



Übungen zu Termin 9

Nach dem Frühstück (siehe letzte Übung) setzt ihr eure Fahrt fort. Es ist heute der 23.6.2012. Von der Tonne Neue Weser 4 wollt ihr heute noch bis Spiekeroog segeln. Der auffrischende Wind weht aus S-SE mit derzeit 12-15 Knoten.

1. Ihr blickt zurück zur Neue Weser – Nord-Reede und wundert Euch beim Blick in die Karte. Dort seht ihr Symbole, die man im Bereich einer Reede nicht erwarten würde. Um welche Zeichen handelt es sich? Was bedeuten sie?
2. Ihr steuert einen KüG von 248° . Welches Seezeichen liegt auf Eurem aktuellen Kurs?
3. Backbord voraus seht ihr ein Fahrzeug mit Kurs NW, das einen Rhombus zwischen zwei Bällen zeigt. Ihm nähert sich ein kleineres rotes Fahrzeug an dem ihr eine Flagge (weiß über rot) ausmachen könnt. Um welche Fahrzeugtypen handelt es sich wohl? Was passiert dort gerade?
4. In der Mitte des Fahrwassers angekommen, seht ihr von Steuerbord einen sich schnell nähernden Tanker auf Euch zu kommen. Die Peilung ändert sich kaum. Ihr denkt über die für Euch geltenden Ausweichregeln nach. Welches Regelwerk gilt an eurer aktuellen Position? Hat der Tanker Vorfahrt? Wie verhaltet ihr Euch demgemäß richtig?
5. Ihr setzt das Kreuzen des Fahrwassers fort und erreicht um 6:30h die Tonne Jade 1. Hier setzt ihr Kurs auf die Tonne Otzumer Balje. Welchen MgK müsst ihr dazu steuern? Die Ablenkung sei $+4^\circ$. (Zusatzfrage für Segler: welchen Kurs zum Wind fahrt ihr?)
6. Da es noch früh ist, beschließt ihr vor der Einfahrt in den Hafen noch ein kurzes Manövertraining einzuschieben, wenn ihr den Westturm Wangerooge auf 115° peilt. Wie weit ist es bis zu diesem Punkt und wo liegt er? Wie lange braucht ihr dort hin, wenn ihr gerade mit 6,3kn unterwegs seid?
7. Am entsprechenden Punkt angekommen wirft einer eurer Mitsegler die MOB-Boje ins Wasser und ruft „Boje über Bord“. Ihr fahrt das Manöver unter Segeln. Welche Anweisungen zu Sofortmaßnahmen gebt ihr nun an eure Mitsegler?
8. Skizziert das Standardmanöver das ihr jetzt fahrt. Berücksichtigt dabei euren aktuellen Kurs und die vorherrschende Windrichtung. Markiert hierbei die entscheidenden Punkte des Manövers an denen sich die Segelstellung ändert. Welches Manöver hättet ihr bei diesem Kurs ebenfalls fahren können?
9. Zähle mindestens 3 Möglichkeiten auf, um eine über Bord gefallene Person wieder an Deck zu bekommen. Worauf ist beim An-Bord-holen unbedingt zu achten, insbesondere bei niedrigen Wassertemperaturen?
10. Nach dem Manövertraining wollt ihr nach Spiekeroog einfahren. Da der Wind merklich nachgelassen hat, bergt ihr euer Vorsegel und startet den Motor, um etwas zügiger voranzukommen. Was solltet ihr vor dem Starten überprüfen (Zweikreis-Kühlsystem)? Worauf müsst ihr nach Starten des Motors achten? Welches Sichtzeichen müsst ihr setzen?
11. Gegen 12 Uhr lauft ihr in den Hafen Spiekeroog ein. Es sind nur noch Plätze in der Box frei. Worauf ist hinichtlich der Fender zu achten? Wenn ihr mit Kurs 90° vorwärts in die Box fahrt: Welche beiden Leinen sind am Wichtigsten?

Nach dem langen Schlag über Nacht habt ihr Euch eine Pause verdient und verbringt den Rest des Tages im Hafen.



