



Törnprogramm Törns 2016 / 2017 mit SY Regina

Das vorliegende Törnprogramm enthält allgemein Wissenswertes und törnspezifische Informationen und dient der persönlichen Vorbereitung. Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und es wäre nicht im Sinne des Skippers, wenn es entgegen dem gesunden Menschenverstand angewendet würde.

Es beschreibt auch den Rahmen für die Verantwortung, die Rechte und die Pflichten jedes Einzelnen, damit auch bei erschwerten Bedingungen (Gefahr, Müdigkeit, Seekrankheit) alles klar bleibt. In diesem Sinne ist es auch die „Schiffsordnung“.

Weitere Informationen befinden sich auf der WebSite: www.bx4.ch

Inhalt

1 Törnorganisation

- 1.1 Schiff
- 1.2 Skipper
- 1.3 Crew, Adressen
- 1.4 Törnziele
- 1.5 Ausbildungsprogramm
- 1.6 Törnplanung Segelroute(n)
- 1.7 Crew-Wechsel
- 1.8 Hin- und Rückreise
- 1.9 Kontakte zur Crew
- 1.10 Kontakte in die Schweiz
- 1.11 Mitseglervereinbarung
- 1.12 Versicherung
- 1.13 Haftungsausschluss

2 Törnvorbereitung

- 2.1 Reisedokumente, Billette, etc.
- 2.2 Navigation und Seemannschaft
- 2.3 Gesundheit, Fitness
- 2.4 Verpflegung / Einkaufsliste
- 2.5 Persönliche Ausrüstung
- 2.6 Zusätzliche Ausrüstung
- 2.7 Törntreff

3 Leben an Bord

- 3.1 Bordleben

- 3.2 Bordzeit
- 3.3 Ordnung und Sauberkeit an Bord
- 3.4 Bordroutine
- 3.5 Aufgaben der Crewmitglieder
- 3.6 Bordkasse
- 3.7 Zubereitung der Mahlzeiten
- 3.8 Zuteilung der Kojen
- 3.9 Wachen
- 3.10 Checkliste vor dem Auslaufen
- 3.11 Flaggenführung
- 3.12 Verantwortung

4 Sicherheit

- 4.1 Allgemeine Schiffsführung
- 4.2 Orientierung des Skippers
- 4.3 Sicherheits-Massnahmen
- 4.4 Notfunk

5 Navigation

- 5.1 Allgemeine Strategie
- 5.2 Vorbereitung der Navigation
- 5.3 Navigation unterwegs
- 5.4 Meteo-Navigation
- 5.5 Logbuch
- 5.6 Bordbuch

1 TÖRNORGANISATION

1.1 Schiff

Hallberg-Rassy HR40 „Regina“.

Die vollständigen Daten sind auf der WebSite des Skippers ersichtlich:

<http://www.bx4.ch/sail/regina/>

1.2 Skipper

Toni Baur, Turbinenstrasse 54, 8005 Zürich

Tel. P 044 463 19 95, m +41 79 360 38 19 (nicht aktiv in der CH),

E-Mail tonibaur@bx4.ch.

1.3 Crew, Adressen

siehe separates Dokument Crew-Liste pro Etappe.

1.4 Törnziele

- Stressfreie und spannende Passage mit Zwischenstopps.
- Segeln in Revieren, die in navigatorischer Hinsicht interessante Aufgaben stellen.
- Kontakt mit See, Land und Leuten.
- Kameradschaft pflegen.
- Aktive und abwechslungsreiche Ferien.

1.5 Ausbildungsprogramm

Diese Törns sind keine Ausbildungstörns. Trotzdem kann man Einsicht erhalten in verschiedene Themen, die auf langen Fahrten wichtig sind, wobei je nach Etappe andere Schwerpunkte vorhanden sind:

- Allgemeine Seemannschaft.
- Hafenanläufe unter Motor, auch in Schleusen.
- Segelanläufe, Ankern.
- Gezeiten, Strom und Watt.
- Navigation unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse im Revier.
- Sicherheit an Bord, Manöver für "Person über Bord", Medizin, Ernährung.
- Nachtfahrt oder nächtliche Ein- oder Ausfahrt.
- Meteo-Info, Wetterbeurteilung, Segelführung (Reffen) entsprechend der Windstärke/Wetterlage.
- Bordtechnik, Motor, Radio, Funk, Bord-Elektronik.
- Schiffsunterhalt: laufende Unterhaltsarbeiten im Hafen und auf See, Kontrollen, Reparaturen und Notreparaturen.

