

Papillon

Version 2023



Sunwind 27

Das ideale Familienschiff der SailCom
auf dem Bodensee

1. Kontaktadressen

bei Schäden, Problemen oder Unregelmässigkeiten bitte sofort informieren:

Bootschef:	Peter Braun Zeppelinring 10d 8280 Kreuzlingen	Mobile: +41 76 799 17 02 E-Mail: peter.braun@swissfoodresearch.ch
1. Bootschef – Stv.:	Remo Dietsche Huebackerstrasse 7 8548 Ellikon an der Thur	Mobile: +41 79 504 78 60 E-Mail: remo.dietsche@gmx.ch
2. Bootschef – Stv.:	Markus Löffler Riwistrasse 5a 8280 Kreuzlingen	Mobile: +41 79 236 27 84 E-Mail: markus.loeffler@bluewin.ch

Zugangscode Hafenanlagen Kreuzlingen 2023: Zugangscode = 0273
Den Zugangscode findest Du auch bei der Kurzbeschreibung des Bootes auf der SailCom Homepage



Wichtige Adressen / Kontakte

Notfallnummer:	Ganzer See Schweiz Österreich Deutschland	Notruf: 118 Notruf: 117 Notruf: 133 Notruf: 110
Seerettungsdienst Arbon (SLRG):	Ganzer See Für Aufträge	Notruf: 118 +41 79 207 55 55
Hafenmeister Kreuzlingen:	Mariano Grosso Promenadenstrasse 44 8280 Kreuzlingen	Tel. G: +41 71 677 65 60 E-Mail: mariano.grosso@kreuzlingen.ch
Werft / Motorenservice:	Brüggli Werft Hr. Chanton Friedrichshafenstrasse 1 8590 Romanshorn	Tel. G: +41 466 14 14 E-Mail: brueggli@sunwind.ch

2. Technische Daten

Fahrzeugschild:	TG 1884
LüA	8.22 m (vermessen 8.27 m)
BüA	2.60 m (vermessen 2.63 m)
Tiefgang	1.60 m
Verdrängung	2.2 t
Ballast	1.1 t
Masthöhe	10.95 m
Höhe über Wasserlinie	12.4 m
Gross	18 m ²
Genua	17.5 m ²
Blister / Breezer m ²

1. Inverkehrsetzung 1.5.1989
Letztes mal Vorgeführt: 19.09.2022
Motor Volvo Penta D1-13, 8.6 kW (12 PS ⇒ **A-Schein!**)
Sail-Drive 3-Blatt Faltpropeller

Dieseltank: 40 l **Diesel mit Kanister auffüllen und Bootschef mit Mail/SMS informieren!!**
Frischwasser (kein Trinkwasser): 75 l ⇒ **muss nach Gebrauch aufgefüllt werden!**
Fäkalientank: ⇒ **muss nach Gebrauch bei Absaugstation entleert werden!**

Falls der Motor sehr viel gebraucht wurde bitte Dieselfüllstand prüfen und allenfalls mit Reservekanister nachfüllen. ⇒ Bootschef mit Mail/SMS informieren!

Zulassung für:	6 Personen
Kojen für:	4 Personen (2 in Kabine + 2 im Salon)

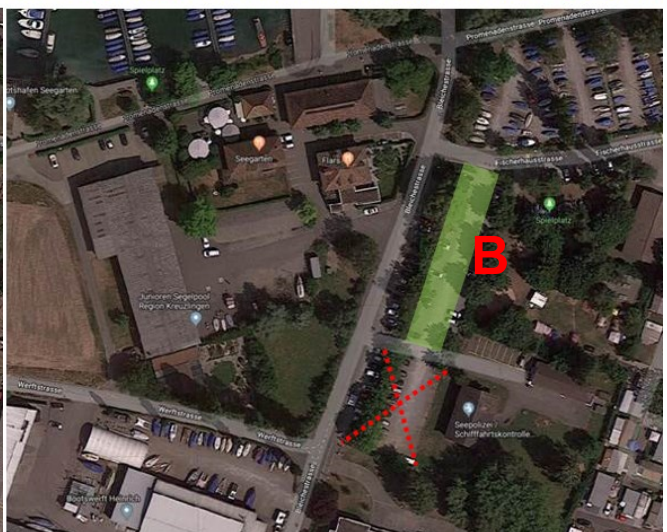
3. Hafenplatz und Dauerparkplätze im Seegarten Kreuzlingen



