
— Wind auf Bug ist ein guter Partner für eine enge Wende im Hafen (Drehen auf engstem Raum).

Längsseits einhand bei ablandigem Wind:

- rückwärts zum Steg hin, mit Heck genau in dem Wind, (Windrichtung bestimmt den Anlegewinkel),
- Boot steht kursstabil durch Windumströmung, gute Sicht nach achtern, man kann mit dem Heck exakt an den Steg fahren, (Wind drückt es weg, Maschine fährt es dran).
- luvseitige Leine über Poller und zurück aufs Boot über die Winsch.
- Ruder zum Steg und Vorwärtsfahrt, so, daß das Boot kontrolliert zum Steg hin kommt.
- Liegt es parallel, werden die restlichen Leinen (Vorleine) gelegt.

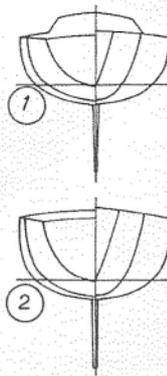
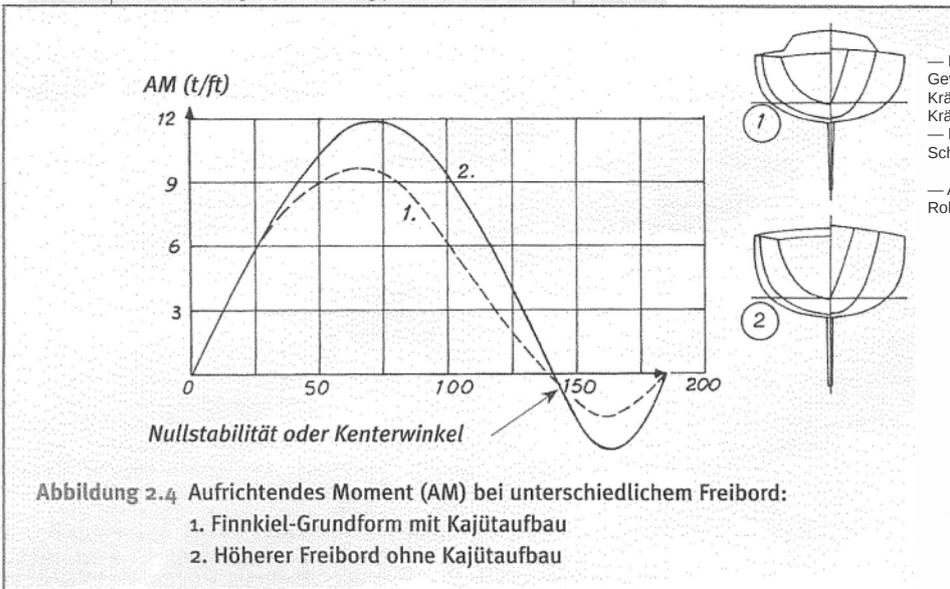
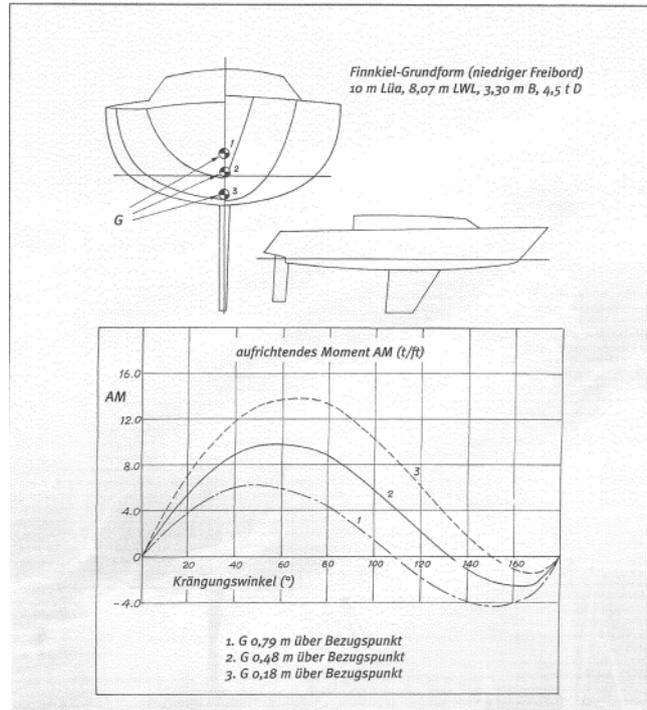
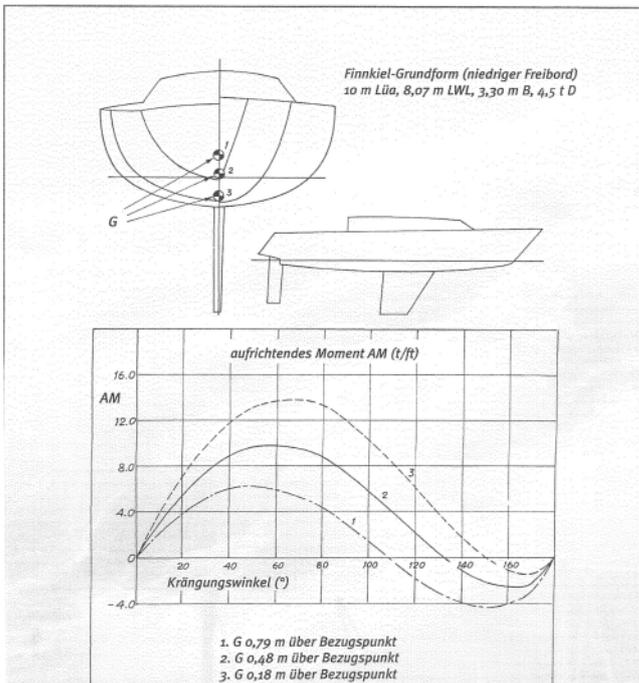
Beispiel der Dreipunkteregel:

