

Bericht vom Skippertraining vom 01.04. bis 08.04.2017

Teilnehmer: André Willert, Sabine Weisgerber, Armin Bruckbauer, Wolfgang Ginschel, Jens Gau,
Skipper: Peter Metz

Samstag, 01.04.2017

Besprechung der Erwartungen der Teilnehmer, Erläuterung des Ablaufs und der geplanten Übungen, Festlegung der Fahrtroute, Sicherheitseinweisung. Festlegen des Wachplans und der Notrolle. Da das Bordfunkgerät keine GPS Daten erhält, werden wir das eigene Handfunkgerät benutzen, um notfalls einen DSC Alarm senden zu können. Das an Bord befindlich hat keinen GPS Empfänger. Gibt nach einer gewissen Zeit Alarm ohne GPS-Daten. Stellt man auf Barographenanzeige um, bleibt der Alarm aus. Für nächsten Samstag hat sich ein Techniker von Raymarine angekündigt, um das in Ordnung zu bringen. Die Probleme mit der Motorkühlung wurden am Vormittag beim Arbeitseinsatz für gelöst erklärt, da nach einer Testfahrt alles rund läuft.

Sonntag, 02.04.2017

9:30h Auslaufen bei SO 4 Bft. Ziel ACI Marina Cres. Zunächst beim Auslaufen und Segelsetzen keine Probleme mit dem Kühlwasser und der Maschine. Auf der Kreuz Richtung Südspitze von Istrien geht jeder Teilnehmer ans Ruder um ein Gefühl für das Schiff zu bekommen. Wenden werden geübt. Seegang nimmt zu. Teilweise Welle bis 1,50m. Wolfgang legt sich frühzeitig wegen Seekrankheit in die Koje. Auch Jens und später Peter müssen sich übergeben. Auf halber Strecke nach Cres am Nachmittag mitten auf dem offenen Meer schläft der Wind ein und wir fahren mit Maschine weiter. Zwischendurch machen wir eine Sichtprüfung der Maschine. Alles scheint ok zu sein. Nach einer halben Stunde leuchtet die Lampe die Temperaturanzeige auf. Akustischer Alarm geht nicht an. Nur durch Zufall entdecken wir, dass die Leuchte brennt. Sofortige Inspektion der Maschine, die völlig überhitzt ist. Maschine aus und Notfallmeldung an SeaHelp. Nachdem genau zur gleichen Zeit eine andere Yacht havariert ist, kann SeaHelp nicht aus Cres kommen. Die Helfer aus Veruda werden geschickt und kommen mit 30 Knoten Fahrt nach gut einer Stunde bei uns an, um uns nach Cres zu schleppen. Sie haben eine Schleppleine mit Hahnepot bereits vorbereitet, die sie uns übergeben. Zuvor konnten wir uns mit der Genua ein wenig ziehen lassen und machten 1 Knoten Fahrt. In der Marina können wir selbst anlegen. Nachdem die Maschine zwischendurch abgekühlt war, trauen wir uns für eine kurze Zeit die Maschine laufen zu lassen. Inzwischen ist es 19 Uhr und wir können nur am nächsten Tag einen Mechaniker bitten uns zu helfen.

Montag, 03.04.2017

Glücklicherweise ist hier ein Mechaniker, der sich mit Yanmarmotoren auskennt vor Ort. Wir bauen den Kühler aus und lassen den Wärmetauscher vom Mechaniker auf Dichtigkeit prüfen. Die auszutauschenden O-Ringe sind leider genauso wenig vorrätig wie ein Thermostatventil, das wir laut Mechaniker auch austauschen sollten. Er bestellt die Teile in Pula. Am Nachmittag bleibt uns nichts Anderes zu tun, als das Dingi und den Außenborder zu testen und Leinenarbeit zu üben.

Dienstag, 04.04.2017

Um 9:30h sind die Ersatzteile da und eine Stunde später bekommen wir den Wärmetauscher wieder. Nach dem Einbau befüllt und testet der Meister Josip auf Dichtigkeit. Gut eine halbe Stunde läuft die Maschine nun unter Last am Steg. Es scheint alles in Ordnung zu sein. Wir zahlen 271 Euro für die Reparatur und ca. 80 Euro für die zwei Nächte in der Marina. Danach laufen wir aus. Nach Möglichkeit wollen wir unter Segeln nach Osor. Dort öffnet die Brück um 17h. Zunächst geht es mit 4 Bft aus SO auch gut voran. Unterwegs schläft dann der Wind ein und wir starten die Maschine. Nachdem wir es bis 17h nicht schaffen, beschließen wir nach Unje in eine Bucht zu gehen. Nachts ist SO mit 1-2 Bft angesagt. In der Bucht Maracol gibt es neue Bojen mit jeweils 3 Leinen zum Festmachen am Bug an Stb und Bb. Die dritte ist eine Holeleine für zwei weitere Festmacher zum belegen am Heck.