Entsorgungshof RAZ + Wertstoffsammelstelle
Sonnenwiesenstrasse 9a

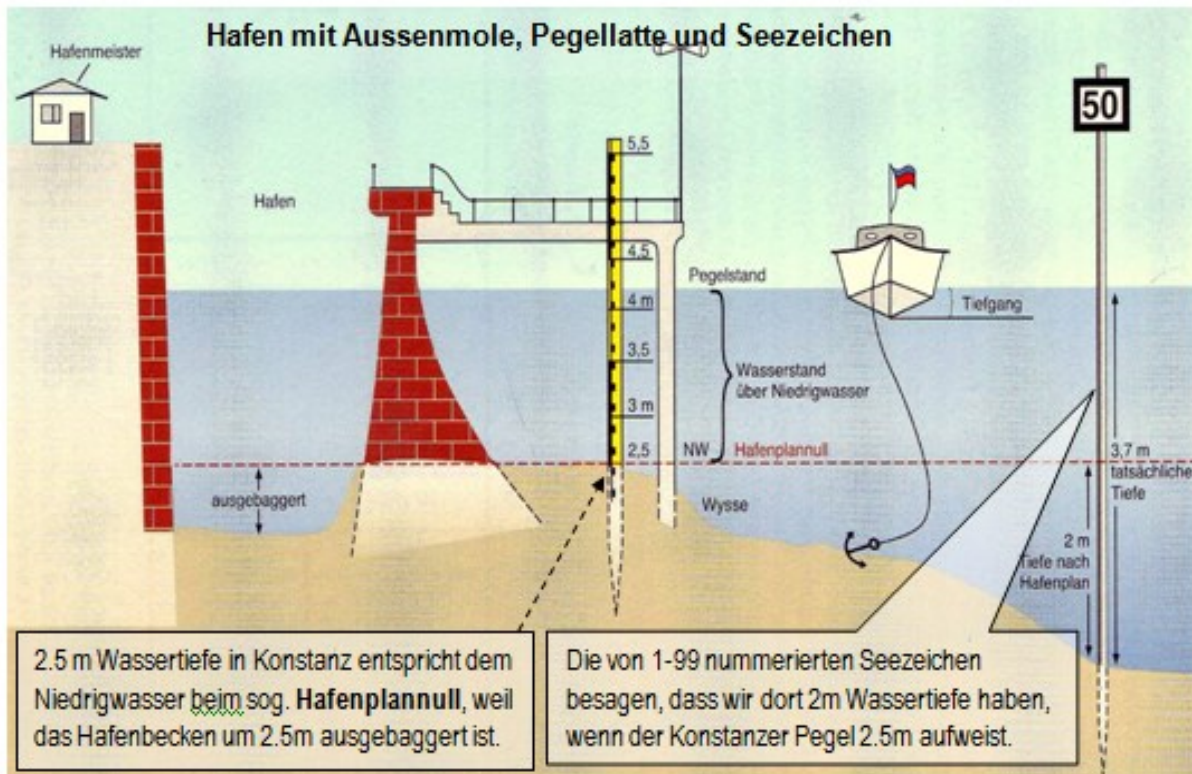


Vor dem SEEPO-Gebäude linker, grosser Kiesparkplatz (Seeseits)



4. Pegelsystem Bodensee

Wie die Hafenkarten im Navi-Ordner „Leg-an“ zu interpretieren sind: Die Tiefen auf Hafen-Karten beziehen sich auf das „Hafenplan-Null“. Dieses entspricht dem Niedrigwasser (NW), das bei 2.5 m Konstanzer-Pegel liegt.