- 1. Punkt: Luvleine, 2. Punkt: Vorwärtsfahrt, 3. Punkt: Ruderlage
- Immer Leine, Drehpunkt und Maschine durchdenke, antizipieren !

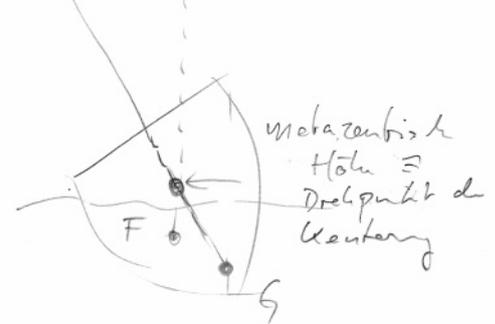


Stabilität

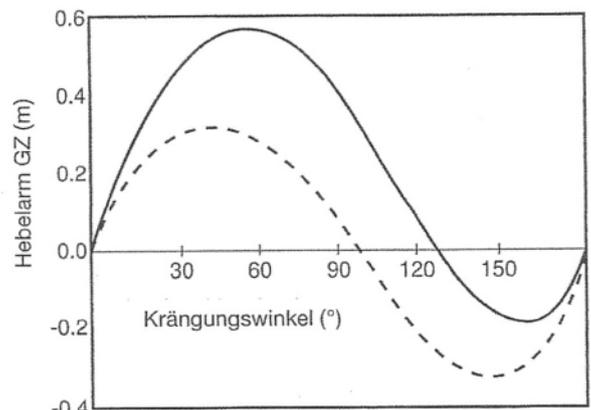
Stabilitätskurven



— Die metazentrische Höhe ist der Schnittpunkt zwischen der Achse des Gewichtschwerpunktes, (dreht sich mit Schiff mit, da G nicht auswandert bei Krängung) und dem Formschwerpunkt, (senkrecht nach oben, da F auswandert bei Krängung).
— Daraus wird ersichtlich, daß die Gefahr der Kenterung größer wird, je höher der Schnittpunkt der metazentrischen Höhe ist.
— Also: Gewicht nach unten! (geschieht automatisch beim Reffen, (außer bei Rollanlagen), Segel wird nach unten gerefft, Gewicht kommt runter.



Designparameter	Beziehung zwischen Kenterung und Charakteristika einer Yacht			
	Risiko der Kenterung durch eine Welle	Kenterwinkel	Steifigkeit	Kontrolle Wellengang hinunter
größere Breite	↑	↓	↑	↓
geringeres Displacement	↑	↓	↓	↓
höherer Gewichtsschwerpunkt	•	↓	↓	↓
höherer Freibord	•	↓	•	•
größere Kielfläche	•	•	•	↑
größeres Trägheitsmoment	↓	•	eventuell ↓	•
mehr »traditionelle« Rumpfform	•	↑	•	↑



Unterschied der Stabilität mit Rollflock --- und mit Stagreiterflock —

Navigation (Barfußnavigation)

Peilung ohne Kompass, Relingslog und selbstgemachte Logge. Abstandsmessung mit dem Auge.

