

Törnunterlage für den ambitionierten Skipper

&

**Ausbildungshilfe für mögliche
Rettungsmanöver zum Erwerb
Sportküstenschifferschein (SKS)
Sportseeschifferschein (SSS) mit Einschränkungen**

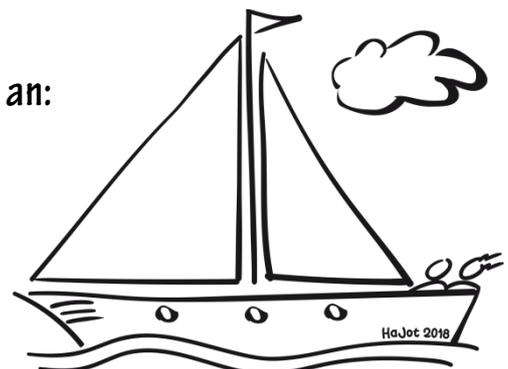
**Zusätzlich:
An- und Ablegemanöver Längsseits**

**Erstellt von Hans-Jürgen Amann
(alias HaJot)**

**Dieses Skript soll und darf vervielfältigt werden
Allerdings nur vollständig, unverändert und mit dem Namen des Autors**

Die aktuellste Fassung ist zu finden unter: „www.amann-im-netz.de“

**Feedback und Anmerkungen bitte an:
amann.hans-juergen@t-online.de**



Legende

MOB	Mensch über Bord	Früher „ <u>man overboard</u> “ Im Zuge der Maßnahmen zur Gleichstellung von Mann und Frau heute „human overboard“ Die Abkürzung bei den Geräten an Bord ist aktuell noch unverändert „MOB“ (MOB-Taste)
	Maschine läuft, Getriebe neutral (in Rot dargestellt  , wenn von besonderer Bedeutung)	
	Maschine läuft, Getriebe eingekuppelt, Antrieb in Richtung Pfeil	
	Maschine läuft, zunächst Getriebe eingekuppelt, nach <u>Aufstoppen</u> Getriebe neutral	
	Maschine läuft, verschiedene Getriebezustände	
	Fahrtrichtung bei Beginn der Manövers	
	Ort des überbordgegangenen / aufzunehmenden Objekts	
	Richtung des wahren Windes	
	Stellung des Ruderblattes (ist nur dargestellt, wenn von besonderer Bedeutung)	
	Fender	
Anm.	<p>„Schoten los“ Die so dargestellten Passagen zeigen die vom Rudergänger zu gebenden Kommandos</p> <p>Der Hinweis „Wahrschau ...“ ist die Aufforderung zur erhöhten Aufmerksamkeit ohne sonstigen Handlungsbedarf seitens der Crew</p> <p>Neben den dargestellten An- und Ablegemanövern „Längsseits“ sind solche mit Heck / Bug zur Pier und Anlegen in einer Box (soweit örtlich erforderlich) Bestandteil der Ausbildung und Prüfung. Da diese ortsabhängig sind und stark variieren, sind sie im vorliegenden Skript nicht berücksichtigt</p> <p>Hinweise zur Prüfung SKS und SSS sind auf der folgenden Seite zu finden</p>	

Zur Verwendung dieses Skripts ist folgendes anzumerken:

-  Es obliegt dem Ausbilder die Manöver den Gegebenheiten sinnvoll anzupassen
-  Unter „Aufschießer“ ist auch der „Nahezuaufschießer“ zu verstehen
-  Der seitliche Abstand zum aufnehmenden Objekt sollte vor dem Aufschießer etwa 2 Bootslängen betragen
-  Bei wenig Wind und hoher Welle sollte der Kurs „Raumer-Wind“ nur moderat angelegt werden, um so einer möglichen Patenthalse vorzubeugen



Hinweise zur Prüfung SKS und SSS

Alle im Skript angegebenen MOB-Manöver werden auch vom Prüfungsausschuss Ausland/Bayern-Nord empfohlen.

Bei der praktischen Prüfung SKS und SSS werden bzgl. des zu fahrenden MOB-Manövers keine Vorgaben durch die Prüfer/-innen gemacht.

Es ist also der zu prüfenden Person überlassen, welches MOB-Manöver für sinnvoll gehalten und gefahren wird.

Manöver mit abschließendem Beidrehen sind allerdings weniger empfehlenswert, da das Beiliegen stark vom Schiffstyp und/oder der Segelfläche des Vorsegels abhängig ist und diese MOB-Manöver nur bei sehr guter Kenntnis der Yacht und viel üben zielführend gefahren werden können.

Beim MOB-Manöver mit Maschinenunterstützung ist zu berücksichtigen, dass der Abstand zum aufzunehmenden Objekt etwa zwei Schiffslängen betragen und möglichst nicht überschritten werden soll.

Daher wird durch die Prüfer/-innen des Prüfungsausschusses Ausland/Bayern-Nord das Q-Wende-Manöver mit Maschine nicht akzeptiert, da hierbei eine Entfernung zum aufzunehmenden Objekt von vier bis fünf Schiffslängen erforderlich ist.

Bei der SSS-Prüfung muss die Zweckmäßigkeit des gewählten Manövers erläutert werden.

Zur Restgeschwindigkeit am aufzunehmenden Objekt gibt es nur die Vorgabe, dass sie gering sein soll.

Der konkrete Wert von 1 kn (SKS) oder gar 0,4 kn (SSS) kann streng genommen nicht überprüft werden, da es keine kalibrierten Geschwindigkeitsmessgeräte an Bord gibt.

Mit dem üblichen Kraut im Propeller zeigt die Logge nur Schätzwerte an. Auch bei GPS ist die Anzeige (sehr) kleiner Geschwindigkeiten mit einer großen Fehlertoleranz verbunden.

Die Fahrt an dem aufzunehmenden Objekt soll jedenfalls nicht Null sein, da das Schiff in diesem Fall nicht mehr zu kontrollieren ist.

Ob die Restgeschwindigkeit der gegebenen Situation angepasst ist, liegt im Ermessen der Prüfer/-innen.

Im Übrigen gibt es auch bei den anderen Prüfungsmanövern keine Vorgaben durch Prüfer/-innen, welches Manöver gefahren werden soll. Beispielsweise beim An- und Ablegen oder beim Auflösen des Beiliegens ob mit Halse oder mit Schiften des Vorsegels. Auch hier soll das jeweils zweckmäßige Manöver gewählt und evtl. begründet werden.

Bei SSS ist nur ein Versuch für jedes Manöver zulässig. Das ist einer der wesentlichen Unterschiede zur Prüfung zum SKS, bei der zwei Versuche zulässig sind.

Korrekturen während eines Manövers, wie z.B. Änderung der Geschwindigkeit oder des Kurses, sind zulässig.

Generell muss bei allen Manövern erkennbar sein, dass die zu prüfende Person das Fahrzeug unter Kontrolle hat.

Dies zu bewerten ist Aufgabe der Prüfer/-innen.



Q-Wende

A. Anwendung:

Halb- bis Vor-Wind-Kurse

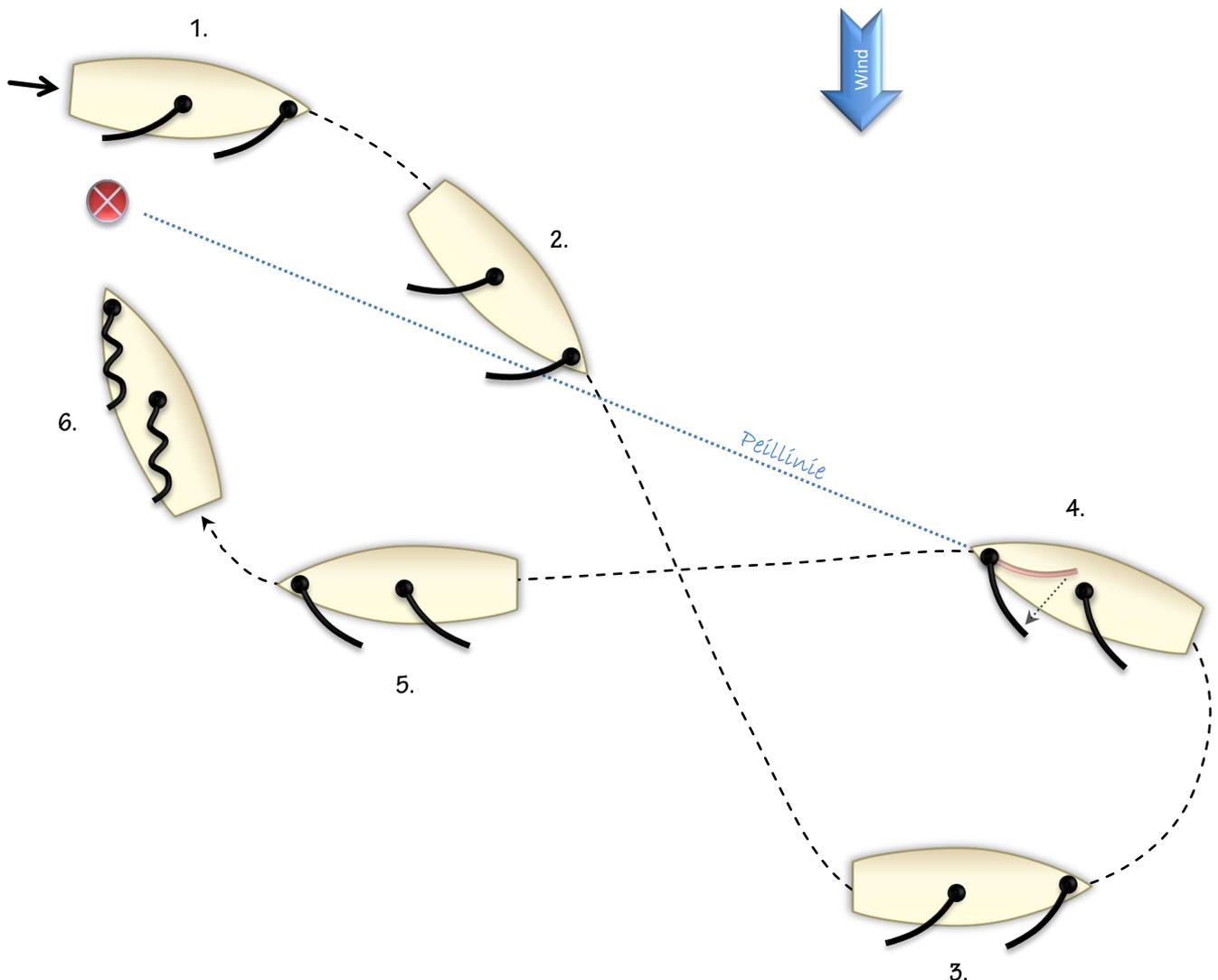
Vorteile: Auch bei starkem Wind aus allen Kursen möglich