Beispiele

1. Wenn die Kartenangabe in einem Hafenplan „-1.2“ lautet, bedeutet das: An dieser Stelle wäre bei einem Konstanzer Pegel von 2.5m (Niedrigwasser = Hafenplan-Null) der Hafenbereich **1,2 m tief**. Wenn der *aktuelle* Pegelstand nun z.B. 3.9m (= 1.40m über 2.50m) lautet haben wir an der Stelle $1.20 + 1.40 = 2.80\text{m}$ Wassertiefe.

2. Bei einer Kartenangabe von „+0.6“ liegt diese Stelle 0.6m **über** dem Wasserspiegel bei einem Konstanzer Pegel von 2.5 m. Wenn der z.B. 3.5m zeigt, betrüge die Wassertiefe an besagter Stelle 40 cm.

Auf folgender Page kannst du den Pegelstand und die Wassertiefe unter dem Kiel für die Papillon für jeden Hafen am Bodensee berechnen lassen:

<https://www.tiefgang-bodensee.ch/?a=mainpage>
Tiefgang Papillon 150cm speichern

Tiefgang Bodensee Hafen

Tiefgang Boot (cm): Pegel: 318 cm || 2022-05-08 11:00:00

Karte Satellit

Kreuzlingen Seegarten

Tiefgang Einfahrt: 18 cm (unter Kiel)

Tiefgang Hafen: 18 cm (unter Kiel)

5. Check-Liste

Start

- Wasserstand (Pegel Konstanz) prüfen (Anschlag beim Hafenmeister)
- Backskisten aufschliessen (Vorhängeschlösser) und Schlösser + Schlüssel im Boot versorgen
- Steckschott in Backskiste versorgen
- Sommer Persenning und Baumpersenning in Backskiste versorgen
- Genua Persenning in Backskiste versorgen und Breezerfall am Mast befestigen
- Logbuch auf wichtige Einträge prüfen
- Dieselstand prüfen
- 2 Batterie-Hauptschalter (Backbord neben Motor) einschalten
- Allgemeine Sichtkontrolle - Innen und Aussen
- Landanschluss einholen, sofern dieser angeschlossen ist (Kabelrolle in Backkiste versorgen)
- Nationale (Flagge)
- Motor starten Fender einholen (Backskiste)
- Auslaufen (Springleine für das Einlaufen bereitlegen)

☒ **NICHTRAUCHER SCHIFF**



Bei Übernachtungen

- nur mit Fixleintüchern und Schlafsäcken (müssen selber mitgebracht werden)

Ende

- Absaugstation: Fäkalientank leeren, Frischwasser auffüllen
- Fender / Festmacher montiert, kurze Querleinen einhacken
- Landanschluss anschliessen (nur wenn dieser vorher angeschlossen war)
- Beide Batterie-Hauptschalter ausgeschalten & abziehen
- Ordnung unter und auf Deck (Staubsauger verwenden), Abfälle entsorgen
- Genua-, Sommer- und Baumpersenning sauber befestigen
- Flagge und Winsch-Kurbeln entfernen und verstauen
- Bei grossem Verbrauch Diesel von Kanister nachfüllen und Bootschef informieren
- Logbucheintrag schreiben und Mängel sofort Bootschef melden
- Backskisten abschliessen
- Steckschott abschliessen
- Schlusskontrolle

Du bist der Skipper und für den Bootszustand verantwortlich. ⇒ Mängel sogleich dem Bootschef per SMS oder telefonisch melden.

6. Kurz und Bündig (Kurzanleitung)

Schiff betreten, klar machen zum Auslaufen

1. Schotts öffnen – Kontrolle, ob gemäss den 14 Geboten alles in Ordnung ist. Wenn nicht, sofort melden!
2. Logbuch-Kontrolle: ist ein Mangel eingetragen? Wer war der letzte Nutzer?
3. Wenn erforderlich, die Parkkarte hinter die Windschutzscheibe des PKWs legen.
4. Persenninge in Heckkiste verstauen, Nationale setzen & Bootshaken bereithalten.
5. Sicherheitskontrolle: Rettungswesten für die Crew, Bug- und Heck-Anker checken.
6. Je nach Törn-Ziel Leinen/Festmacher klarieren.
7. Grossegegel klar zum Setzen, Niederholer ganz lose!
8. Motor 15 sec. vorglühen, starten, Kühlwasserkontrolle (!), Ganghebel in Leerlauf-Position.