Um zu peilen, und dadurch z.B. meinen Standort zu finden (terrestrisch, oder auch astronomisch), oder um weiterhin zu koppeln, (ohne Peilobjekte), braucht es eine Uhr an Bord und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit des Bootes (durchs Wasser / FdW) zu messen, fällt z.B. das GPS aus. Fällt auch noch der Kompaß aus, so geht es auch mit Uhr und Geschwindigkeit; zumindest einen Zeitmesser braucht man.

Relingslog und selbstgemachte Logge

Relingslog, (geht sehr gut bei ruhiger, langsamer Fahrt, oder vor Anker, um Strömung zu messen):

— Ermittlung der Fahrt durch abzählen der Sekunden einer bestimmten Strecke neben dem Schiff, die man an einem fest im Wasser liegenden Gegenstand vorbeisegelt.

— d.h.: wir berechnen, wieviel ein Schiff in der Sekunde vorwärtskommt: Für eine einfachere Rechnung runden wir ab auf 1 sm = 1800 m. Nun $1800 \text{ m} : 3600 \text{ s} = 0,5 \text{ m/s}$ (s.u.)

— Nun mißt man auf der Schiffsreling eine Strecke von z.B. 10 m ab, schmeißt einen gut schwimmenden Gegenstand vor der ersten Marke ins Wasser, so daß er an der ersten Marke im Wasser schwimmt oder nutzt einen im Wasser schwimmenden Gegenstand und zählt (mißt) die Sekunden für die 10 m ab.

— Damit ermittelt man den Quotienten: $(v = d/t) = 10 \text{ m} : 10 \text{ s} = 1 \text{ kn}$, oder $10 \text{ m} : 3 \text{ s} = 3,3 \text{ kn}$, oder $10 \text{ m} : 2 \text{ s} = 5 \text{ kn}$, usw..., man sieht selbst, es wird immer ungenauer, je schneller das Schiff fährt. (Bei einem kleineren Schiff nimmt man 5 m und nimmt dann die halbe-Meter als Quotienten: $(10 \text{ m}/2) : 10 \text{ s}$, usw...)

Meridiantertie/ Seemeile/ Meter:

— Eine Meridiantertie [mtr] ist der dritte Teil einer Stunde. Also, 60 Tertien = 1 s; 60 s = 1 min und 60 min = 1 h. (Minuten/Sekunden/Tertien).

— Folglich ist die Meridiantertie der 3600ste Teil der Seemeile bzw. Nautischen Meile. ($\text{sm}/\text{h} = \text{Knoten}$), also $0,000278 \text{ sm} = 1 \text{ mtr}$.

— Oder, für uns leichter, anstatt in Seemeilen in Metern: $1 \text{ mtr} = 1852 \text{ m} / 3600 \text{ s} = 0,514 \text{ m}$,

— Zur Vereinfachung runden wir beim Reingslog ab auf 0,5 m

Exkurs Meter: Man nahm bei der ältesten Definition von 1 Meter an, daß er der 10-millionste Teil der Entfernung zwischen Nordpol und Äquator ist, oder 10.000 km vom Nordpol zu Äquator entlang an einem Meridian. Nun haben wir $10.000 / (90 \times 60) = 1.851 \text{ km}$, eine Seemeile ist also ca 1.800 m (genau 1.852 m). ($1 \text{ sm} \times 2 - 10\%$ ist der Überschlag im Kopf).

Schlepplog, oder Knoten:

— nimmt man den Gedanken des Relingslogs auf und verlängert die Distanz des Messens um für höhere Geschwindigkeiten genauere Ergebnisse zu bekommen, z.B. mit einer Leine, die man während der Fahrt vom Schiff aus auslaufen ließe, so könnte man die Geschwindigkeit über die Länge der ausgelaufenen Leine (=Distanz) ermitteln. Das werden lange Leinen unter Umständen bei 1 h.

