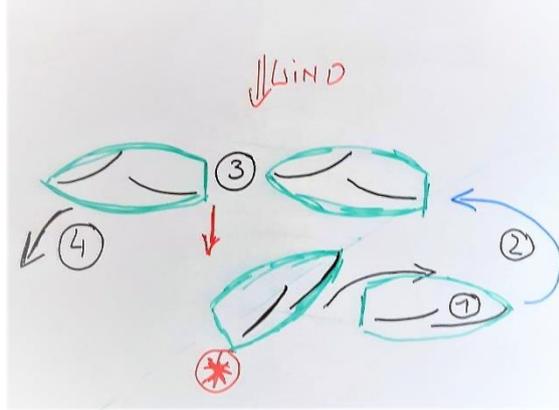


# Man Over Board – Boat Handling

Ich lasse hier im Folgenden bewußt Einiges weg. Weil es hier eben um reines Boathandling geht. Und nicht um / Sofortiger Ruf „Mann über Bord!“ / Ein Crewmitglied zum Beobachten einteilen / MOB Taste drücken um Distanz, abgelaufene Zeit und Peilung zu sehen / Rettungsmittel vorbereiten, das Funkgerät bedienen usw.

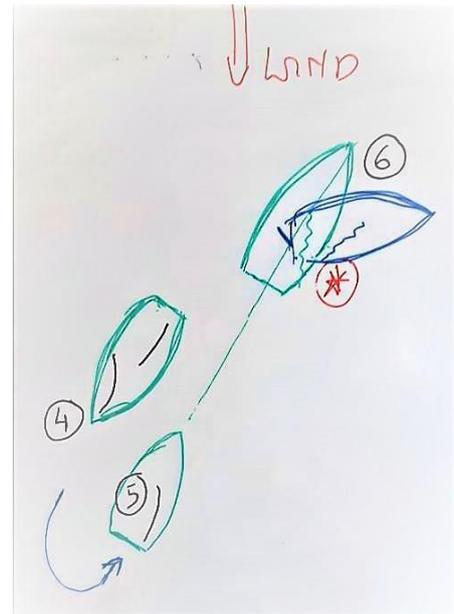
Auch das An-Bord-Holen, das eigentliche Bergen, ist hier nicht Thema. Da gibt's viele Ansätze und auch viele mehr oder weniger sinnvolle Ausrüstungsgegenstände die man dann im Ernstfall zur Verfügung hat oder nicht. Jedenfalls gilt immer: Wir dürfen den MOB nicht aus der Sicht verlieren und sollten ihn zeitnah in Lee fertig zur Bergung beim Boot haben. Dabei soll das nachfolgend beschriebene Rezept helfen:



## A Von einem Am-Wind-Kurs:

- 1) Abfallen auf Halb-Wind ohne die Schoten zu berühren. Die Strömung am Segel reißt ab und das Boot wird daher langsamer.
- 2) Nach spätesten 2 Bootslängen (das ist wichtig! Die größte Gefahr in dieser Phase ist, das Crewmitglied im Wasser aus den Augen zu verlieren!): Crash Tack (= eine Wende ohne die Schoten zu berühren, nach der Wende steht die Fock also back) und sofort weiter abfallen bis auf Halb-Wind-Kurs. Wir kommen also jetzt in Luv vom MOB wieder zurück.

- 3) Wir passieren in Luv (einige Meter Abstand!) und können so die Rettungsmittel überwerfen. Nach Lee wirft sich's gut (eventuell eine Schwimmhilfe, sicher aber eine Markierungsboje die uns im Weiteren hilft!)
- 4) Wir fallen weiter ab und segeln auf raumem Kurs einige Bootslängen nach Lee. Die Gefahr, den MOB aus den Augen zu verlieren, ist nach Übergabe der Markierungsboje viel geringer! Wir starten die Maschine (nachdem wir uns überzeugt haben, keine Leinen im Wasser zu haben).
- 5) Einige Bootslängen in Lee wenden wir uns (Halse oder Wende) wieder zurück zum MOB, den wir von hier aus auf einem tiefen Am-Wind-Kurs erreichen wollen. Wir bergen die Fock und segeln langsam zum MOB. Wir haben jetzt einige Bootslängen Platz, um uns mit Wind, Welle und Boatspeed vertraut zu machen.
- 6) Wir bereiten uns auf die Bergung vor. Sobald der MOB in Lee neben dem Boot ist, stoppen wir die Fahrt mit Hilfe der Maschine ganz. Sobald wir keine Fahrt mehr durchs Wasser machen, wird das Ruder hart nach Luv gelegt und festgelaßt. Mit Hilfe der Maschine (Retourgang) halten wir das Boot so, daß der MOB in Höhe des Cockpits geborgen werden kann. Das Boot bleibt so quer zum Wind liegen.