Auslaufen

1. Bugleinen lösen.
2. Boot bis auf Wantenhöhe zu den Pfosten ziehen. Seitliche Führungsleinen aushängen.
3. Nur die Augen der Vorleinen über den Haken am Posten hängen. Keine „Babeli“!
4. Jetzt erst Rückwärtsgang einschalten und auslaufen.
5. Ausserhalb der Hafenansteuerung Segel setzen.

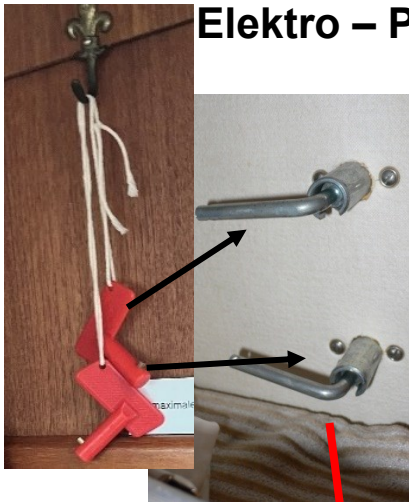
Einlaufen

1. Hafeneinfahrt sorgfältig ansteuern (Untiefe an Backbord)
2. Zur Absaugstation fahren und Fäkalientank absaugen
3. Zurück zum Liegeplatz, einparken gemäss Anweisung.
4. Am Liegeplatz in dieser Reihenfolge festmachen: Heckleinen über's Kreuz auf Klampen / seitliche Führungsleinen einhängen / Bugleinen auf Klampe.
5. Fender: 2 auf jeder Seite, wo das Boot am breitesten ist.
6. Frischwassertank nachfüllen.

Abschlussarbeiten

1. Gross-Baum mit Dirk waagrechte Höhe stellen.
2. Persenninge von Gross, Genua sowie Cockpitpersenning anbringen.
3. Leinen Backs-Kiste aufhängen, Bootshaken & Nationale in Ablage über Schiebefächer StB legen.
4. Salon und Kojen aufräumen. (Staubsauger ist vis-à-vis WC)
5. Pantry: alles sauber putzen, keine Nahrungsmittelreste zurücklassen.
6. Toilette kontrollieren: Flush-Hebel zur Seite klappen, damit kein Wasser nachfließt.
7. Beide Batterie Hauptschalter abziehen, Landstrom-Kabel, wenn's beim Bezug eingesteckt war, einstecken.
8. Deck, Cockpit reinigen: SailCom-Regel: Eine Stunde nutzen = eine Minute Putzen.
9. Vor dem Abschliessen und Verlassen des Bootes die Parkkarte wieder zu den Handbücher legen und anschliessend das Boot gemäss der „14-Gebote“-Liste checken.

Elektro - Panel und Motor



Batterie- Hauptschalter **Bordnetz (Stb)**
(Hundekoje Stb)



Navigationslicht

Ankerlicht

Deckslicht

Kabinenlicht

Nicht vorhanden

12V Steckdose

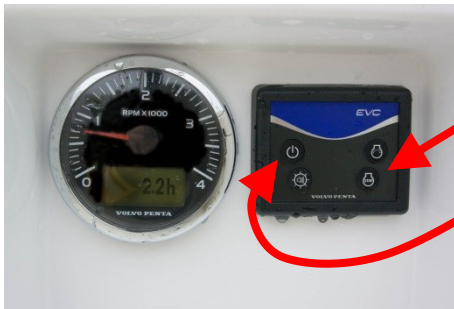
Batterie- Hauptschalter **Motor (Starterbatterie) (Stb)**



Starten

- Hauptschalter Ein
- Power On (Ton abwarten)
- weisser Knopf eindrücken (Gasgeben ohne Gang)
- Starten mit Startknopf
- **Wasseraustritt am Heckspiegel io.?**





Abstellen

- Stoppknopf drücken
- Power Off
- Batterie- Hauptschalter Motor ausschalten

Betrieb:

Max. Betriebsdrehzahl < 2500 1/min.!