— Deshalb hat man die Dauer des Loggens auf diese Art in der Zeit verkürzt: auf eine Viertelminute, (war eine Sandglaseinheit), und nimmt an, daß sich entweder das Schiff oder Wind und Wetter die kommende Stunde nicht in der Geschwindigkeit ändert. Nach Ablauf einer Stunde mißt man erneut.

— Da man 12 sek = 1/4 Minute oder 1/240 Stunde als Zeiteinheit nimmt, darf man von der Seemeile auch nur 1/240 Teil nehmen. $1800 : 240 = 7,5 \text{ m}$ Länge auf der Leine. Diese Länge knotet (!) man auf der Leine ab.

— Laufen während des Loggens 8 solcher Knoten ab, fährt man 8 kn Fahrt durchs Wasser.

Exkurs Log: Ende des 16. Jahrhunderts wurde, vermutlich in Holland, die Logge entwickelt, von der der Name „Knoten“ für die Schiffsgeschwindigkeit kommt: ein dreieckiges Holzbrett (das Logscheit), das von einem an einer Ecke angebrachten Bleistück senkrecht im Wasser gehalten wird. Die daran befestigte, durch Knoten markierte Logleine ließ man lose von einer Spindel ablaufen, stoppte per Sanduhr (Logglas) und zählte die abgelaufenen Knoten. Die Ungenauigkeit lag bei weniger als +/- 10 Prozent. (Quelle Wikipedia).

Küstensabstandsmessung mit dem Auge: (Feuer in der Kimm):

— laut Feuer in der Kimm $\approx 3 \text{ sm}$. Faustformel: $2,075 \times (\sqrt{Ah} + \sqrt{Fh}) = \text{Distanz}$. Daraus folgt folgender Gedanke: Augeshöhe Ah 2m (im Cockpit sitzend), Feuerhöhe Fh 0m $\approx 3 \text{ sm}$ (genau 2,927 sm).

— Sieht man also die Brandung oder den Badestrand (oder die Bugwelle eines großen Schiffes !), so ist man ungefähr 3 sm

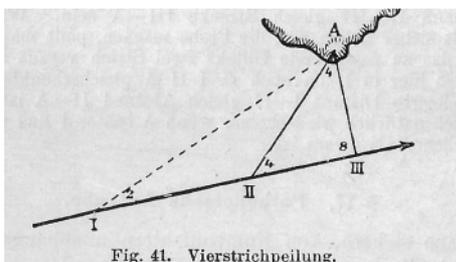


Fig. 41. Vierstrichpeilung.

Es gilt sowohl für die Augeshöhe wie für die Leuchtfeuerhöhe die Berechnung der Kimmfernung. Die Entfernung x der beiden Objekte ist dann die Summe der beiden Kimmfernungen.

Trigonometrisch:
 $x = x1 + x2$
 $x1 = \arccos[R / (R + h)] \cdot 60 \cdot 1,08$
 $x2 = \arccos[R / (R + H)] \cdot 60 \cdot 1,08$.

R für Erdradius = 6.371.000 m
Zum Glück gibt es Taschenrechner, aber vor allem eine Faustformel:

$2,075 \times (\sqrt{Ah} + \sqrt{Fh}) = \text{Distanz}$
(h und H im Metern, Ergebnis in Seemeilen).
Und in jedem Leuchtfeuerverzeichnis eine Tabelle (ohne Taschenrechner).

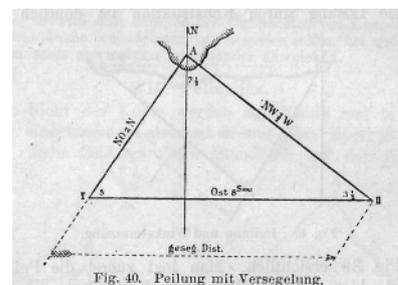


Fig. 40. Peilung mit Versegelung.

Vierstrich und Versegelungspeilung:

— bei der Versegelungspeilung braucht man noch einen Kompaß, bei der Vierstrich (4 Strich = 45°) kann man das auch schätzen. (45° voraus bis querab (90°) SP).

— bei beiden halte ich Kurs und Geschwindigkeit bei, s.o, Log. Die zurückgelegte Strecke / Kurs als Kathete in das rechtwinklige Dreieck eingetragen. Schnittpunkt beim rechten Winkel ist meine Position.