In jedem Fall gibt es eine ausführliche Instruktion über die Sicherheit an Bord

1.6 Törnplanung Segelroute(n)

Die generelle Törnplanung ist detaillierter auf der WebSite beschrieben.

2016: Vom Winterstandort Holland entlang der westeuropäischen Küste zu den Kanarischen und Kapverdischen Inseln und dann über den Atlantik zu den Karibischen Inseln.

2017: Karibische Inseln von Grenada bis Bahamas, Ostküste USA, Kanada (Nova Scotia, Newfundland), Atlantik nach Europa (bis Ende September).

Die einzelnen Etappen (mittel- und kurzfristige Törnplanung) werden in hohem Masse von Wind, Wetterlage und Seegang bestimmt werden. Die Variationsmöglichkeiten sind meistens gross. Wir werden uns darum auch von den "am Wege liegenden" Sehenswürdigkeiten faszinieren lassen. Auch bei den grossen Ozean-Passagen wird es vorher und nachher meistens Gelegenheiten geben, Land und Leute und das Segelrevier kennenzulernen. Die vorgesehenen Etappen sind auf der WebSite beschrieben.

1.7 Crew-Wechsel

Wir werden spätestens am Vortag des letzten Etappentages (bei langen Etappen auch früher) im Hafen des Crew-Wechsels ankommen. Dort wird das Schiff von der Crew gründlich gereinigt, die Ausrüstung überprüft oder ergänzt, und das Schiff wird für die nächste Etappe wieder reisebereit aufbereitet.

Umgekehrt ist das Schiff am ersten Tag der Etappe reisebereit. Üblicherweise dient der erste Etappentag der Sicherheits-Instruktion und der Einführung ins Schiff, und es müssen vielleicht noch letzte Einkäufe (Lebensmittel) getätigt werden. Üblicherweise reisen wir am zweiten Tag der Etappe weiter, je nach Umständen können auch andere Abmachungen getroffen werden. Das Erreichen des Etappenorts für den Crew-Wechsel ist uns wichtig. Unter unglücklichen Umständen oder aus Sicherheitsgründen (wie z.B. Sturm) kann der vorgesehene Hafen vielleicht nicht erreicht werden. In diesem Fall wird die Flexibilität der aktuellen und der künftigen Crewmitglieder gefordert und um deren Verständnis gebeten. Der Skipper versucht, eine bestmögliche Alternative zu finden und wird entsprechend kommunizieren.

1.8 Hin- und Rückreise

- Treffpunkt für die Crew ist am ersten Tag der Etappe gegen Mittag beim Schiff oder gemäss individueller Vereinbarung.
- Die Hin- und Rückreisen werden individuell und vom Crewmitglied selber organisiert. Das Rückreiseticket muss vorhanden sein.
- Der Skipper ist über die Ankunfts-/Abfahrtszeiten, die Flüge und die Unterkunft vor Ort zu informieren.
- Im Verhinderungsfall oder bei Verspätung bitte unbedingt versuchen, den Skipper anzurufen! In zweiter Priorität können die Adressen / Nummern der übrigen Crewmitglieder verwendet werden.
- Im Laufe des Morgens des letzten Tages kann die Rückreise angetreten werden.

1.9 Kontakte zur Crew

Es gibt folgende Möglichkeiten, von der Schweiz aus mit der Crew in Verbindung zu treten oder doch mindestens eine Meldung an sie abzusetzen.

Mobile - Telefon Schiff / Skipper

Das Telefon des Skippers (siehe unter Kontakttelefon) ist üblicherweise - und falls Telefonempfang vorhanden ist - abends zwischen 20 und 21 Uhr lokaler Zeit in Betrieb. Je nach Zeitverschiebung ist eine Verbindungsaufnahme nur schwer möglich. Vorzugsweise wird mit SMS oder E-Mail Kontakt aufgenommen. Zusätzlich ist das Telefon am Crew-Wechseltag eingeschaltet.