Vorwärts:

Eingekuppelt, Standgas – 1.8 kn

1'000 1/min. – 2,7 kn

2'000 1/min. – 5,0 kn

2'500 1/min. – 5,8 kn

~~3'000 1/min. – 6,3 kn~~

Rückwärts

Eingekuppelt, Standgas – 1,4 kn

1500 1/min. – 2,6 kn

8. Boot belegt:



Persenning über Buglucke

StB & BB je zwei Fender an breitester Stelle

kurze Seile beidseitig an Führungsleinen eingehängt



Tauwerk sauber aufgeschossen



- alle vier Festmacher:
- Durch Klampe hindurch & über Klampenenden belegen
 - Festmacher im Heck über's Kreuz



9. Allgemeine Hinweise



Bitte nicht rauchen!



**Bitte keine festen Gegenstände
ins WC werfen!**

(Verstopfungsgefahr, auch mit WC-Papier!)



**Bitte Lavabo bei WC nicht
benutzen!**

(Kein richtiger Ablauf!)



Frischwassertank nachfüllen

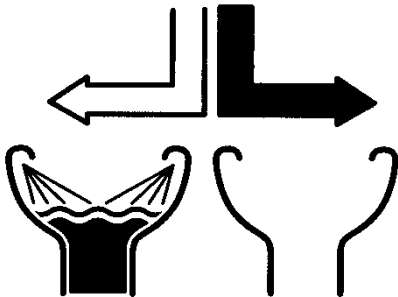


**Diesel bei hohem Verbrauch
vom Reservekanister nachfüllen
und Bootschef informieren!**



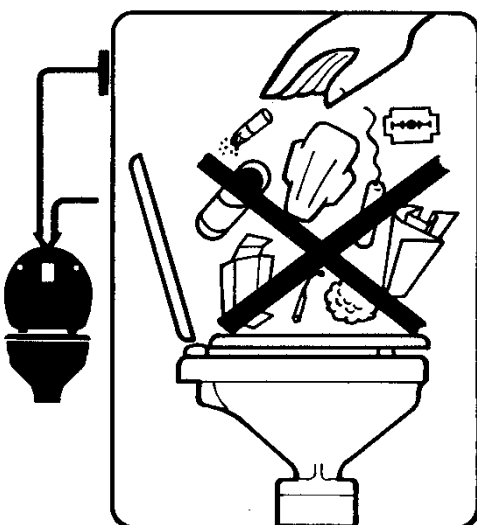
Schwimmwesten (Vorschiff)
Rettungsring (am Heck befestigen)
Feuerlöscher & Löschdecke (Salon)
Notflagge und Horn (Salon StB)
Apotheke (Salon)

10. Toilette mit Handpumpe



Das **Seeventil** der Saug-Wasserleitung **muss bei Nichtgebrauch** der Toilette **geschlossen sein!**

Gefahr von Wassereinbruch



Es dürfen keine festen Gegenstände in die Toilette geworfen werden

- **auch kein Papier**

Bei Nichtbeachtung wird der Reparaturaufwand von CHF 100.- in Rechnung gestellt!

11. Übernachten, Kochen, Putzen

Pantry

Die Papillon ist mit Koch/Essgeschirr/Besteck für vier Personen ausgerüstet. Das Geschirr ist in den BB-Schiebefächern, weiter gibt's Besteck sowie Pfannen und Töpfe.

Schlafplätze

Bei Vollbelegung bietet die „Papillon“ Platz für 4 Erwachsene: zwei Einzelbetten im Salon plus ein Doppelbett in der Vorkoje.

Selber mitbringen

Kinder-Rettungswesten, Schlafsack, Fixleintücher, Kopfkissen und -bezüge, Geschirrtücher, persönliche Toilettenartikel.

Auswärts-Übernachtungen

Wer auswärts übernachtet, muss die Info-Tafel „frei“/„besetzt“ am Stegbalken vor dem Auslaufen zwingend so einstellen, dass der Platz für auswärtige Gastlieger / Liegeplatz-Suchende während der Abwesenheit als „frei“ gekennzeichnet ist.