— bei der Versegelungspeilung kann man sogar seinen Kurs ändern während den beiden Peilungen, man muß dann aber die Änderungen in der Seekarte mit eintragen / berücksichtigen. Das macht z.B. bei der Versegelung der Sonne über 3h hinweg bei astronomischer Standortbestimmung.

— die Vierstrichpeilung ist ideal bei einer Vorbeifahrt an einer Küste. (Man kann dabei gemütlich sitzen bleiben beim Sherry).

Anhang

Formblätter, Vordrucke, etc...



Telefon: 49(0) 4721 780
 49(0) 4721 785 **Notruf**
 Fax: 49(0) 4721 78 1520
 E-mail: medico@tmas-germany.de
 Internet: www.tmas-germany.de
 MRCC Bremen: 49(0) 421 536870

Datum: _____ Uhrzeit: _____ Kontaktperson an Bord: _____

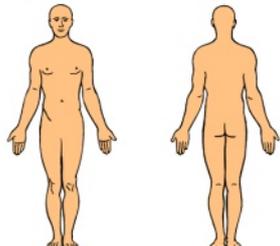
Name:	Vorname:	Schiffsname:
Geb.dat.:		Rufzeichen:
Seeposition:		Reederei:

Notfalluntersuchung

Bewusstsein	Klar	Benommen	Verwirrt	Bewusstlos
Atmung	Normal	Schnell	Atemnot	Keine
Puls	Regelmäßig Zwischen 60–100	> 120 < 50	unregelmäßig	Nicht tastbar
Blutdruck syst. mmHg	Zwischen 120-180		> 180 < 90	Nicht messbar
Pupillenform	Mittel	Eng	Groß	Entrundet
Lichtreaktionen	Prompt		Träge	Keine
Hautfarbe	Rosig	Blass	Bläulich	Blau-grau
Antwort auf Schmerzreize	Normal re li	Schwach re li	Paradox	Keine re li
Temperatur	Normal	> 37° C	34 – 38° C	< 28° C

Legende:

- ◇ Schmerz
- Blutung
- △ Bruch/Prellung
- ∅ Verbrennung/Verbrühung



Unfallhergang:

Maßnahmen:

- | | | | |
|----------------------|-------------------|------------------------|--------------------|
| O Stabile Seitenlage | O Verband | O Atemwege freigemacht | O venöser Zugang |
| O Schocklage | O HWS Stützkragen | O Sauerstoffgabe | O Herzdruckmassage |
| O Oberkörperhochlage | O Vakuummatratze | O Beatmung | O EKG |
| | O Schienung | | O Telemetrie |

Bemerkungen / Verlauf / Medikamentengabe:

FUNKÄRZTLICHE BERATUNG RADIO MEDICAL ADVICE

Seaman Telemedical Maritime Assistance Service
 IAS Germany - Medico Cuxhaven
 truf (Emergency): Tel.: +49 4721 780 oder (or) +49 4721 785
 k.: +49 4721 781520, E-mail: medico@tmas-germany.de

Medico Cuxhaven das schnelle Stellen einer Verdachtsdiagnose sowie eine sinnvolle Bewertung der Bordsituation zu erleichtern, ist es hilfreich, jichst vor einer Anfrage die folgenden Fragen zu beantworten. (In order to support Medico Cuxhaven to quickly establish a working diagnosis and a reasonable judgement of the situation on board it helps to answer the following questions if possible prior seeking radio medical advice.)

Schiffsname (Name of the ship)	2. Rufzeichen (Callsign)	3.1 Telefon	4. Position
		3.2 Fax 3.3 E-mail 3.4 Telex	N / S W / E
Kontakt (Contact) – Kapitän (Master)	6. Reederei (Shipowner)	7.1 Zielhafen (Port of destination)	7.2 wann/ ETA
Dringlichkeit (Level of urgency)	9. Bordapotheke (Druglist)	10.1 Nothafen (Next port)	10.2 wann/ ETA
<input type="checkbox"/> hochlebensbedrohlich / (emergent-urgent)	<input type="checkbox"/> KrfsVO: <input type="checkbox"/> A1 <input type="checkbox"/> A2		
<input type="checkbox"/> mittel / (semi-urgent)	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C1 <input type="checkbox"/> C2		
<input type="checkbox"/> niedrig / (routine)	<input type="checkbox"/> WHO		