Vorzugsweise jedoch aus Halb- bis Vor-Wind-Kursen (Am-Wind-Kurs siehe „Halse“ / „Gefahrenhalse“)

Nachteile: Es ist weiträumig und erfordert eine einsatzbereite Crew

B. Durchführung:

1. Im MOB-Fall auf Raum-Wind-Kurs gehen, falls noch nicht anliegend. „Neuer Kurs Raumer-Wind“ – „Fier auf die Schoten“
2. Etwa 4-5 Bootslängen ablaufen. Auf dem Weg zu Position 3. – „Klar zur Q-Wende“
3. Sobald die Position für die Q-Wende erreicht ist – „Ree“ – „Schoten kursgerecht mitführen“ – „Vorsegel bleibt back“
4. Sobald den Bug wechselt (Peülliene) – „Über das Vorsegel“ – „Neuer Kurs Halber-Wind“ – „Fier auf die Schoten“
Auf dem Weg zu Position 5. – „Klar zum Aufschießer“
5. Soweit segeln, bis die Position für einen Aufschießer erreicht ist – „Aufschießer“
6. Wenn Kurs auf  anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“



Halse

A. Anwendung:

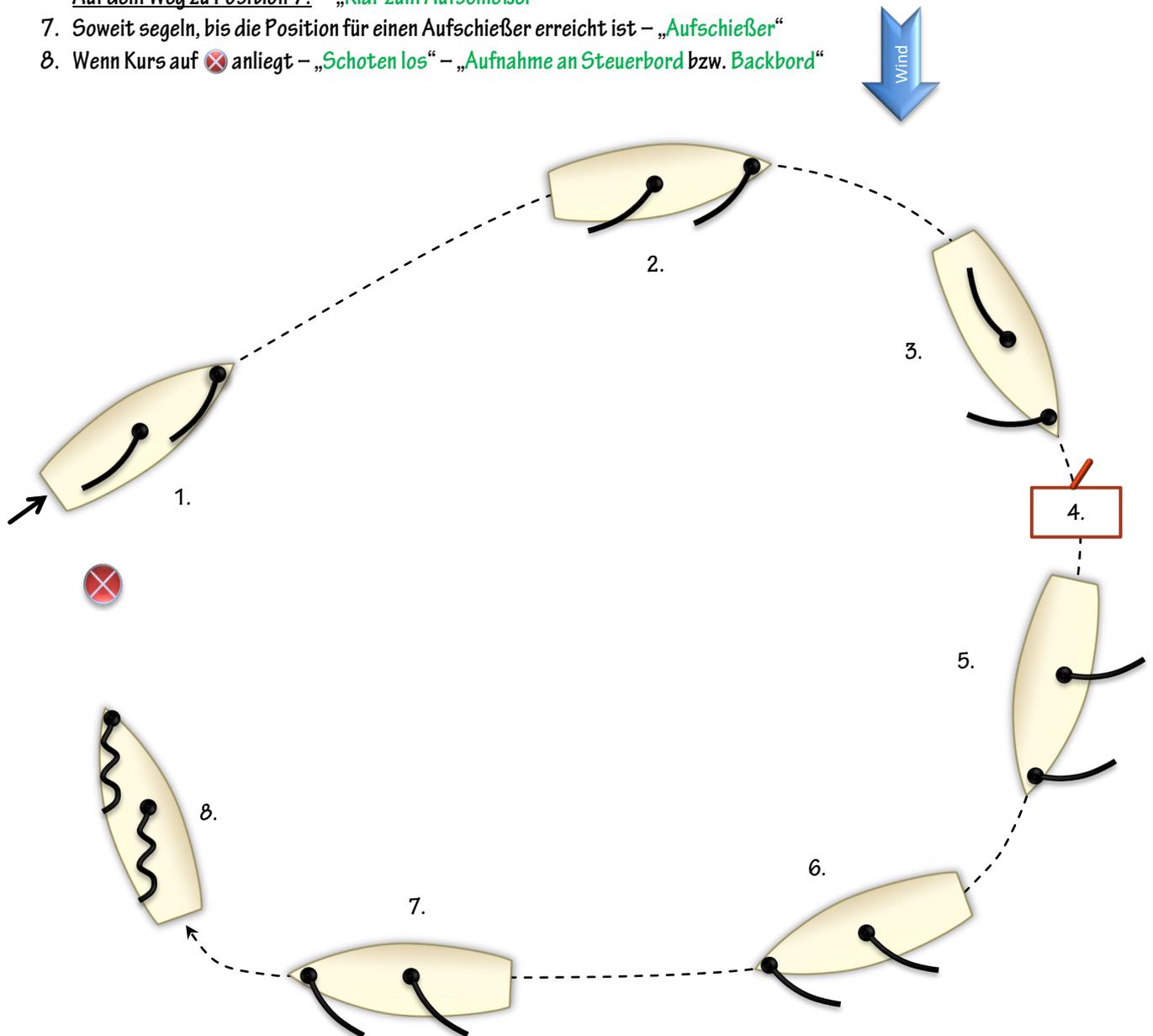
Am-Wind-Kurse

Nachteile: Es ist weiträumig und erfordert eine einsatzbereite Crew

Alternativen: „Quickstop“ / „Gefahrenhalse“ / „Beidrehen“

B. Durchführung:

1. Im MOB-Fall bei Am-Wind-Kurs etwa 2-3 Bootslängen ablaufen
2. „Neuer Kurs Raumer-Wind“ – „Fier auf die Schoten“ – zügig Abfallen auf Raum-Wind-Kurs
3. „Klar zur Halse“ – „Hol dicht Groß“ – Kurs halten bis Groß dicht – „Rund Achtern“ – Halsen
4. Sobald Groß übergeht – „Fier auf Groß“ – **STÜTZRUDER** geben
5. „Vorsegel über“ (falls dies nicht bereits zwischen Position 3 und 4 erfolgt ist)
6. Anluven – „Neuer Kurs Halber-Wind“ – „Schoten auf Halben-Wind“
7. Auf dem Weg zu Position 7. – „Klar zum Aufschieser“
8. Soweit segeln, bis die Position für einen Aufschieser erreicht ist – „Aufschieser“
8. Wenn Kurs auf  anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“



Gefahrenhalse

A. Anwendung:

Wird aus Am-Wind-Kursen gefahren, da das Groß dichtgeholt sein muss

Es wird, ohne Änderung der Schotstellungen, ein Vollkreis gefahren

Das Vorsegel bleibt nach der Halse bewusst „Back“ stehen

Das Manöver kann „Einhand“ gefahren werden und die Entfernung zum aufzunehmenden Objekt wird gering gehalten