Kontakttelefon für Crewmitglieder

Skipper (Toni Baur): m +41 79 360 38 19 (nur eingeschaltet wenn unterwegs)

Mobil-Telefon / Kontaktadressen der Crewmitglieder

Siehe im sep. Dokument.

1.10 Kontakte in die Schweiz

- Über einen Telefonapparat an Land. Telefonzellen können sehr mühsam sein (Münz), heute meist über Telefonkarten, die zuerst organisiert werden müssen. Zum Teil über Kreditkarten möglich!

- Über Mobile, solange wir uns in der Nähe einer Antenne befinden (max 6 sm Distanz). Einsame Buchten sind häufig im Funkschatten.

1.11 Mitseglervereinbarung

Mit der Unterzeichnung der Mitseglervereinbarung anerkennt das Crewmitglied die Teilnahmebedingungen.

1.12 Versicherung

Das Schiff verfügt über die gesetzlich vorgegebenen Versicherungen, namentlich eine Haftpflichtversicherung für Schäden Dritter und eine Kaskoversicherung (Selbstbehalt wird durch die Crew gedeckt).

Jedes Crewmitglied hat eine Kranken- und eine Unfallversicherung und eine persönliche Haftpflichtversicherung. Der geografische Geltungsbereich ist vorgängig abzuklären.

Es wird empfohlen, für folgende Fälle eine Reiseversicherung abzuschliessen:

Annulation der Reise (Flug, Hotel,...), Diebstahl, Krankheit und Unfall (während des Törns und für Leistungen im Ausland), Rücktransport im Unglücksfall (Rega).

1.13 Haftungsausschluss

Jedes Crewmitglied unterzeichnet den Haftungsausschluss zu Händen des Skippers (Teil der Mitseglervereinbarung).

2 TÖRNVORBEREITUNG

2.1 Reisedokumente, Billette, etc.

Jedes Crewmitglied ist selber verantwortlich für die Reisedokumente (Fahrkarten/Tickets, Reservationen, Zoll, Pass, Visum, Impfungen, etc.) und für die Reisekosten.

2.2 Navigation und Seemannschaft

Die Navigationsunterlagen vom Hochseeschein-Kurs sind zuhause in aller Ruhe aufzufrischen (insbesondere ist auch der Tidennavigation grosse Beachtung zu schenken).

Auch mit dem Thema "Seemannschaft" sollen sich alle im Voraus beschäftigen. Insbesondere können die wichtigsten Knoten vor dem Törn geübt werden: Palstek, Mastwurf,

2.3 Gesundheit, Fitness

Jedes Crewmitglied ist für eine verhältnismässige Fitness besorgt.

Jedes Crewmitglied ist dafür verantwortlich, die für sein Wohlbefinden notwendigen Medikamente selbst mitzunehmen. Für Notfälle ist eine Bordapotheke auf dem Schiff.

Seekrankheit: Bei Empfindlichkeit empfiehlt es sich schon 1 bis 2 Tage vor dem Törnbeginn mit der Einnahme von entsprechenden Medikamenten zu beginnen. Bei neuen oder unbekanntem Medikamenten soll mindestens zwei Wochen vor dem Törn ein Test auf Nebenwirkungen und Verträglichkeit gemacht werden.

2.4 Verpflegung / Einkaufsliste

Der Smutje erstellt vor dem Törnbeginn eine Einkaufs- und Vorratsliste, allenfalls auch aus den Menüvorschlägen der Crew.

2.5 Persönliche Ausrüstung

Die Check-Liste in der Beilage ist als Hilfe und als Gedankenstütze gedacht, die selbstverständlich individuell ergänzt werden kann. Ich gebe in diesem Zusammenhang lediglich zu bedenken, dass der Platz an Bord eher knapp ist.

2.6 Zusätzliche Ausrüstung

Die „Regina“ ist sehr grosszügig ausgerüstet und enthält alles Material und auch Ersatzmaterial, das sinnvoll verwendet werden kann oder der Sicherheit dient.

