

Praxistörn Binnensegeln

Was ist mitzunehmen

Persönliches

- Schlafsack, Isomatte / Luftmatratze
- Inshore oder Dinghi Ölzeug, oder regendichter Anorak und Regenhose
- Segelhandschuhe (Fahrradhandschuhe tun´s auch), Gummistiefel
- Sonnencreme, Sonnenhut, Medikamente, Verhütungsmittel (Mücken, etc.)
- Bootsschuhe oder Turnschuhe mit nicht färbender Sohle
- 1 warmer Pullover, 2 Hosen, T-/Sweatshirts, Badezeug
- Teller, Tasse, Besteck, Geschirrtücher, Feuerzeug, Streichhölzer, Taschenlampe
- Ca. EUR 80,--
- Personalausweis / Reisepass (Visum?)
- Sonnenbrille, Achtung Brillenträger: Sportriemen für die Brille / Ersatzbrille!

Je weniger Gepäck ihr mitnehmt, desto mehr Platz bleibt für Euch selbst auf dem Boot!
Keine Riesentasche, sondern lieber zwei kleine Taschen mitnehmen!

Ausrüstung pro Boot

Nahrungsmittel

Segeln macht hungrig! Die ersten Tage sind ein Wochenende und es finden sich nicht überall gute Einkaufsgelegenheiten. Günstig ist eine gemeinsame Einkaufsplanung vor dem Törn. Findet Kompromisse bei Vegetariern oder Allergikern.

Tipps

- Nicht nur Dosen und Tüten kaufen. Praktisch sind Fertiggerichte, die sich mit Gewürzen und frischen Zutaten aufpeppen lassen, wie z. B. Spaghetti mit Tomatensauce.
- Holländisches ‚Fenderbrood‘ schmeckt nicht Jedem. Alternativen mitnehmen
- Grillen ist auch schön mit zwei Crews: Kohle, Grillgut und Salat gemeinsam organisieren.
- Gewürze nicht vergessen
- Getränke wegen Pfand am besten in NL kaufen.
- Wiederverschließbare Flaschen (Bier, eg. ‚Grolsch‘) vermindern die Auslaufgefahr an Bord. Kronkorken gefährden das Gelcoat des Bootes, also Kronkorken vermeiden!
- Nahrungsmittel lassen sich schnell und schonend in Klappboxen verpacken, die auch gut in die Stauräume passen.

Ab Dienstagabend befinden wir uns auf einer Insel im ‚Zwarten Brecken‘.

Dort gibt es weder Einkaufsmöglichkeiten, noch sanitäre Anlagen! Daher dienstags groß einkaufen, duschen und alle Wasserkarister füllen.

Hardware

- Gas/Benzinkocher, Töpfe, Pfanne, Wasserkarister (mind. 10 l),
- Korkenzieher
- 2-Personenzelt, Grill, Kohle, Kerzen?, Gartenfackeln?
- Schneidbrett, Kochmesser, (Thermosflasche, flexible Küheltasche, Zusatzpaddel?)
- Taschenlampen mit neuen Batterien, Campleuchte, Ersatzkartuschen, Filme
- Klebeband, Werkzeug, Klappspaten, 1 bis 3 Ersatzschäkel, Übungstampen
- Verbandszeug, Klopapier, Fotokamera
- Musikinstrumente, Spiele, etc.

Da es **keinen 230 V Anschluß** auf der Insel gibt, sind **netzabhängige Geräte nicht hilfreich**.

Ausbildungshinweise

Im Rahmen des Praxistörns sollten nicht nur die bei der Prüfung abgefragten, sondern auch einige andere, für das praktische Segeln unerlässliche Dinge vermittelt werden. Diese Liste enthält das prüfungsrelevante Wissen, sowie einige nützliche Anregungen, die von den jeweiligen Bootsführern nach eigenem Ermessen ergänzt werden sollten.