B. Durchführung:

1. Im MOB-Fall 1-2 Bootslänge ablaufen und anschließend abfallen und Raum nach Lee schaffen

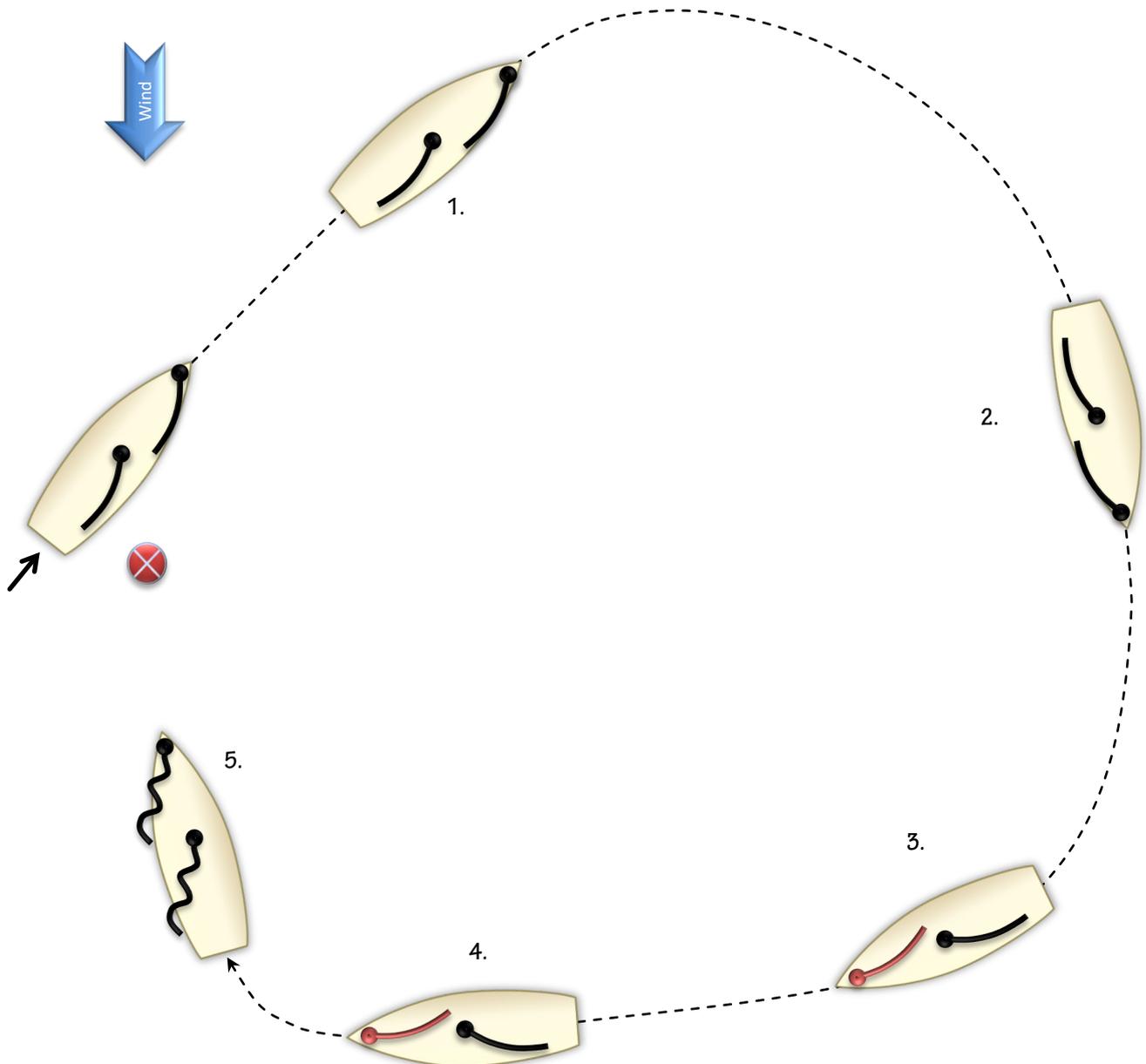
2. „Wahrschau Halse“ – „Rund achtern“ – „Schoten bleiben unverändert“

3. Nach der Halse anluven auf Halb-Wind-Kurs. Schoten bleiben weiterhin unverändert. **Vorsegel steht „Back“**

Auf dem Weg zu Position 4. – „Klar zum Aufschießer“

4. Soweit segeln, bis die Position für einen Aufschießer erreicht ist – „Aufschießer“

5. Wenn Kurs auf ☒ anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“



Quickstop mit Aufschießer

A. Anwendung:

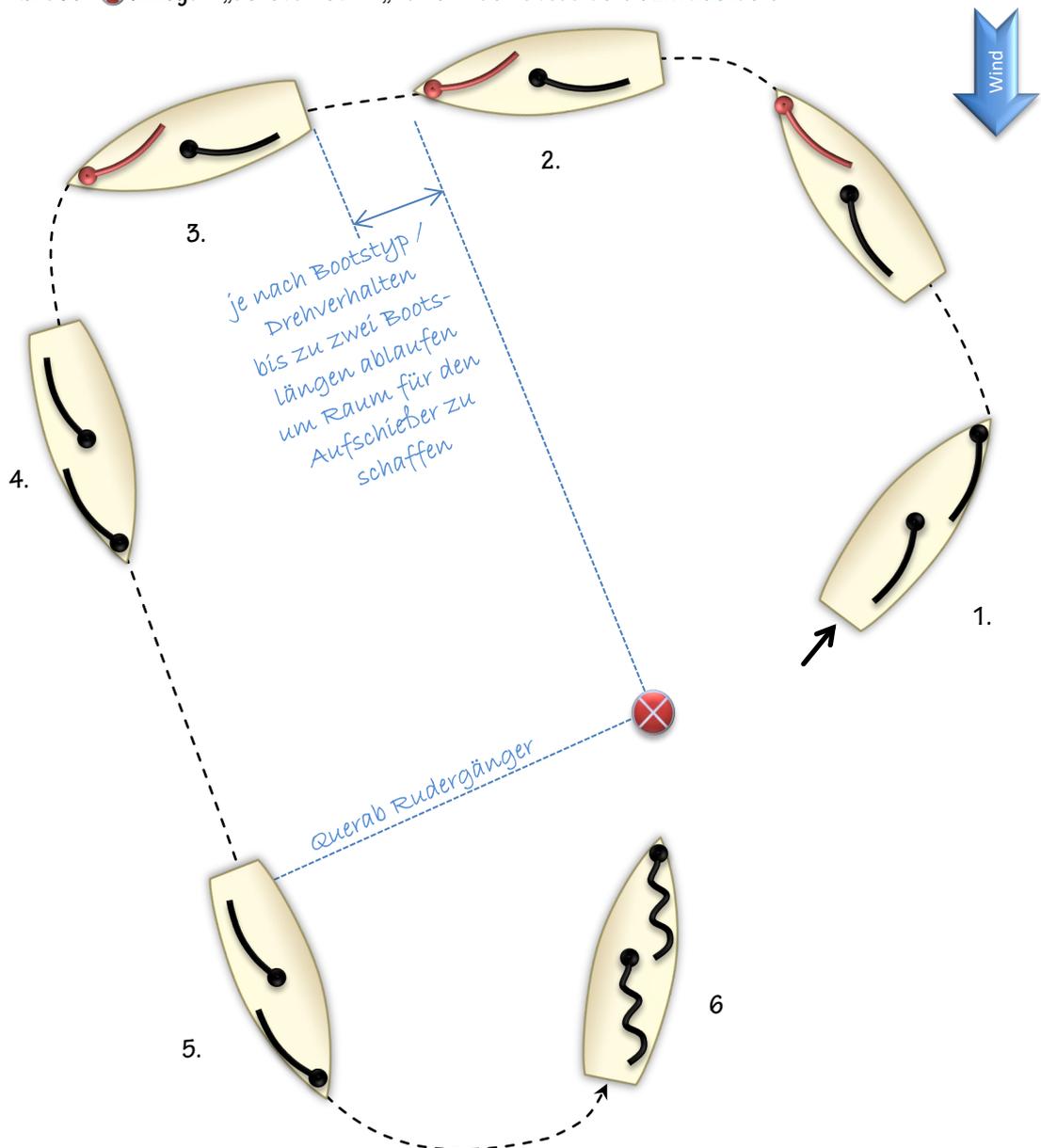
Am- und Halb-Wind-Kurse. Es besteht darin, ohne Änderung der Schotstellungen einen Vollkreis zu fahren.

Das Vorsegel bleibt nach der Wende bewusst „Back“ stehen.

Das Manöver kann aus Am-Wind-Kurs „Einhand“ gefahren werden und die Entfernung zu ☒ wird gering gehalten.

B. Durchführung:

1. a) MOB-Fall Am-Wind-Kurs: „Klar zur Wende“ – „Vorsegel bleibt back“ – „Ree“
 b) MOB Fall Halb-Wind-Kurs: umgehend anluven „Schoten dicht“ – „Klar zur Wende“ – „Vorsegel bleibt back“ – „Ree“
2. Nach der Wende unverzüglich auf Halb-Wind-Kurs abfallen, Kurs halten bis ☒ ca. 2 Bootslängen achteraus
3. „Wahrschau Halse“ – „Rund achtern“ Auf Raum-Wind-Kurs ablaufen
4. Auf dem Weg zu Position 5. – „Klar zum Aufschießer“
5. Wenn ☒ querab Rudergänger – „Aufschießer“
6. Wenn Kurs auf ☒ anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“