Für jedes Crew-Mitglied steht eine Rettungsweste zur Verfügung.

2.7 Törntreff

Möglicherweise wird vor unserer Segelreise ein Törntreff in Zürich durchgeführt, wo offene Fragen diskutiert werden können.

3 LEBEN AN BORD

3.1 Bordleben

Jede Tätigkeit soll in Ruhe und mit Bedacht ausgeführt werden. Grundsätzlich ist jede Hektik an Bord, insbesondere an Deck, zu vermeiden.

Gute Kameradschaft und Humor schreiben wir gross, spontaner Beistand und jederzeitige Hilfe sind Voraussetzung.

Über Entscheide vom Skipper oder Skipper2 wird während der Fahrt nicht diskutiert, sondern wirkungsvoll danach gehandelt. "Manöverkritik" ist auf die Liegezeit beschränkt, aber im Sinne der konstruktiven Kritik sehr erwünscht.

3.2 Bordzeit

An Bord werden (in der Regel) zwei Uhrzeiten verwendet:

- Navigation, Funk und an Bord auf Passagen: UTC.
- Einkauf, Leben an Land, Leben an Bord: jeweilige lokale Zeit.

3.3 Ordnung und Sauberkeit an Bord

- Das enge Zusammenleben auf einem Törn bedingt besondere Toleranz und Rücksichtnahme jedes Teilnehmers.
- Auf dem Schiff wird nicht geraucht.
- Prinzipiell hat das Schiff jederzeit in sauberem und ordentlichem Zustand zu sein, wobei den Wetterverhältnissen, sowie dem Zustand von Mannschaft und See Rechnung zu tragen ist.
- Wenn notwendig, organisiert der Skipper die Reinigungsarbeiten an Bord. An diesen Arbeiten nimmt die gesamte Crew teil.

3.4 Bordroutine

Jedes Crewmitglied nimmt aktiv an der Bordroutine teil:

- Der Schlafplatz und die Kabine werden sauber und in Ordnung gehalten.
- Die Toiletten, Wasch- und Duscheinrichtungen werden sauber gehalten, so dass die nachfolgende Person es in Ordnung findet.
- Mit den vorhandenen Ressourcen (Wasser, Elektrizität, Diesel) wird sorgfältig umgegangen.

Zur Bordroutine gehören auch:

- Das turnusmässige Rudergehen und Wachführung einschliesslich Navigation (unter Aufsicht des Skippers).
- Das Durchführen oder die Hilfe bei allen Manövern.

- Die Versorgung der Besatzung und der Küchendienst.
- Hilfeleistung bei allen Vorkommnissen (Reparaturen, Unfälle, etc.).
- Persönliche Abmeldung beim Skipper, wenn man von Bord geht.

3.5 Aufgaben der Crewmitglieder

Innerhalb der Zielsetzung, wonach alle an Bord möglichst alles tun sollen, werden Ressortverantwortliche festgelegt, welche diese spezielle Tätigkeit während des ganzen Törns wahrnehmen. Zusätzlich können Tages-Jobs festgelegt werden, welche täglich wechseln, dazu gehören die Aufgabe des Tagesskippers und das Management der Pantry.

Die Ressorts und die Tages-Aufgaben werden in einer separaten Liste geführt.

Skipper: Gesamtverantwortung
Skipper2: Vertreter des Skippers für Notfall

Mögliche Ressorts:

- Bordkasse
- Smutje (Einkauf / Stauplan)
- Kultur
- Medizin + Hygiene
- Motor, Mechanik, Werkzeuge
- Elektrik, Elektronik, Funk
- Fotograf, Video
- Törnbericht

Tages-Jobs (siehe separate Liste mit der Tageszuteilung):

- Tagesskipper (Navigation, Organisation)
- Meteo
- Pantry 1 (Chef Verpflegung)
- Pantry 2 (Assistenz)
- Backschaft: Ordnung, Sauberkeit, Segel, Takelage, Tauwerk

Für umfangreiche Arbeiten, insbesondere am Schluss der Etappe, wird jeweils die gesamte Crew eingesetzt.

Im Falle von Reparaturen an Schiff und Ausrüstung, welche durch die Crew nicht ausgeführt werden können, entscheidet der Skipper darüber, ob die Arbeit einem Fachmann zu übergeben ist.