Lösungen zu Termin 9

1. Im Bereich der Reede sind mehrere Rauten zu sehen, die für Wrackreste stehen (INT 1, K31), die beim Ankern zu meiden sind. Die Häufung dieser Symbole innerhalb eines ausgewiesenen Ankerbereichs ist ungewöhnlich.
2. Die grüne Tonne 1b/Jade 1
3. Es handelt sich um ein manövrierbehindertes Fahrzeug der Großschifffahrt, dem sich ein Lotsenboot nähert. Auf Grund seines Kurses ist klar, dass es sich um ein auslaufendes Fahrzeug handelt, das Lotsenboot kommt daher längsseits um den Lotsen nach der Ausfahrt aus dem Fahrwasser wieder abzuholen.
4. Wir befinden uns außerhalb der 3sm-Zone, jedoch innerhalb eines betonnten Fahrwassers. Daher gilt hier die SeeSchStrO. Da der Tanker dem Fahrwasser folgt hat er tatsächlich Vorfahrt (im Gegensatz zur KVR). Wir fallen ab und lassen den Tanker vor uns passieren, da wir ausweichpflichtig sind.
5. Hier sind unterschiedliche Ablesungen der Missweisung möglich. Sinnvoll erscheint jedoch nur die Verwendung des Kastens westlich der aktuellen Position, der aktuell $0^{\circ}5'W + 2^{\circ}5'E = 0^{\circ}5'E$ ausweist. Wir gehen also von einer Missweisung von 0° aus.

MgK	? ... = 211 $^{\circ}$
Abl.	+4 $^{\circ}$
mwK	215 $^{\circ}$
MW	+0 $^{\circ}$
KüG	215 $^{\circ}$ (aus Karte)

Der Kurs zum Wind ist ein Am-Wind-Kurs mit Wind von Backbord.
6. Der Punkt liegt auf der 3-Meilen-Linie. Bis dorthin sind es von der Tonne Jade 1 genau 3sm. Bei der Gegebenen Geschwindigkeit ist die Fahrzeit $3sm / 6,3kn = 28,57min \rightarrow$ also ca. 29min.
7. - Boje beobachten und darauf zeigen!
- Rettungsmittel einsetzen!
- MOB-Taste am GPS lang (!) drücken
8. Die Skizze sollte bei jedem einzelnen Teilnehmer angeschaut werden und auf die wichtigen Punkte des Manövers (Q-Wende) geprüft werden: Abfallen (da zuvor Am-Wind-Kurs) um Höhe zu verlieren, Anluven+Wende, Halbwind-Kurs, Aufschießer/Nahezu-Aufschießer
Möglich wäre auch aus dem Am-Wind-Kurs ein Quickstop-Manöver.
9. - Badeleiter (nur bei keiner bis sehr geringer Welle!!)
- Bergesegel+Spi-Fall mitschiffs
- Verwendung des Großbaums als Kran
Wichtig bei zu befürchtender Unterkühlung: Waagerechtes Bergen des Über-Bord-Gefallenen! Ansonsten ist der Bergetod zu befürchten!
10. Vor dem Starten: Ölstand prüfen, Wasserstand des inneren Kühlkreislaufs prüfen, Motorbilge kontrollieren, Seeventil für Kühlwasser offen?, Hauptschalter der Maschine einschalten. Sinnvollerweise solltet ihr diese Dinge bereits vor dem Auslaufen überprüft haben, um es nicht unterwegs bei Seegang und ggf. unter Zeitdruck machen zu müssen. Nach dem Starten: Kühlwasseraustritt prüfen! Ggf.: Öldruck vorhanden?
Sichtzeichen: Motorkegel ist zu setzen.
11. Die Fender sollten an der Reling befestigt sein, dürfen jedoch noch nicht außenbords hängen, da sie beim Einfahren in die Box an den Dalben hängenbleiben können. Da der Wind aus südlicher Richtung kommt, sind die Luvleinen an StB am Wichtigsten.