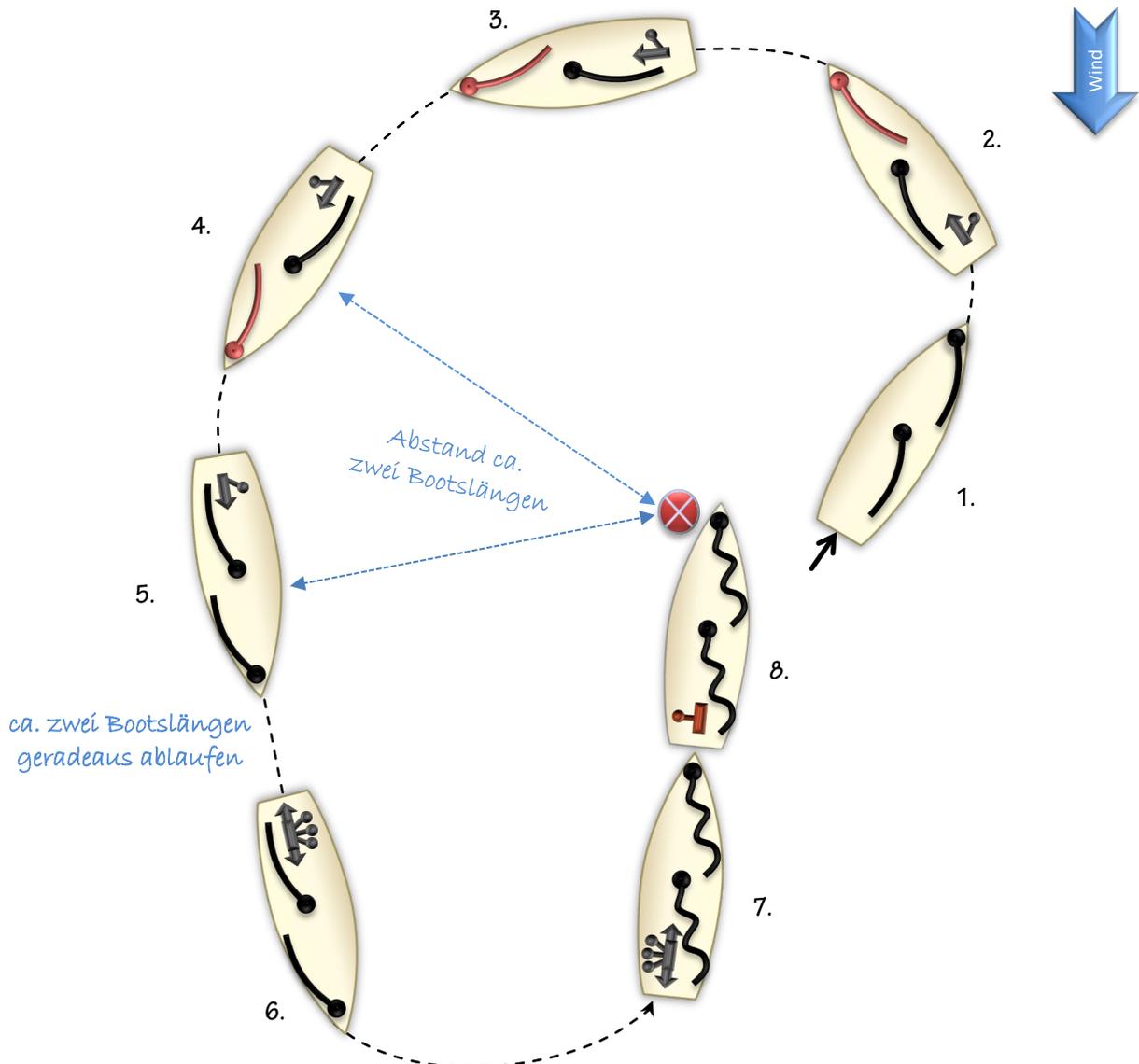
Quickstop motorunterstützt (mit Aufschießler)

A. Anwendung:

Aus jedem Kurs möglich. Es besteht darin, einen Vollkreis zu fahren und dabei nahe bei ☒ zu bleiben
Das Vorsegel bleibt nach der Wende bewusst „Back“ stehen

B. Durchführung:

1. a) MOB-Fall Am-Wind-Kurs: keine Kursänderung „Ree“ – „Vorsegel bleibt back“
b) MOB Fall andere Kurse: umgehend anluven „Schoten dicht“ – „Ree“ – „Vorsegel bleibt back“
2. Maschine starten, einkuppeln und die Drehzahl erhöhen
3. Mit einem Abstand von bis zu zwei Bootslängen in einer Kreisfahrt um ☒ fahren
4. „Rund achtern“. Weiter abfallen bis Vorsegel nicht mehr Back steht
5. Sobald der Großbaum übergeht, Ruder mittschiffs und ca. 2 Bootslängen geradeaus ablaufen
Auf dem Weg zu Position 6. – „Klar zum Aufschießler“
6. „Aufschießler“
7. Wenn Kurs auf ☒ anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“
8. **WICHTIG!** Kurz bevor ☒ aus dem Blickfeld des Rudergängers verschwindet bzw. auf Höhe Bug ist, **auskuppeln!**



Teardrop

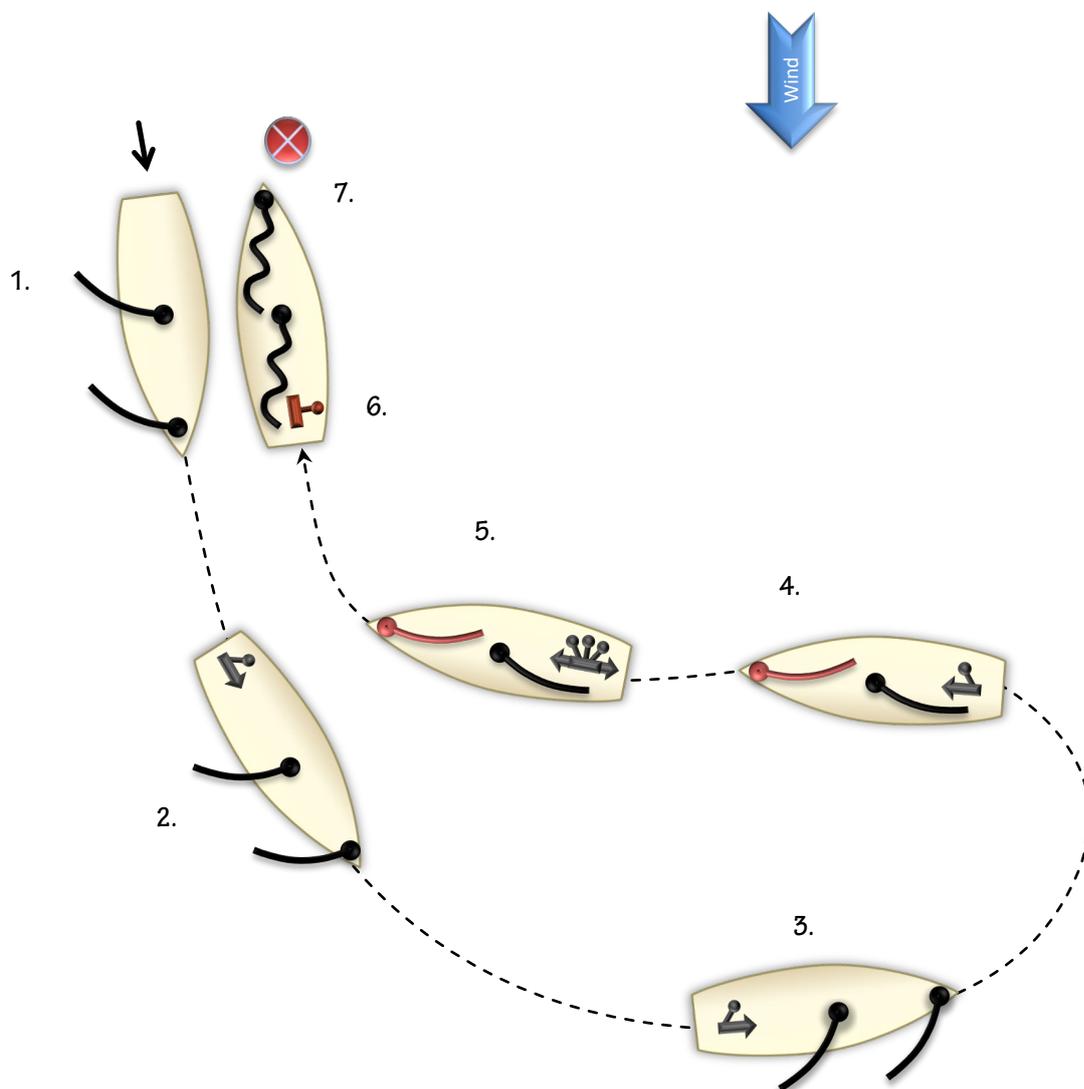
(Motorunterstützt)

A. Anwendung:

Raum- und Vor-Wind-Kurse. Eignet sich auch, wenn ein Spinnaker gesetzt ist

B. Durchführung (ohne Motorunterstützung fallen die Maschinenanweisungen weg):

1. Im MOB-Fall 2-3 Bootslängen ablaufen.
Während dessen Maschine starten, einkuppeln und die Drehzahl erhöhen
2. Anluven
3. „Klar zur Wende“ – „Ree“ – „Schoten kursgerecht mitführen – Vorsegel bleibt back“
4. Nach der Wende unverzüglich abfallen auf Halb-Wind-Kurs
Auf dem Weg zu Position 5. – „Klar zum Aufschießer“
5. Bei Erreichen der Position für einen Aufschießer – „Aufschießer“
6. Wenn Kurs auf ☒ anliegt – „Schoten los“ – „Aufnahme an Steuerbord bzw. Backbord“
7. **WICHTIG!** Kurz bevor ☒ aus dem Blickfeld des Rudergängers verschwindet bzw. auf Höhe Bug ist, auskuppeln!