Prüfungsrelevante Inhalte

Fachsprache und korrekte Kommandos werden von vielen Prüfern als wichtig erachtet, gewährleisten den reibungslosen Prüfungsverlauf und können bei fehlerhaften Manövern den Prüfungserfolg entscheiden.

Segelteil

Segel setzen, Reffen, Ablegen, Kurs halten, Kreuzen, Wenden, Halsen, ‚Mann über Bord‘, Beiliegen, Anlegen

Hierbei stets beachten: Ständiger Segeltrimm zur Beibehaltung der richtigen Segelstellung
Sichere Anwendung der Ausweichregeln

Motorteil

Ablegen (rückwärts / durch ‚Eindampfen in die Spring‘), Kurs halten, ‚Kursgerecht aufstoppen‘, ‚Mann über Bord‘, Anlegen mit Aufstopper, rückwärts fahren, 8-fahren.

Knoten

1. Palstek, auch um Gegenstand	2. Achtknoten	3. 1,5 Rundtörn mit zwei halben Schlägen
4. Kreuzknoten	5. Schotsteg einfach und doppelt	6. Webeleinsteg gesteckt und geworfen
7. Stoppersteg	8. Belegen auf einer Klampe	9. Aufschießen einer Leine

Unbedingt notwendige Fertigkeiten

- Beim Segelsetzen sollte sich das Boot stets im Wind befinden, welches Segel zuerst?
- Absoluter Standard: Fock – back – Manöver
- Ablegen unter Fock; wann ist´s elegant und wann unmöglich?
- Möglichkeiten des Segelns unter Fock
- Rückwärts ablegen (Groß back)
- Geschickte Nutzung des Festmacher beim Ablegen, korrekte Leinenführung beim Liegen
- Steuern mit den Segeln
- Anlegen: Niemals beim raumen Wind mit Großsegel, Nutzung der Fock
- Der Motor kann eine große Hilfe sein, man sollte sich jedoch nicht auf ihn verlassen
- Umgang mit Paddel und Stake

Orientierung auf dem Wasser

Leider waren in den letzten Jahren immer wieder einige Crews zum Prüfungszeitraum nicht in der Lage, alleine den Weg zum Lager zurück zu finden. Dies stört zwar nicht beim Erhalt des Scheines, führt jedoch zu peinlichen Situationen beim Selbstchartern und Segeln. Deshalb hier einige Anregungen:

- Gemeinsame Kartenbesprechung vor dem Start
- Kursplanung ruhig oft der Mannschaft überlassen
- Erklärung von Landmarken und Seezeichen als Orientierungshilfe
- Orientierung anhand der Himmelsrichtungen

Nicht direkt geprüftes, aber wichtiges Wissen

Vorausschauendes Handeln

1. Frühzeitiges Ankündigen eines Manövers unter Hinweis auf die zu beachtenden Faktoren und besonderen Umstände
2. Genaue Absprache von Tätigkeiten und Positionen an Bord vor dem Segelsetzen, An- und Ablegen und anderen Manövern.
3. Genaue Beobachtung der Verkehrssituation auf dem beabsichtigten Weg.
4. Frühzeitiges Erkennen der Windverhältnisse auf einem beabsichtigten Kurs. Berücksichtigung von Windabdeckung u. ä. Überlegung von günstigen Stellen z. B. zum Wenden und für andere Manöver.
5. Finden günstiger Anlegeplätze; muss ich wirklich auf Legerwall festmachen? Schlafe ich gut bei Schwell? Was passiert, wenn nachts der Wind dreht?
6. Gemeinsame Betrachtung der Karte mit Besprechung der örtlichen Gegebenheiten und Regeln
7. Häufige Beobachtung des Wetters und vorausschauende Reaktion (Regenkleidung, Schwimmwesten, Reffen, etc.)