3.6 Bordkasse

Wir führen eine gemeinsame Bordkasse, die vom Bord-Kassier verwaltet wird. Jedes Crewmitglied bezahlt dem Bord-Kassier in bar den abgemachten Betrag. Der restliche Bedarf wird während dem Törn eingezogen.

Erfahrungsgemäss belaufen sich die Kosten auf rund 200 Euro pro Woche.

Die Bordkasse wird verwendet für: Verpflegung, Hafengebühren, Treibstoffe und Gas, kleine Reparaturen und Verschleissmaterial, etc., üblicherweise aber nicht für Essen im Restaurant.

3.7 Zubereitung der Mahlzeiten

Wenn kein spezieller Koch in der Crew vorhanden ist, bereitet jedes Crew-Mitglied 2 Menus vor, die es auch unter schwierigeren Umständen zubereiten kann. Eine Liste über die notwendigen Zutaten ist dem Smut möglichst frühzeitig abzugeben, damit der Einkauf geregelt werden kann.

3.8 Zuteilung der Kojen

- Vorschiff
- Achterschiff steuerbord / Mitte / backbord

- Salon (bei Passagen)

3.9 Wachen

Die Wacheinteilung

Üblicherweise wird auf diesem Törn Day-Sailing mit Tagesskipper betrieben. Eine Wacheinteilung bei Passagen mit 24-Stunden-Betrieb erfolgt grundsätzlich durch den Skipper und nur nach Bedarf. Der Wachplan wird genügend früh vor dem Einsatz einer Wacheinteilung festgelegt.

Wachwechsel

- Jeder Wachwechsel erfolgt immer pünktlich nach Borduhr (in der Regel UTC).
- 15 Minuten vor Wachübergabe orientiert der wachhabende Wachführer den Skipper über
 - zurückgelegte Route (auf Karte)
 - besondere Ereignisse
- Daraufhin erteilt der Skipper dem neuen Wachführer seine Aufgabe.

Verpflegung während Wachbetrieb

- Die absteigende Wache ist verantwortlich für das Zubereiten der Mahlzeiten, die Bereitstellung der Zwischenverpflegung, sowie für das Abwaschen und die Reinigung der Küche.
- Auf See werden die Mahlzeiten beim Wachwechsel eingenommen.
- Die aufsteigende Wache tritt ihre Wache verpflegt an. Im Hafen / unter Anker werden die Mahlzeiten gemäss vorheriger Absprache eingenommen.

3.10 Checkliste vor dem Auslaufen

gemäss separater Liste.

3.11 Flaggenführung

Gemäss den internationalen Vorgaben und Gepflogenheiten.

3.12 Verantwortung

jedes Crewmitglied ist verantwortlich für:

- seine eigene Sicherheit an Bord.
- die Einhaltung der an Bord üblichen Vorschriften.
- Ausführung aller Aufgaben, die ihm durch Bereichszuteilung oder direkte Anweisung aufgetragen sind.

Verantwortung des Skippers

- allgemeine Führung von Schiff und Mannschaft
- Bei Törnbeginn:
 - Die Mannschaft mit dem Schiff und seinen Einrichtungen sowie mit seiner Führung unter Segel und Motor vertraut machen.
- Während des Törns:
 - Sicherheit von Mannschaft und Schiff
 - Wahl der Route und Zeitpunkt des Ablegens
 - Manöver in Häfen und Ankerbuchten

Verantwortung des Skipper2

- Kenntnis aller Informationen und Dokumente, welche die Grundlage für die Entscheidungen des Skippers bilden und nötigenfalls jederzeit in der Lage sein, den Skipper zu ersetzen.
- Berät den Skipper in seinen Entscheidungen.
- Organisation und Überwachung von Schiffsunterhalt und Ordnung an Bord.

- Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und Kontrolle der Sicherheitsausrüstung.
- Funktioniert als Wach- und Schiffsführer.
- Überwacht die korrekte Führung des Logbuches.