Beilieger (Münchner Manöver)

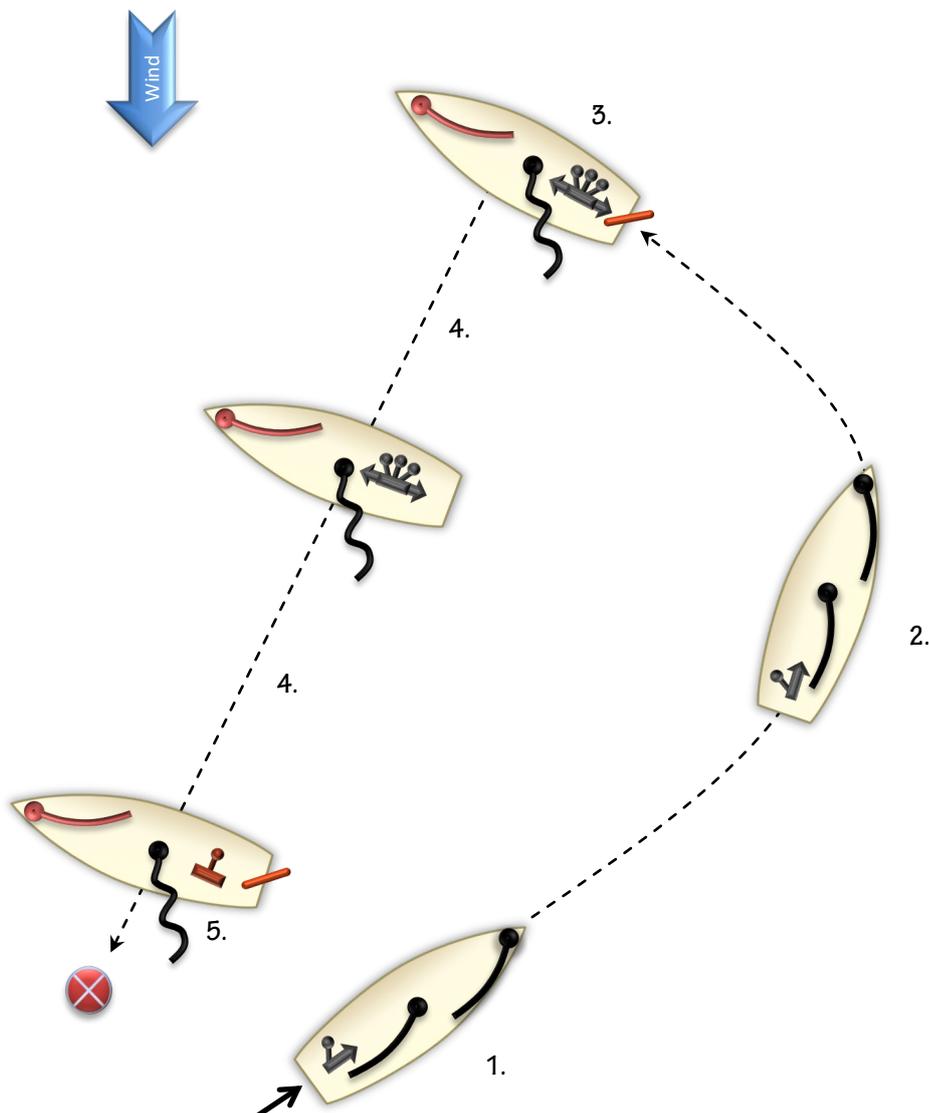
(Motorunterstützt)

A. Anwendung:

Vorzugsweise aus Am-Wind-Kursen, da das Vorsegel i.d.R. bereits dichtgeholt ist und somit nicht bedient werden muss
Das Vorsegel bleibt nach dem Beidrehen bewusst „Back“ stehen
Mit der Großsegelstellung lässt sich das Verhalten des Bootes beim Beilieger etwas „justieren“
Das Boot bildet relativ ruhig stehen und treibt langsam auf das aufzunehmende Objekt zu
Keine schlagenden Segel oder Schoten
Der Großbaum ist in einer günstigen Position um als Bergehilfsmittel zu dienen

B. Durchführung (ohne Motorunterstützung fallen die Maschinenanweisungen weg):

1. Im MOB-Fall Maschine starten (sofort Anluven falls das Manöver aus Halb-Wind-Kurs gefahren wird)
2. „Vorschot dicht“ (falls noch nicht durchgesetzt) – „Klar zum Beidrehen“ – „Vorsegel bleibt back“ – „Ree“. Beidrehen
3. Nach dem Beidrehen – „Großschot los“. **Hart Luvruder legen**. Beiliegen
4. Bei Bedarf durch Einsatz der Maschine Driftbahn korrigieren
5. **WICHTIG! Kurz vor Erreichen** ☒ bzw. **wenn** ☒ **aus dem Blickfeld des Rudergängers verschwindet, auskuppeln!**



Beilieger (Hamburger Manöver)

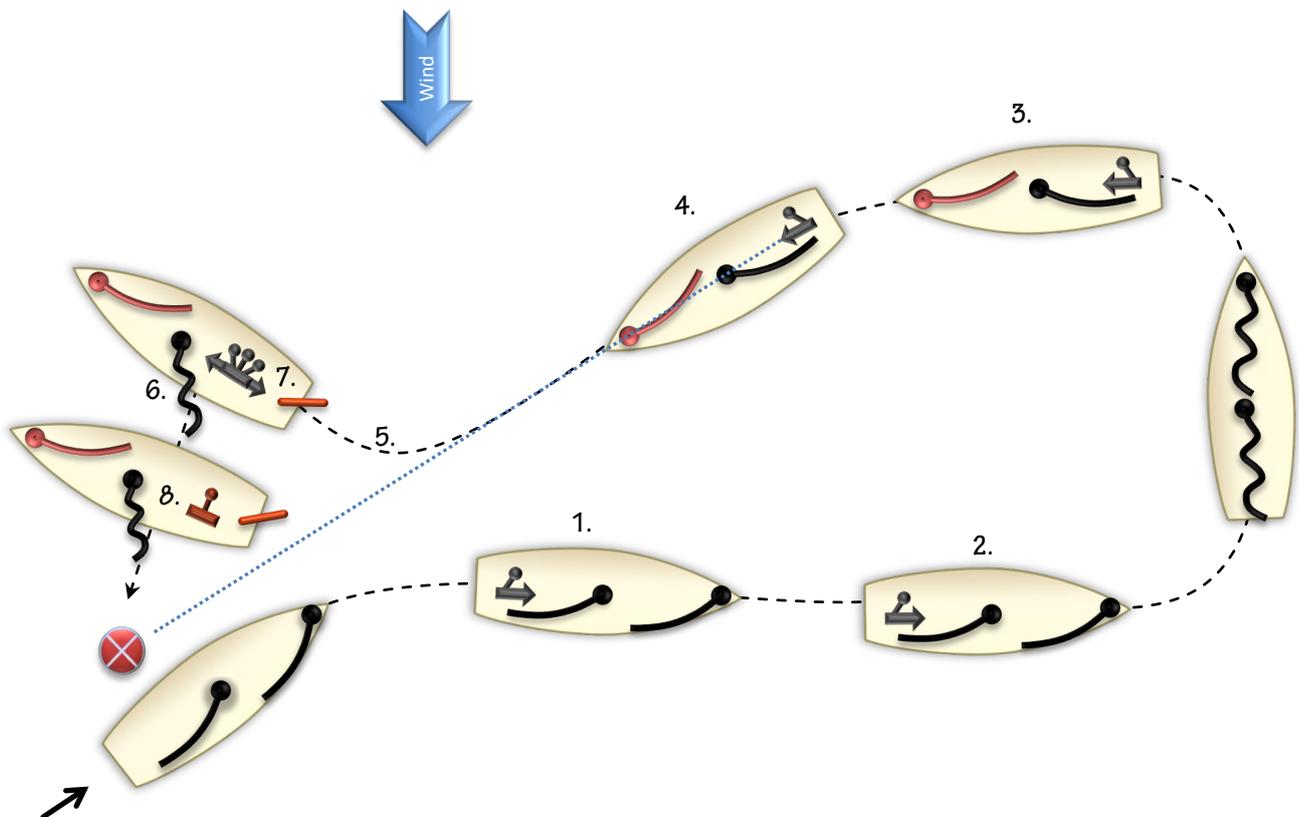
(Motorunterstützt)

A. Anwendung:

Vorzugsweise aus Am-Wind-Kursen, da das Vorsegel i.d.R. bereits dichtgeholt ist und somit nicht bedient werden muss
Das Vorsegel bleibt bewusst „Back“ stehen
Mit der Großsegelstellung lässt sich das Verhalten des Bootes beim Beilieger etwas „justieren“
Das Boot bleibt relativ ruhig und treibt langsam auf das aufzunehmende Objekt zu
Keine schlagenden Segel oder Schoten
Der Großbaum ist in einer günstigen Position um als Bergehilfsmittel zu dienen

B. Durchführung (ohne Motorunterstützung fallen die Maschinenanweisungen weg):

1. Im MOB-Fall auf Halb-Wind-Kurs gehen und 1-2 Bootslängen ablaufen, Maschine starten und einkuppeln
2. „Klar zur Wende“ – „Schoten dicht“ (falls notwendig) – „Vorsegel bleibt back“ – „Ree“
3. **Nach der Wende steht das Vorsegel „Back“**
4. Kurs auf ⊗ (Peilliene)
5. Sobald ⊗ in der Nähe des Bootes, **hart Luvruder anlegen**
6. „Großschot los“. Beiliegen
7. Bei Bedarf durch Einsatz der Maschine Driftbahn korrigieren
8. **WICHTIG! Kurz vor Erreichen ⊗ bzw. wenn ⊗ aus dem Blickfeld des Rudergängers verschwindet, auskuppeln!**