Sicherheitsbewusstsein

In den früheren Jahren kam es leider zu einigen Kenterungen. Davon waren sowohl erfahrene Bootsführer mit guter Revierkenntnis, als auch Neulinge betroffen. Bei einigen herrschte der Irrglaube, Valken seien nicht kenterbar. Es ist zu hoffen, dass sich die Wahrheit inzwischen herumgesprochen hat und sowohl Bootsführer als auch Mannschaften rechtzeitig den Ernst der Lage einsehen werden.

Hierzu einige Denkanstöße:

1. Wer rechtzeitig refft ist nicht feige, sondern der bessere und oft auch der schnellere Segler.
2. Die Schwimmwesten sind nicht zum Auspolstern der Bugspitze gedacht. Sie gehören griffbereit gelagert. Sie sollten frühzeitig angelegt werden. Wer dies vorschlägt ist kein Weichei, sondern vernünftig. Der Bootsführer sollte ruhig mit gutem Beispiel vorangehen.
3. Die Klemme der Großschot ist als kurzzeitiges Hilfsmittel und nicht als Aufbewahrungsort für diese vorgesehen.

Die Großschot gehört immer in die Hand.

Bei schwerem Wetter eventuell in die einer erfahrenen Person. Abgesehen davon, dass die Azubis den Umgang mit den Schoten lernen und rege mit den Segeln arbeiten sollen, erreicht ein an der Want sitzender Bootsführer die geklemmte Schot im Gefahrenmoment kaum rechtzeitig. Bei häufig unerwünscht geklemmter Schot ist es angebracht, die Klemme ‚abzutapen‘.

4. Bei Gewitter ist die freie Wasserfläche aufgrund der Böen- und Blitzgefahr rechtzeitig zu verlassen.
5. Regenzeug und Gummistiefel sollten griffbereit gelagert werden und vor dem Nasswerden angelegt werden.

Motorbootausbildung

Wichtig

Leider war die Motorbootausbildung in den früheren Jahren ein Punkt unseres Praxistörns, der viele Probleme und Schwierigkeiten verursachte. Dies hatte hauptsächlich drei Gründe:

- Der enge Zeitplan für die Motorbootausbildung
- Probleme mit der Motorboot-Technik
- Disziplin

Da der Schwerpunkt der Ausbildung auf Segeln liegt, ist es nicht wünschenswert, das Zeitlimit der Motorbootausbildung auszudehnen. Aus finanziellen Gründen ist ein zweites Boot nur im Notfall zu erwägen. Die Probleme mit dem Motorboot resultieren zum größten Teil aus unsachgemäßem Umgang damit.

Die größte Schwierigkeit bestand in undiszipliniertem, teilweise asozialem Verhalten der Crews untereinander. Sehr oft wurden Termine und Absprachen nicht eingehalten und die ausgemachten Fahrzeiten überzogen. Dies vermieste einigen Gruppen die gesamte Tagesplanung des letzten Ausbildungsabschnittes.

Aus diesem Grunde gelten folgende strenge Regeln, die restriktiv überwacht werden.