## B Ausgangssituation anders als Am-Wind-Kurs:

- 1) Sofort hart an den Wind luven. Dadurch wird einerseits die Geschwindigkeit sofort gebrochen und andererseits vermeiden wir, Höhe zu verlieren.
- 2) Hart am Wind werden die Segel killen, wir nehmen sie dicht, fallen etwas ab und nehmen Fahrt auf. Wir haben uns so in dieselbe Ausgangssituation gebracht, wie oben beschrieben.



## **Folgende 2 Sonderfälle seien hier noch kurz angesprochen:**

### **Sonderfall A) Kleine Crews wie zB Paare, einer fällt über Bord und einer bleibt zurück: Eine zusätzliche Herausforderung!**

Die Segelmanöver wie oben beschrieben sind von einer Person zu schaffen. Sicher nicht möglich ist es für eine Person, den MOB dauernd zu beobachten. Und da das Bergen selbst abhängig ist vom Wetter (Wind und Welle), von den zur Verfügung stehenden Rettungsmitteln, von der Körperkraft des Retters, dem Gewicht des MOB, der Fähigkeit des MOB bei der Bergung mitzuhelfen usw wird es wichtig sein, Hilfe zu holen (Funk!) bzw allen nötigen Vorbereitungsarbeiten zeitlichen Raum zu geben.

Das allerwichtigste ist also: Übergabe einer Markierungsboje, eventuelle Bergung gut vorbereiten!

Auch eine Person kann die Punkte 1) bis 3) wie oben beschrieben absegeln. Danach gilt es aber, in der Nähe zu bleiben und Vorbereitungen für die Bergung zu treffen: Beiliegen ist nicht die Lösung, da ein beiliegendes Boot sowohl Drift nach Lee wie auch Fahrt voraus macht und sich daher relativ rasch vom MOB entfernen würde.

Mir wurde der Manöverkreis als Lösung überzeugend demonstriert und ich hab' das seither viele Male gemacht und zeige das jetzt auch so: Nach der Übergabe der Markierungsboje (erinnere Dich: Die Fock steht back!) etwas abfallen und 2 Bootslängen wegsegeln. Dann Halse und dann die Pinne hart nach Lee – das Boot segelt jetzt im Kreis indem es anluvt, wendet, abfällt, halst, wieder anluvt usw. und bewegt sich insgesamt ähnlich nach Lee wie der MOB, bleibt also in der Nähe. Dies behält man bei bis man entweder auf eine Bergung vorbereitet ist und zum MOB segelt oder bis Hilfe eintrifft.

### **Sonderfall B) Die Maschine springt nicht an. Hand aufs Herz: Wie oft ließ sich bei Dir bisher die Maschine nicht starten? Eben. Aber trotzdem, es kann passieren.**

Die Punkte 1) bis 4) bleiben gleich. Die zwei einzigen und wesentlichen Unterschiede sind folgende:

- Wir müssen den MOB unbedingt auf einem tiefen Am-Wind-Kurs ansegeln, sonst wird das unter Großsegel alleine nicht klappen. Mit Filling & Spilling kontrollieren wir den Speed und unsere Fähigkeit den Windwinkel zu halten. Grundsätzlich ist das Manöver auch mit zusätzlicher Fock machbar, vor allem besser segelbar. Aber: Sobald man die Fockschoten loswirft, beginnen diese zu schlagen und werden abhängig vom Windspeed eventuell zur Gefahr.
- Wir können das Boot nicht wirklich und nicht ganz stoppen bzw halten – wir müssen daher vorbereitet sein, den MOB zu fassen und beim Boot zu halten.

**Abschließend:** Im Ernstfall sind wir alle nicht so gut wie beim Üben. Die eigentliche Qualität des Manövers wird also bei einem echten MOB davon abhängen, wieviel Übung, wieviel Routine wir mitbringen.

Das beschriebene Rezept sollst Du immer abrufen können. Ohne Überlegung umsetzen. Klar und einfach. Ein Schritt nach dem anderen. Du solltest frei sein, damit Du dich den Gegebenheiten anpassen kannst.

**Du kannst Dir das selbst aneignen.**

**Oder wir bringen Dir das bei.**

**Es ist Deine Entscheidung. Im Ernstfall jedenfalls mußt Du das können!**

Heinz Ressler  
RYA / MCA Yachtmaster Instructor

3400 Klosterneuburg, am 03.03.2020

---

**sea-man-ship.com**

| Nautische Ausbildung & Fortbildung | Leitung: Heinz Ressler | +43 676 431 51 10 |