MOB unter Maschine

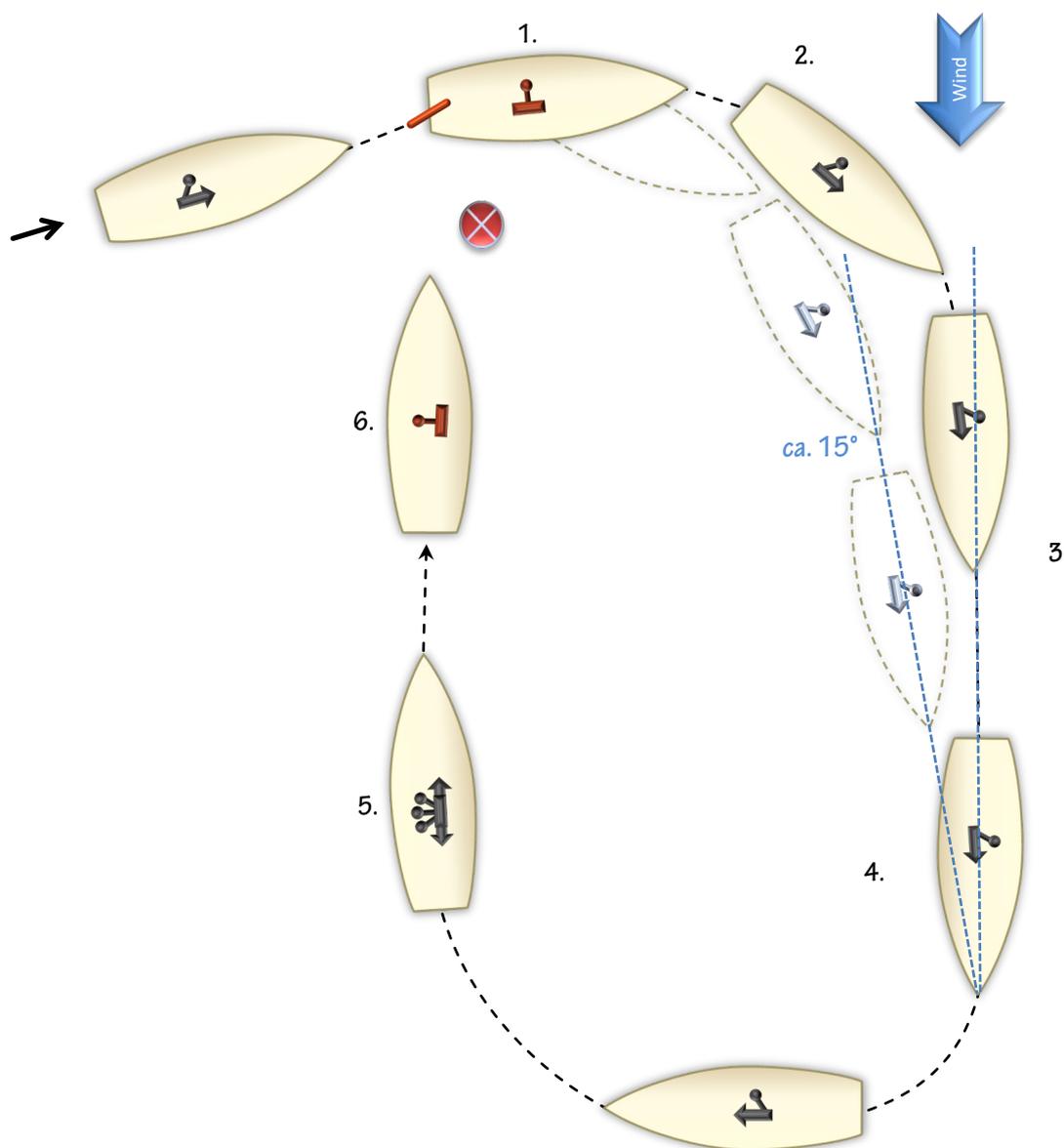
NUR bei Ausbildung/Prüfung in der Antriebsart „Antriebsmaschine“

A. Anwendung:

MOB Manöver, wenn keine Segel gesetzt sind und unter Maschine gelaufen wird

B. Durchführung:

1. Im MOB-Fall sofort auskuppeln und das Heck vom überbordgegangenem Objekt weglenken (hier Ruderlage Stb)
2. Wiedereinkuppeln, wenn sich das überbordgegangene Objekt außerhalb des Gefahrenbereichs der Schraube befindet
3. Boot so steuern, dass mit dem Wind abgelaufen werden kann
Anm.: Wenn das Ablaufen sehr dicht am überbordgegangenen Objekt beginnt, schafft beim Ablaufen mit dem Wind eine Abweichung von ca. 15° zur Ideallinie Raum für die Kursänderung Richtung ⊗ (siehe gestrichelte Boote)
4. Im Abstand von ca. 3 Bootslängen Gas wegnehmen und den Kurs in Richtung ⊗ ändern
5. Nach der Kursänderung muss ⊗ gegen den Wind angesteuert werden
6. **WICHTIG!** Kurz bevor ⊗ aus dem Blickfeld des Rudergängers verschwindet bzw. auf Höhe Bug ist, auskuppeln!
Bei 2 Ruderständen Aufnahme günstiger Weise auf der Seite, an dem sich die Motorsteuerung befindet

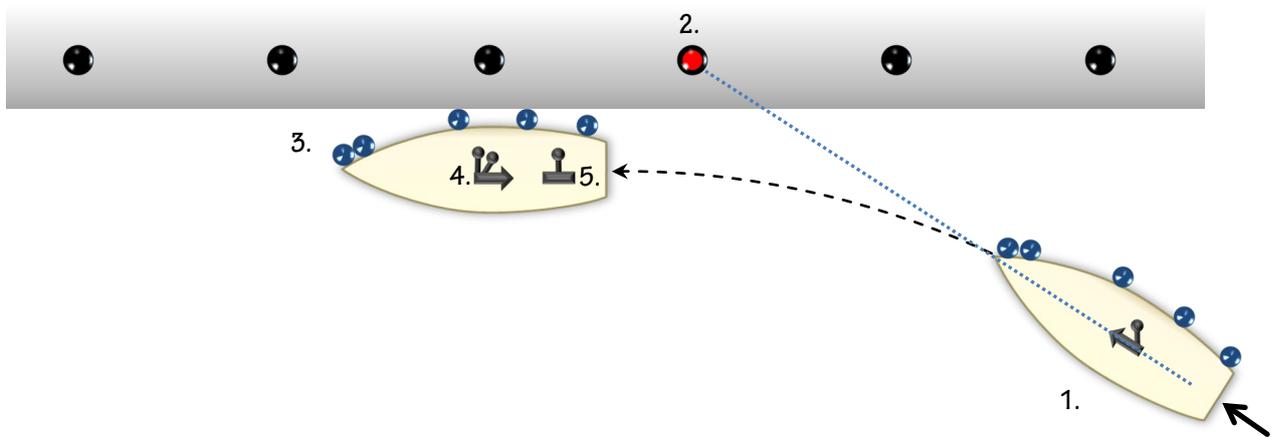


Anlegen Längsseits Stb (linksgängige Schraube ☺)

(Bei diesem Manöver sind Rückmeldungen (RM) der Leinenbediener unumgänglich)

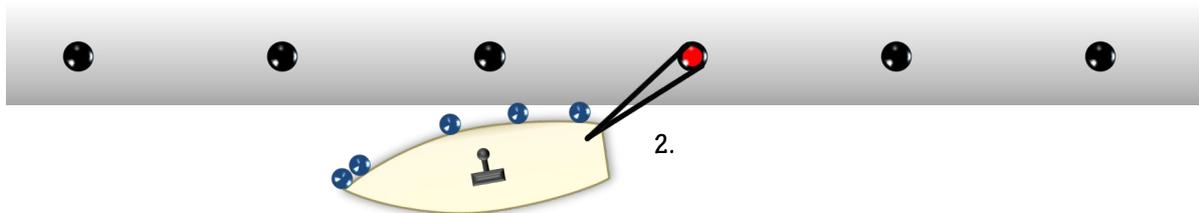
Phase 1: Annäherung

1. Anfahrwinkel und -geschwindigkeit in Abhängigkeit von Windrichtung und -stärke
2. Befestigungspunkt, an dem die Achterleine befestigt werden soll, ansteuern (Feilliene)
- Auf dem Weg zu Position 3. Boot langsam längsseits am Steg ausrichten
3. Boot noch in Fahrt und annähern parallel zum Steg (noch ohne Fenderkontakt)
4. Aufstoppen. (Ruderlagenänderung nicht notwendig, da der Radeffekt das Heck zum Steg drückt)
Boot muss bei Berührung der Fender mit dem Steg stehen!
5. Am Ende der Phase 1 auskuppeln – Boot aufgestoppt am Steg



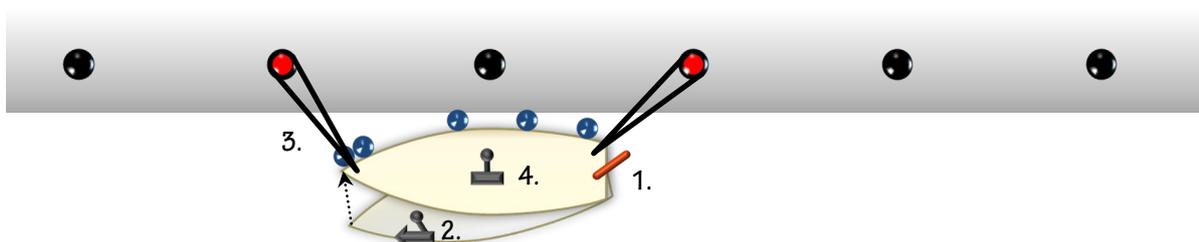
Phase 2: Ausbringen Achterleine

1. Besatzungsmitglied an Land oder Übergabe der Leine an einen Helfer am Steg
2. Achterleine ausbringen. „Achterleine fest“. RM „Achterleine fest!“



Phase 3: Bug zum Steg und Vorleine

1. **Hart Ruderlage Stb** (Bug zum Steg)
2. Vorwärts einkuppeln und in die Achterleine eindampfen - Heck wird freigehalten und Bug wird zum Steg gedrückt
3. Vorleine ausbringen. „Vorleine fest“. RM „Vorleine ist fest!“
4. Auskuppeln - Boot fest