Kochen

Der Origo-Spiritusherd ist halbkardanisch aufgehängt. Er lässt sich nicht blockieren. Herdbenutzung: Dichtungen auf den Sprit-Kartuschen wegnehmen. **Siehe extra Merkblatt.** Beim Verlassen des Schiffes Dichtungen wieder auf die Kartuschen legen (Verhindert Verdunsten). Stauraum für Lebensmittel gibt's im Kühlfach. Keine Speiseresten in den Lavabo-Aussuss.

Stauräume

Im Schrank StB vis-a-vis Toilette, seitlich unter den Vorkojen-Matratzen, unter den Sitzen im Salon BB, in allen Seitenfächern.

Lüften

Die Türe zur *Vorkoje* verfügt bitte offenlassen. Bei heissem Wetter Vorluk spaltbreit öffnen, Stützen seitlich einklinken.

Putzen

Der Staubsauger: 220 Volt (Landstrom-Anschluss nötig!) befindet sich vis-à-vis WC. Bei Törnende Salon-Boden staubsaugen, ebenso die Randfugen unter den Holzböden und den Backskisten-Deckeln. Weiteres Putzmaterial findet sich unter Pantry-Lavabo, sowie in der Backs-Kiste.

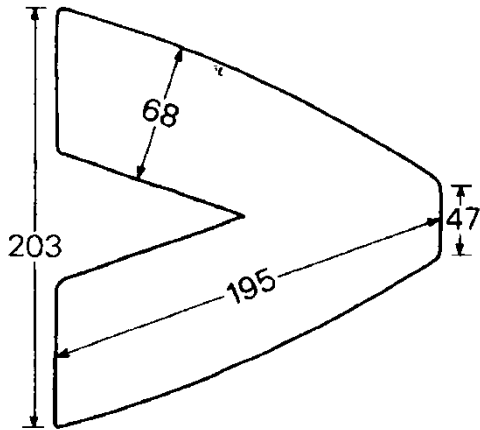
Unser SailCom-Motto: Eine Stunde Nutzen = eine Minute putzen