1. Jede Gruppe haftet mit einer Verspätungskautions in Höhe von EUR 20,00.
2. Diese verfällt im Falle von Überziehung der Übungszeit ohne triftigen Grund (Panne), zugunsten der geschädigten Gruppe (1 Kasten ?Grosch? ist eine gute Entschuldigung)
3. Dies berechtigt nicht zur vollständigen Ausnutzung deren Übungszeit. Im Falle einer Überziehung um mehr als 50 % Prozent verfällt aller Übungsanspruch zugunsten der geschädigten Gruppe.
4. Jede Gruppe ist verpflichtet, sich vor dem Übungstag über die Zeiten und eventuelle Änderungen zu orientieren.
5. Das Motorboot wird nur an die laut Liste berechnigte Gruppe übergeben. Beim Tausch muß das Einverständnis der laut Liste vorgesehenen Gruppe schriftlich in der Log-Liste festgehalten werden, ansonsten ist die vorgesehene Gruppe verantwortlich.
6. Ist eine Gruppe 30 Minuten nach dem vereinbarten Übergabezeitpunkt nicht erschienen, kann eine andere Gruppe das Boot nutzen. Diese haftet nun mit eigener Zeit und Geld für die pünktliche Abgabe an die nächste Gruppe.
7. Das Motorboot darf nur auf dem ?Swarten Brecken? benutzt werden. Der Bootsführer sollte einen in Lagernähe befindlichen Übungsraum suchen oder den Prüfungssteg benutzen. Dadurch werden lange Wege mit wenig Lerneffekt vermieden und im Falle einer Panne kann rasch geholfen werden.
8. Jede Mannschaft ist verpflichtet, das Motorboot sachgemäß und pfleglich zu behandeln. Der Bootsführer muß einen Übungsraum wählen, der Schäden an der Schraube (Bewuchs und Wassertiefe) ausschließt. Weiterhin hat er auf den Kühlwasseraustritt und korrektes Schalten zu achten.
9. Jede Störung muß in die Log-Liste eingetragen und der folgenden Gruppe mitgeteilt werden. Übernimmt eine Gruppe einen noch nicht dokumentierten Schaden, so gilt sie zunächst als Verursacher. Die gezahlte Kautions gilt auch für das Motorboot!
10. Im Falle einer Panne hat die Mannschaft, bei der diese auftrat, die Verpflichtung für die sachgemäße Reparatur zu sorgen oder das Boot in die Obhut eines Bratzen-Beauftragten zu übergeben

Zeitplan

Dienstag Abend

Treffen in Swarten Brecken,
Erklärung des Motorbootes mit Probe- und Übungsrunden für die Bootsführer.

Mittwoch

0800 h Beginn der Ausbildungsfahrten

Dauer pro Gruppe 1,5 Stunden

2000 h Ende des geplanten Tagesprogramms

Es besteht nun die Möglichkeit für besonders nervöse Teilnehmer, Bootsführer oder Gruppen, die ihren Termin nicht wahrgenommen haben, bis zur Dunkelheit weiter zu üben.

Donnerstag

0800 h

Beginn der Ausbildungsfahrten. Sollten Gruppen am Mittwoch unverschuldet um ihre Ausbildungszeit gekommen sein, fahren sie zuerst, der Zeitplan verschiebt sich entsprechend. Ansonsten beginnen die Gruppen plangemäß mit den Übungsfahrten

Dauer pro Gruppe 1,5 Stunden

Wenn alle Gruppen, die den Zeitplan eingehalten haben, zum zweiten Mal gefahren sind, können Gruppen üben, die ihren Termin selbstverschuldet nicht eingehalten haben. Danach, und am Freitag Morgen besteht die Übungsgelegenheit für Personen, die sich noch nicht ganz sicher fühlen.

2000 h

Treffen aller Gruppen im ‚Zwarten Brecken‘ zur Teilnehmer- und Bootsführer-Regatta.

Freitag

Morgens

Die Prüfer werden abgeholt, die Prüflinge begeben sich mit sauberen, aufgeräumten Booten zum Prüfungssteg. Jede Gruppe sollte zwei Übungstampen bereithalten. Kaffee, Tee und Plätzchen sollten für die Prüfer bereitstehen.

1500 h

Die Boote sind sauber wieder bei TT, die Bootsführer machen Übergabe und melden eventuelle Schäden.

Bitte nehmt Euch für den frühen Abend keine Termine vor, da sowohl die Prüfungsdauer, als auch die Fahrtzeit variieren können.

Alle Crewmitglieder sind verpflichtet, ihr Boot gemeinsam zu putzen. Das Boot wird erst verlassen, wenn es offiziell abgenommen ist.

Jeder haftet mit seiner Kaution für Sauberkeit und Schäden des Bootes!