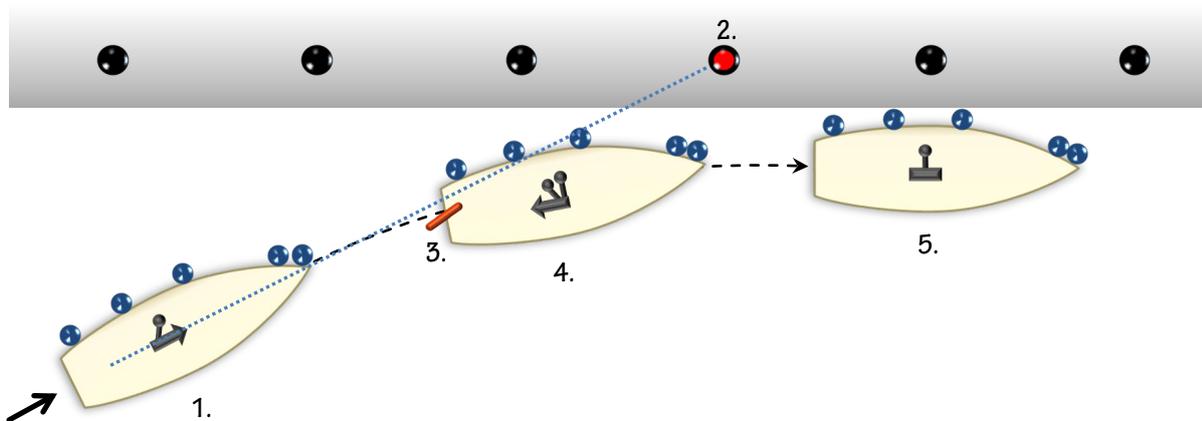


Anlegen Längsseits Bb (linksgängige Schraube ☹)

(Bei diesem Manöver sind Rückmeldungen (RM) der Leinenbediener unumgänglich)

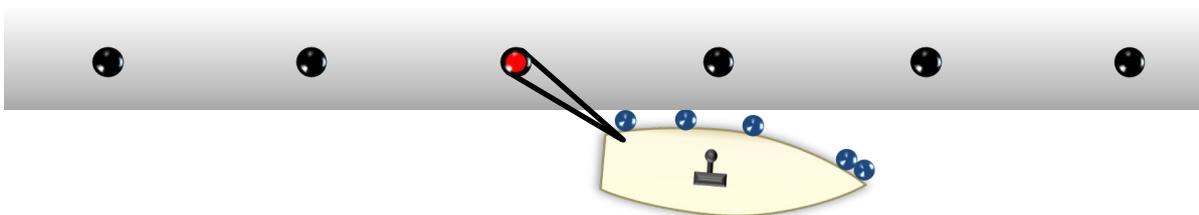
Phase 1: Annäherung

1. Anfahrwinkel und -geschwindigkeit in Abhängigkeit von Windrichtung und -stärke
2. Befestigungspunkt, an dem die Achterleine befestigt werden soll, ansteuern (Feilliene)
3. Noch vor Erreichen der Endposition **in der Vorwärtsbewegung Ruder so legen, dass das Heck moderat zum Steg läuft** (hier Bug nach Stb), um so der Bewegung durch den Radeffekt (weg vom Steg) beim Aufstoppen entgegenwirken zu können
4. Aufstoppen (**Boot muss bei Berührung der Fender mit dem Steg stehen!**)
5. Am Ende der Phase 1 auskuppeln – Boot aufgestoppt am Steg



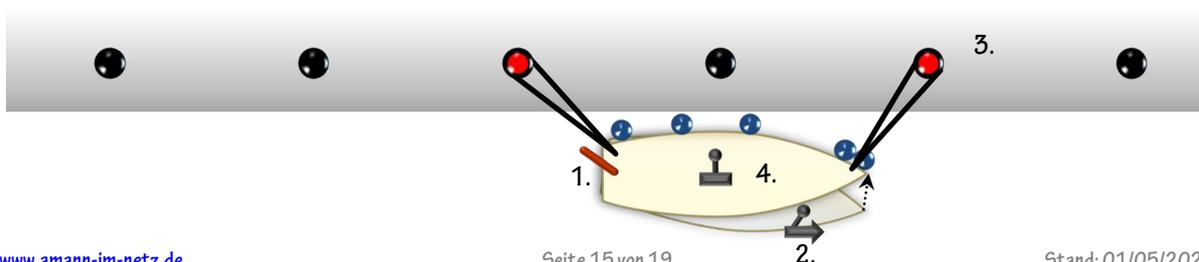
Phase 2: Ausbringen Achterleine

1. Besatzungsmitglied an Land oder Übergabe der Leine an einen Helfer am Steg
2. Achterleine ausbringen. „**Achterleine fest**“. RM „Achterleine ist fest!“



Phase 3: Bug zum Steg und Vorleine

1. **Hart Ruderlage Stb** (Bug zum Steg)
2. Vorwärts einkuppeln und in die Achterleine eindampfen - Heck wird freigehalten und Bug wird zum Steg gedrückt
3. Vorleine ausbringen. „**Vorleine fest**“. RM „Vorleine ist fest!“
4. Auskuppeln - Boot fest

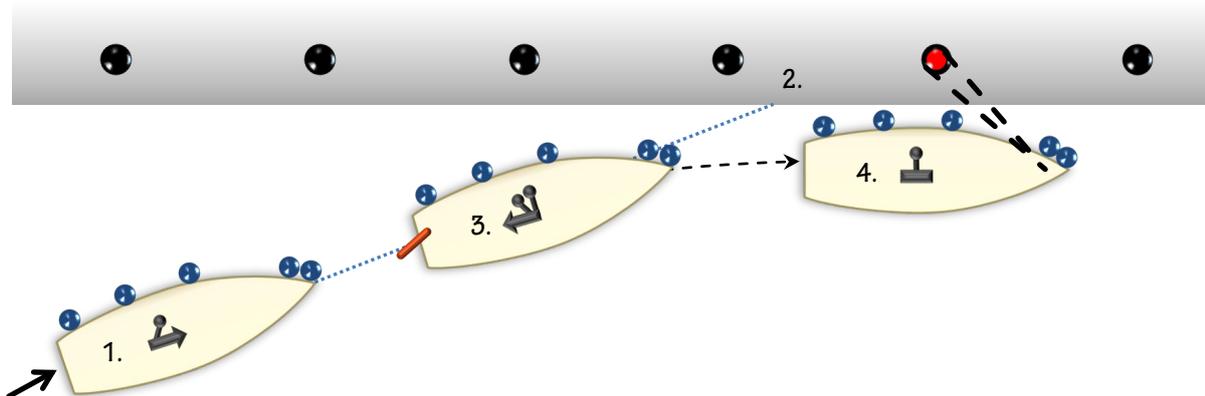


Anlegen mit Eindampfen in die Vorspring

Eignet sich besonders bei starkem ablandigem Wind
(Bei diesem Manöver sind Rückmeldungen (RM) der Leinenbediener unumgänglich)

Phase 1: Annäherung (Bug gut abfendern!)

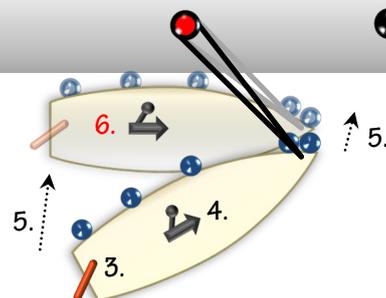
1. Anfahrwinkel und –geschwindigkeit in Abhängigkeit von Windrichtung und –stärke
2. Punkt an dem das Heck in etwa liegen soll, ansteuern (Peilliene)
3. Noch vor Erreichen der Endposition **in der Vorwärtsbewegung Ruder so legen, dass das Heck moderat zum Steg läuft** (falls möglich, kann auf Anweisung RG die Vorspring übergeben / ausgebracht und auf Slipp gelegt werden)
4. Aufstoppen (**Boot muss bei Berührung der Fender mit dem Steg stehen!**)
5. Am Ende der Phase 1 auskuppeln – Boot aufgestoppt am Steg



Phase 2: Eindampfen in die Vorspring

1. Besatzungsmitglied an Land oder Übergabe der Leine an einen Helfer am Steg (falls noch nicht geschehen)
2. „Vorspring fest“. RM „Vorspring ist fest!“
3. Hart Ruderlage vom Steg weg (hier Stb; Heck läuft zum Steg!)
4. Vorwärts einkuppeln und **moderat** nach vorne fahren bis die Vorspring Spannung hat (*)
5. Danach so viel Gas geben, bis sich das Boot zum Steg bewegt (*)
6. Bei erreichen Endposition **nicht auskuppeln und Ruderlage beibehalten**

* Auch wenn die Yacht bei ablandigem Wind vor dem Einkuppeln (4.) vom Steg weggetrieben wird, kann sie ohne Probleme wieder an den Steg gebracht werden (5.)