1. Patient: Name/Nationalität (Name/Nationality)	12. Geschlecht (Sex)	13. Alter (Age)	14. Gewicht (kg) (Bodyweight)	15. Tropenaufenthalt (tropical stay) <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)
	<input type="checkbox"/> männlich / male <input type="checkbox"/> weiblich / female			

Basisebefunde (Basic findings) Datum (Date) / UTC:		Befunde alle normal (Basics all normal) <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)	
1. Bewußtsein (Consciousness)	Ist der Patient wach oder spricht er? <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)	Reagiert der Patient auf Ansprache oder Rütteln? <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)	
2. Atmung (Breathing)	Atemfrequenz (Breath) <input type="checkbox"/> unregelmäßig (non-regular) <input type="checkbox"/> /min	Atemnot <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)	
3. Herz/Kreislauf (Heart/Circulation)	Herzfrequenz (Heart rate) <input type="checkbox"/> unregelmäßig (non-regular) <input type="checkbox"/> /min	Blutdruck (Blood pressure) <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No)	
4. Haut/Aussehen (Skin/Appearance)	<input type="checkbox"/> normal <input type="checkbox"/> blau-grau (blue-grey) <input type="checkbox"/> blaß (pale) <input type="checkbox"/> schweißig (sweaty)	Temp. °C <input type="checkbox"/> oral <input type="checkbox"/> axillar <input type="checkbox"/> rektal	
		Verletzung (Injury) <input type="checkbox"/> Ja (Yes) <input type="checkbox"/> Nein (No) Art (Typ):	
		Ort (Location):	

Angaben zum Unfall / der Erkrankung / der Vorgeschichte / der Einnahme von Medikamenten / bekannte Allergie:
 (Details with respect to the case of accident or disease as well as to medical history and medication or known allergy)

Hauptbeschwerden / Schmerzen – wo, wie und seit wann? (Main complaints / pain – location, description and time of onset):

Verdachtsdiagnose an Bord:
 (Suspected diagnosis on board):

Bisherige Maßnahmen / Fragen an Bord:
 (Actions taken so far / questions on board):

Medico Cuxhaven JUN03

s möglich und angemessen übermitteln Sie zur Optimierung der funkärztlichen Beratung bitte geeignete Digitalfotos. Bei Bedarf Zusatzblatt verwenden.
 (If possible and appropriate please send suitable digital fotos for optimising radio medical advice. If needed use additional sheet.)

Beispiele Vordrucke funkärztliche Gespräche, s.o.; Beispiel Einweisung, s.u.; in unserem SGM-Logbuch standardmäßig drin.

SICHERHEITSEINWEISUNG – NOTRUFLEN

Sicherheitseinweisung

1. persönliche Sicherheitsausrüstung
 - a) Rettungswesten
 - b) Lifebelt (anziehen und wo einpicken)
 - c) Rettungsinsel (Funktion)
 - d) Blitzboje mit Rettungskragen
2. Sicherheit Boot
 - a) Seenotsignalmittel
 - i. akustisch, optisch, GMDSS, pyrotechnisch
 - b) Notpinne / Ruderquadrant, Schlagpütz, Ersatzanker / Heckanker, Radarreflektor, Buganker (manuelle und elektrische Bedienung)
 - c) Feuerlöscher
 - d) Bilgepumpe elektr. und manuell, Sieb
 - e) Seeventile
 - f) Gasanlage (von oben nach unten)
 - g) Löschdurchlass Maschine
 - h) Dieselhaupthahn
3. GDMSS
 - a) Funkanlage (Distressknopf mind. 5 sek), Ch 16, Wetter, Ch 72
 - b) Mob Taste Plotter / GPS
 - c) EPIRB
 - d) SART
4. elektrische Anlage – Maschine
 - a) Hauptschalter, Sicherungen
 - b) Batterien (Starter und Verbraucher (Ah)), Stromumwandler
 - c) Dioden, Lichtmaschine, Keilriemen
 - d) Ölmeßstab,
 - e) Dieselpumpe, manuelle Dieselpumpe, Ölfilter, Wasserabscheider
 - f) Kühlsystem: Seeventil, Seewasserfilter, Impellerpumpe, Wärmetauscher, Kühlflüssigkeitsstand, Wassersammelbox, Schwanenhals, Kühlasseraustritt, Auspuff
 - g) Dieselhahn, Anlasser, Getriebe

Einkaufsvorschlag / liste: (wir sind zu acht).
 Und haben einige lange Schläge zu Beginn, so daß wir genug bunkern müssen. Ab Camerota gibt es keinen Hafen mehr, das ist ein Schlag von 70 sm bis Stromboli und wieder zurück.