Mittwoch, 05.04.2017

Über Nacht ist das Kühlwasser nicht in den Kühler zurückgelaufen. Laut Mechaniker ist daher der Deckel, der als Ventil dient, defekt. Wir wollen ihn morgen in Pula besorgen.

Heute soll es nur 1 Bft geben. Wir motoren daher in die nächste Bucht und üben dort Ankermanöver. Mittags kommt dann doch ein leichter Wind auf und wir setzen zur Übung den Blister und fahren raumschots nur mit Genaker Richtung Mali Locinj. Als der Wind auffrischt wird der Blister geborgen, was mit dem Bergesack sehr gut funktioniert, und üben nochmals Wenden und Halsen damit das endlich perfekt klappt.

Donnerstag, 06.04.2017

Beschluss für heute ist Hafenmanöver zu üben und dann eine Nachtfahrt nach Pula zu machen. Um die Strecke zu verlängern wollen wir um 18h durch den Kanal fahren und Mali Locinj südlich umrunden und danach den Kvarner queren, um morgens in Pula zu sein.

Vormittags steht der Wind aus Nord in den Hafen. An- und Ablegen mit Wind und Gegenwind an Heck und seitlich. Besonders Manöver, die Einhand oder mit kleiner Crew gefahren werden können sind für die Teilnehmer von Nutzen. Hier gefällt das seitlich Anlegen mit umgelenkter Heckleine. Dieses Manöver wird auch bei viel ablandigem Wind problemlos von nur einer Person sicher durchgeführt.

Um 18h sind wir am Kanal. Auf der anderen Seite steht nur ein Schiff. Der Brückenwärter gibt Zeichen, dass wir als erstes durchfahren sollen. Da wir Seitenwind mit etwa 8 Knoten haben, "rauschen" wir mit 5 Knoten durch den Kanal ohne Probleme. Danach geht es raumschots Richtung Südhook Locinj. Für nachts ist Bora bis 6 Bft angesagt. Das stellt sich aber ganz anders dar. Zuerst konstanter Wind aus NW, dann dreht er N und NE und um 23h kommt er gar aus SE mit fast 20 Knoten und sehr böig. Eine Herausforderung für die ganze Mannschaft. Doch Reffen und Halsen klappt jetzt auch bei diesen Bedingungen. Und die Crew führt die Aufgaben ruhig und sicher aus. Nach dem Schichtwechsel nimmt Wind und Welle noch weiter zu und wir fahren mit über 9 Knoten und einer gehörigen achterlichen Welle über den Kvarner. Um 5 Uhr früh legen wir dann in Pula an der Marina an.

Freitag, 07.04.2017

Um 11:30h wollen wir wieder ablegen um noch diverse MOB-Manöver zu üben. In der Marina zahlen wir aber trotzdem für einen ganzen Tag. Man erklärt uns, dass alle die vor 8 Uhr früh anlegen für einen ganzen Tag zahlen müssen. Der Mann an der Rezeption sagt, er könne das nicht ändern. In den ACI Marinas gibt das System das so vor. Wenigstens kostet es nur 36 Euro.

Nach Verlassen der Bucht werden Quickstopp, Münchner Manöver und Gefahrenhalse bei etwa 3 Bft. geübt. Danach fahren wir zum Tanken nach Veruda zurück. Gleich danach biegen wir nochmal in die nächste Bucht ein, um den Versuch zu starten einen Überbordgefallenen zu bergen. Im Neoprenanzug lässt es sich bei 15 Grad Wassertemperatur auch eine ganze Zeitlang regungslos im Wasser aushalten. Eine Leinenverbindung ist bei dem ruhigen Wasser ist auch relativ leicht und schnell hergestellt. Allerdings ist das Anbordholen anschließend ein Fiasko. Mit dem Großbaum wollen wir das nicht machen, da im Ernstfall bei Seegang der Baum nur hin und her schlagen würde. Also machen wir an die Außenwant einen Klemmheistknoten und befestigen daran die Rettungstalje. Damit bekommen wir den Überbordgefallenen aber lediglich etwa einen Meter aus dem Wasser. Für den Rest müssen wir ihn zu zweit mit Muskelkraft über die Reling hieven. Ein zweiter Versuch mit einer über zwei Rollen umgelenkten Leine zur Winsch klappt halbwegs. Nur brauchen wir dazu eine gefühlte Ewigkeit. Waagerecht, wie es bei einem Unterkühlten nötig wäre, schaffen wir aber auch das nicht. Das ginge nur mit einem Bergesegel oder ähnlichem. Diese Übung war für alle Teilnehmer sehr lehrreich und sollte zum Bestandteil jeden Skippertrainings werden.

gezeichnet
Peter Metz