Phase 3: Ausbringen Achterspring

1. Ausbringen Achterspring. „Achtspring fest“. RM „Achtspring ist fest!“
2. Auskuppeln - Boot am Steg fest
3. Bei Bedarf können jetzt Achter- und Vorleine ausgebracht werden

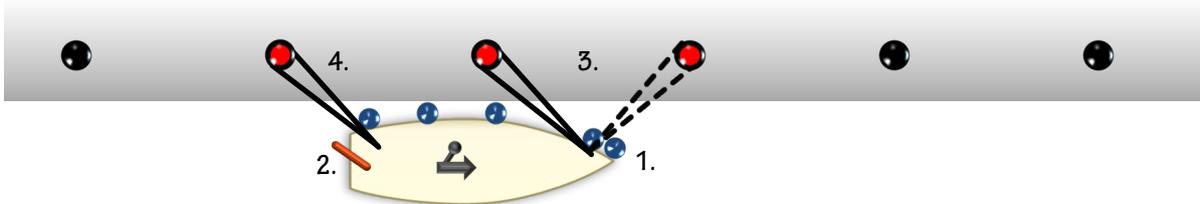


Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring

(Bei diesem Manöver sind Rückmeldungen (RM) der Leinenbediener unumgänglich)

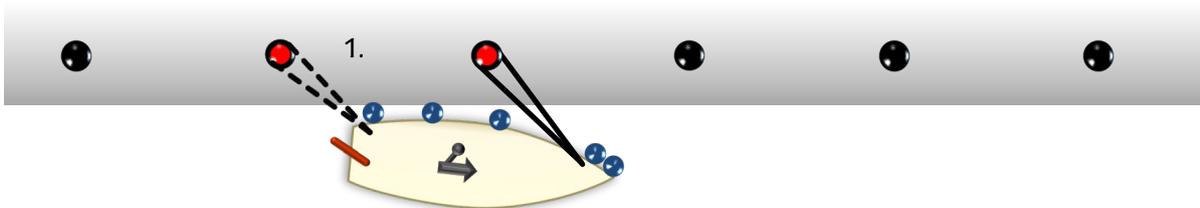
Phase 1: Vorbereitung (Bug gut abfendern. Kugelfender als „laufenden Fender“ bereithalten. Warschau Anker)

1. „Klar zum Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring“ – „Vorleine und Achterleine auf Slip“. RM abwarten
2. Maschine starten, Ruderlage zum Steg, einkuppeln Vorwärtsfahrt
3. „Vorleine umlegen zur Vorspring, durchsetzen und auf Slip belegen“. RM abwarten
4. Besatzungsmitglied vom Steg an Bord nehmen

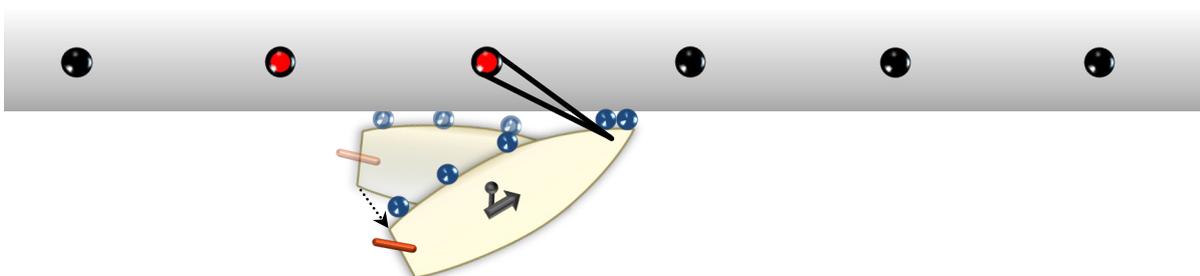


Phase 2: Achterleine los

1. „Achterleine los“. RM „Achterleine ist los“ (wenn frei vom Steg)

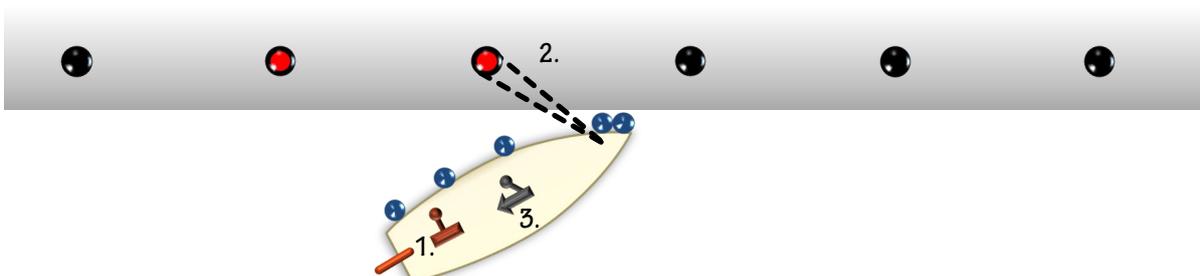


Phase 3: Eindampfen in die Vorspring



Phase 4: Vorspring los

1. Ruderlage gerade aus – Maschine auskuppeln
2. „Vorspring los“
3. Einkuppeln Rückwärtsfahrt
4. RM „Vorspring ist los“ (wenn frei vom Steg)

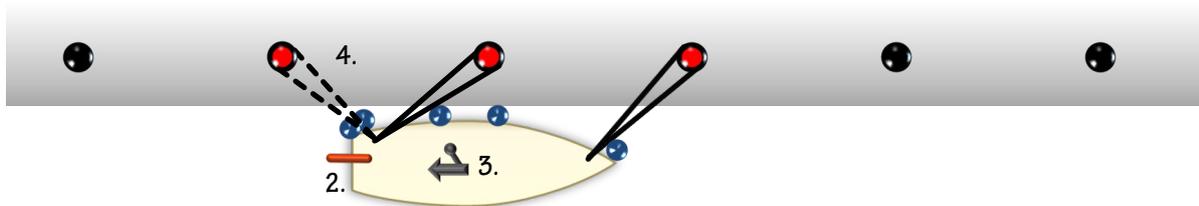


Ablegen mit Eindampfen i. d. Achterspring

(Nur mit breitem Heck. Bei diesem Manöver sind Rückmeldungen (RM) der Leinenbediener unumgänglich)

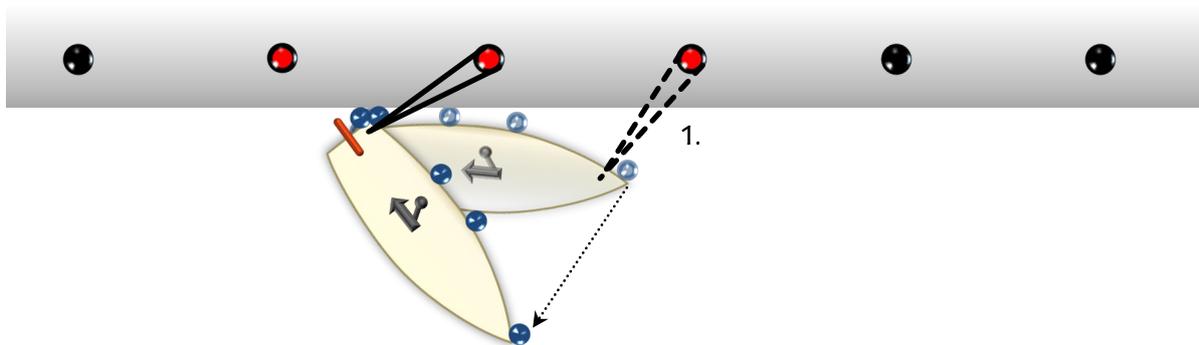
Phase 1: Vorbereitung (Heck gut abfendern. Kugelfender als „laufenden Fender“ bereithalten. Wahrschau Anbauteile)

1. „Klar zum Ablegen durch Eindampfen in die Achterspring“ – „Vorleine und Achterleine auf Slip“. RM abwarten
2. Maschine starten, Ruderlage mittschiffs
3. Einkuppeln Rückwärtsfahrt
4. „Achterleine umlegen zur Achterspring, durchsetzen und auf Slip belegen“. RM abwarten
5. Besatzungsmitglied vom Steg an Bord nehmen



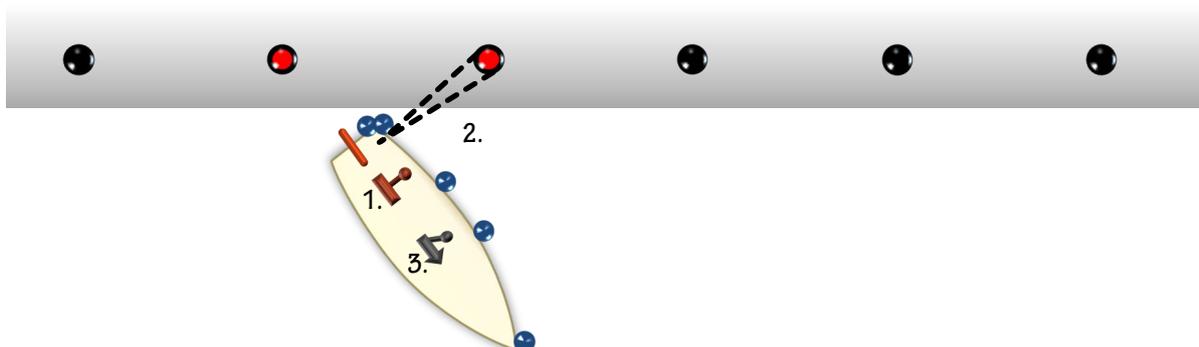
Phase 2: Bedienung Vorleine

1. Sobald Achterleine auf Spannung ist und das Eindampfen beginnt: „Vorleine los“
RM „Vorleine ist los“ (wenn frei vom Steg)



Phase 3: Achterspring

1. Maschine auskuppeln
2. „Achterspring los“
3. Einkuppeln Vorwärtsfahrt
4. RM „Achterspring ist los“ (wenn frei vom Steg)



Folgenden Personen danke ich für ihr konstruktives Feedback:

Kopsa Werner (Skipper, SKS)