Verantwortung der Wachführer

Führung der Wache in Bezug auf:

- Nachführung von Navigation und Dokumenten
- Einhaltung der vorgeschriebenen Kurse
- Organisation der Mahlzeiten
- Wecken der aufsteigenden Wache
- Orientierung des Skippers

4 SICHERHEIT

4.1 Allgemeine Schiffsführung

Nicht Glück und Zufall kennzeichnen einen gut verlaufenen Hochseetörn, sondern Können und kalkuliertes Risiko. Die Sicherheit von Mannschaft und Schiff steht bei der Schiffsführung grundsätzlich an erster Stelle.

Unterwegs ist das Steuer immer bemannt, es wird – auch im Betrieb mit Autopilot – ein permanenter Ausguck gewährleistet. Vor Anker in einer offenen Bucht oder auf Reede wird während der Nacht Ankerwache gestanden. Wenn der Skipper nichts anderes verfügt, nimmt jeweils die ganze Mannschaft an den Manövern im Hafen oder in Buchten teil. Der Skipper entscheidet, ob unter Spinnaker gesegelt werden kann.

4.2 Orientierung des Skippers

In folgenden Fällen muss der Skipper orientiert und, wenn nötig, geweckt werden:

- Aufkommen eines Gewitters
- Handelsschiffe, resp. fremde Schiffe in Entfernung von 1 nm (auf Kollisionskurs)
- Starkwindansage am Funk/Navtex
- Windzunahme von 2 Bft bei Stärken 1-3 Bft oder 1 Bft bei Stärken ab 4 Bft
- Windrichtungsänderung von mehr als 30 Grad
- Variation des Barometers +/- 1 mB/Std.
- Neue Küste in Sicht oder Abstand unter 2 nm
- Sichten eines nicht identifizierten Feuers
- Verringerung der Sichtweite auf 1/2 nm oder weniger
- Gefahr durch Wrack, Riff, Klippe usw.
- Schäden an Schiff und dessen Ausrüstung
- Verletzung einer Person
- Bei jeder Unsicherheit. Der Skipper steht grundsätzlich jederzeit zur Verfügung.

4.3 Sicherheits-Massnahmen

- Alle Crew-Mitglieder verhalten sich sicherheitsbewusst. Sie kennen sich im Gebrauch des Sicherheits- und Rettungsmaterials aus.
- Es soll alles unternommen werden, um eine "Person über Bord-Situation" zu vermeiden.
- Jedes Crewmitglied achtet selbst auf seine/ihre persönliche Sicherheit und trägt bei Bedarf Rettungsweste und Lifebelt. In der Regel werden sie getragen vom 1. Reff an und in der Regel unter Spinnaker, immer aber nachts. Der Skipper kann das Tragen anordnen.
- Sicherheitsgurten und wasserdichte Taschenlampen werden getragen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.
- Im Nebel hat die Besegelung so zu sein, dass unverzüglich jeder Kurs genommen werden kann. Bei Sicht unter 1/2 nm: Kein Spi, Ausguck und Horchposten am Bug und am Heck.

- Arbeitet jemand auf dem Vorschiff, so ist ausser dem Steuermann ein weiteres Crew-Mitglied bereit, nötigenfalls sofort zu Hilfe zu kommen.
- Jedes Crew-Mitglied trägt ein Segelmesser und einen Schäkelöffner auf sich.
- Im Seenotfall wird das Schiff erst auf Weisung des Skippers verlassen.
- Wird das Beiboot ausserhalb eines gutgeschützten Hafens benützt, so ist es mit mindestens 2 Personen zu besetzen. Diese haben mitzuführen: Schwimmwesten, Ruder, sowie einen kleinen Anker mit Leine. Das Beiboot wird vom Mutterschiff aus überwacht (Strömungen).
- Das Baden von Bord aus wird jeweils vorher besprochen und organisiert. Es muss mindestens eine Person auf Deck bleiben.
- Die üblichen Regeln zur Unfallverhütung sind anzuwenden, spezielle Gefahren gehen von Feuer, Gas, Kochherd, aber auch von Klemmen, Winschen und unter Zug stehenden Leinen aus.
- Nie mit nacktem Oberkörper, nackten Beinen oder Füßen am Kochherd tätig sein.
- Es versteht sich von selbst, dass der Skipper jederzeit mit Rücksicht auf Mannschaft, Wetter und Umstände strengere Massnahmen treffen kann.