- 60 l Wasser (eher mehr, ich rechne 1,5 Liter pro Person und Tag = 84 l)
- 10 l Säfte
- 60 Eier
- 60 Liter Bier
- mind. 10 Liter Wein (rot und weiß, am besten im 5 Liter Schlauch)
- Cola
- Körnerbrühe (Gemüsebrühe)
- Salzstangen
- Knabbergebäck nach Wahl (bitte keine Nüsse, s.u.)
- 4 kg Nudeln (z.B. Bavette, Füssili, Penne, die man auch kalt als Salat essen kann)
- 1 kg Risottoreis
- Toilettenpapier
- Rolle Kosmetikbeutel
- Rolle Müllbeutel
- 2 Netze Zwiebeln
- 8 kg Tomaten
- Gemüse (Karotten, etc...)
- Käse (bitte keinen Ziegenkäse, s.u.)
- Rohwurst
- Speck
- 1 x Dosenessen für 8 Leute
- Essig, Öl
- Senf
- Zucker
- H-Milch
- geme Sundowner wie Campari o.ä.
- falls es gibt: Würstel in der Dose
- Kaffee
- Te

passt bitte auf, daß wir zwei Allergiker an Bord haben:
 Ich und Ziegenkäse, Andreas und Nüsse

Beispiel Bunkerliste / Einkaufsliste; Törn Neapel Stromboli im November

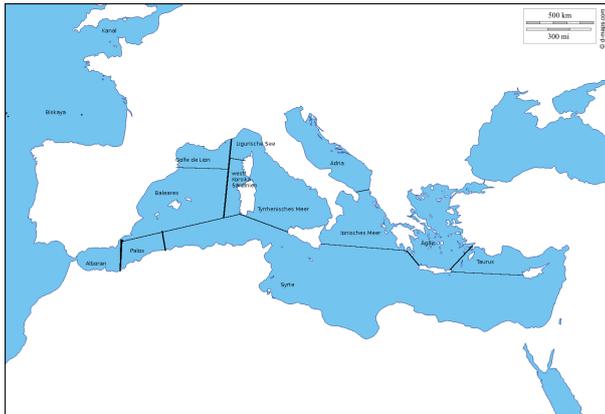


Wettervorhersage

Station: _____
Datum, Zeit: _____
Eigene Position: _____
Kurs: _____ Ziel: _____

Gale Warning:

Synopsis:



Passage No: WSA / Az: SSA: WSU / Az: SSU:
MA: MU: AdG: Np / Mn / Sp
Datum: Von: Nach: Distanz / ETA:
Alternative Häfen / Buchten:
Wetter / Kurzinfo:(s. auch Wetterformblatt)
Wettervorhersagen während der Fahrt: Zeit / Kanal

Waypoints:

Table with 3 columns: No, Name, Ort / Kurs / Distanz (zum nächsten WPT)

Gefahren: Freihalten / Höhen / Tiefen / Strom / Positionen

Funk:

Table with 3 columns: Hafen, VHF, Tel.:

Notizen: Karten / Seiten (Pilots) / Reeds / Almanac

Leuchtfeuer:

Table with 3 columns: Nummer / Name / Höhe / Ntw, Kennung: Tag / Nacht, Peilung / Sektor

Beispiele Cockpitcards / Formblätter; vollständig zum Download auf: https://sgm-ev.de/index.php/kurse/download

Wettervorhersage: Station / Zeit / Datum / Navtex / Funkstation :

eigene Position: Kurs: Ziel:

Gale Warning:

Synopsis: (Portpatrick)

Shipping forecast:

Table with 4 columns: Gebiet: Wind, See, Wetter, Sicht

Table with 4 columns: Gebiet: Wind, See, Wetter, Sicht

Notizen:

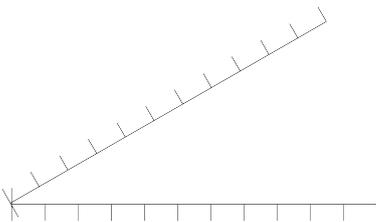


Table for tide data: Standard Port, Secondary Port, HW time, HW height (m), LW time, LW height (m), Differences