4.4 Notfunk

Nur der Skipper - oder im Verhinderungsfall der Skipper2 - setzt einen Notruf ab.

Eine Mayday-Meldung ist dann angebracht, wenn für "Schiff oder Besatzung" eine ernste Gefahr besteht, die mit eigenen Mitteln nicht mehr behoben werden kann, z.B. Ruderschaden im Sturm, starker Wassereintrich, Feuer an Bord, vitale Erkrankungen oder Verletzungen etc.

Der Aufrufkanal CH16 ist permanent eingeschaltet.

5 NAVIGATION

5.1 Allgemeine Strategie

Prinzipiell wird der Törn nach dem vorgesehenen Plan durchgeführt. Die Ausführung hängt aber in hohem Masse vom Wetter ab.

Folgenden Faktoren ist jederzeit Rechnung zu tragen. Dabei kann falls nötig auch eine Programmänderung vorgenommen werden:

1. Sicherheit von Mannschaft und Schiff
2. Frist für die Übergabe des Schiffes an die nachfolgende Crew
3. Wünsche der Crew

5.2 Vorbereitung der Navigation

Die Navigation für die bevorstehende Etappe wird prinzipiell vor dem Ablegen vorbereitet.

Der Skipper beauftragt abwechslungsweise die eine oder andere Wache oder Tagesskipper mit dieser Aufgabe.

Die Vorbereitung wird zuerst mit dem Skipper besprochen und dann der versammelten Crew vorgelegt.

Vorzubereiten sind:

- Route und Distanzen (gemäss bekanntgegebenem Ziel) und Eintragen der Route auf die Karte (inkl. Kartenkurse)
- Wetter- und Winderwartungen
- Gezeiten und Strömung
- Seezeichen (Bojen, Feuer, Funkfeuer, etc.)
- voraussichtliche Dauer und Zeitplan
- Gefahren (Wracks, Untiefen, ...)
- Taktik bei Schlechtwetter (Fluchthäfen)

Basis für die Vorbereitungen:

- Vorgaben des Skippers
- Wetterbericht
- Bordunterlagen

5.3 Navigation unterwegs

Bei Landsicht:

Der Standort des Schiffes muss jederzeit bekannt sein. Jede Gelegenheit zu einer Standortbestimmung wird benützt. Der neue Standort, sowie die befolgte Route sind in die Karte einzutragen (mit Zeit und Logstand). Für die Navigation in Küstennähe können jeweils vom Skipper weitere Weisungen gegeben werden (eye-ball-navigation).

Ausser Landsicht:

Gegisser Ort und Route sind mindestens alle 2 Stunden einzutragen, dazu bei jeder Kursänderung, bei wechselnder Besegelung, Reffen, Ein- und Ausschalten des Motors, Wachwechsel. Die Elemente der Navigation sind immer vollständig ins Logbuch einzutragen, dazu auf der Karte der Standort mit Zeit- und Logangabe.

Während ihrer Wache sind die Wachführer für die zuverlässige Führung der Navigation (Karte und Logbuch) verantwortlich.

5.4 Meteo-Navigation

Wenn möglich soll mindestens zweimal täglich ein Wetterbericht organisiert werden.

5.5 Logbuch

Der Wachführer ist für das Führen des Logbuches während seiner Wache verantwortlich. Er kann diese Aufgabe delegieren.

Die Eintragungen sollten es erlauben, jederzeit die gesegelte Route zu rekonstruieren.

Besondere Ereignisse sind ebenfalls einzutragen.

Nach dem Törn kann das Bordbuch von allen Beteiligten unterschrieben, vervielfältigt und als persönliches Dokument jedem Crewmitglied übergeben werden.

Das Logbuch-Original bleibt in den Händen des Skippers.

5.6 Bordbuch

Für die Führung des Bordbuches ist der Skipper verantwortlich. Dieses wird gemäss "Verordnung für Schweizer Yachten auf See" nach jeder Etappe nachgeführt. Das Bordbuch ist Eigentum der Bootseigner und bleibt als amtliches Dokument an Bord.