12. Aufklappen des Salontisches (NIE unter Horizontale)

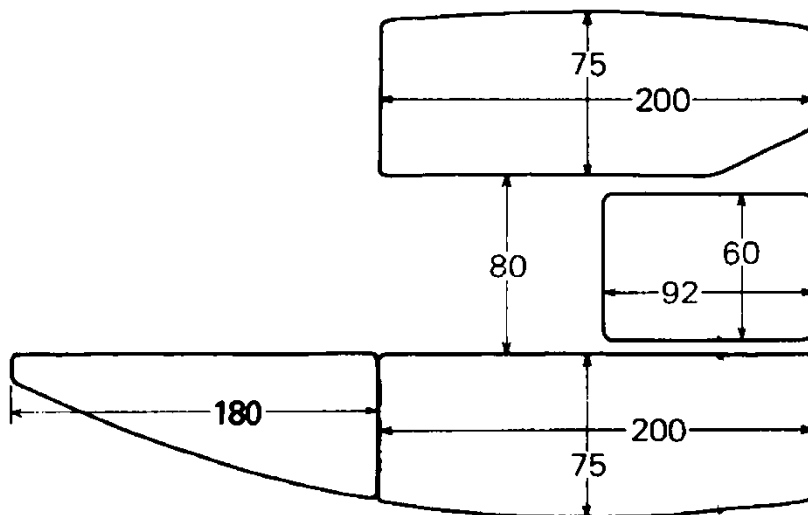


13. Schiffspläne:

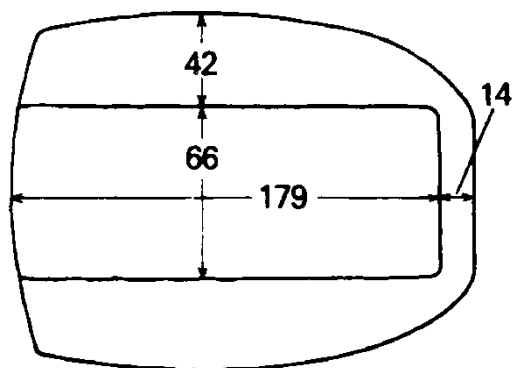
Vorpiek



Salon



Cockpit



14. So funktioniert der Origo-Kocher



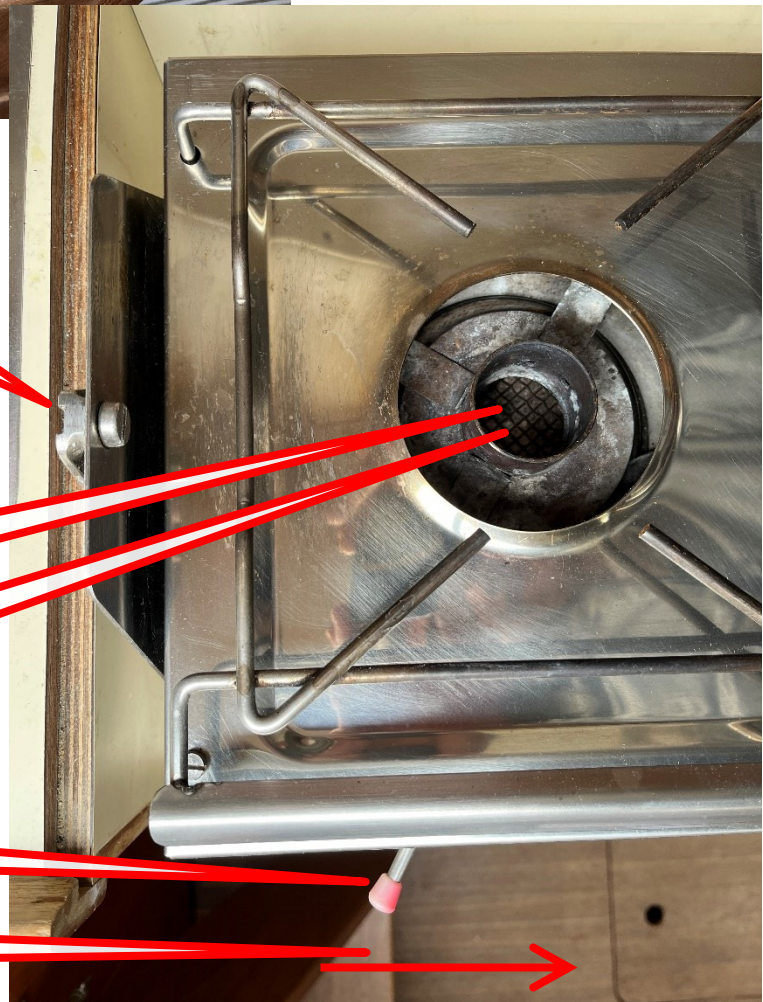
1) Kocher hoch lagern, damit dieser beweglich gelagert ist.

3) Spirit einfüllen. **ACHTUNG:** am heissen Kocher darf kein Spirit nachgefüllt werden!!!

4) Anzünden und Kochleistung mit Schieber dosieren.

2) Schieber öffnen.

5) Nach dem Kochen: Schieber wieder dicht schliessen.

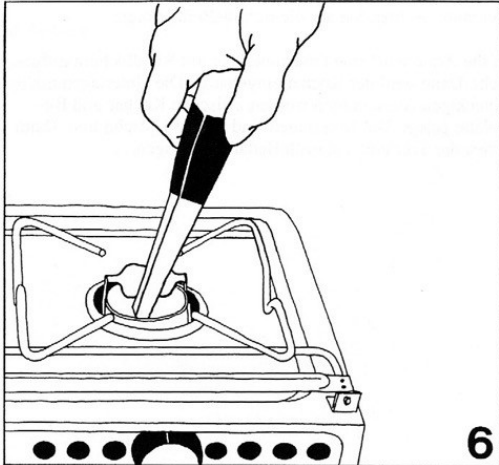


Entzünden der Spiritusflamme.

Zum entzünden wird der ORIGO-Anzünder empfohlen.

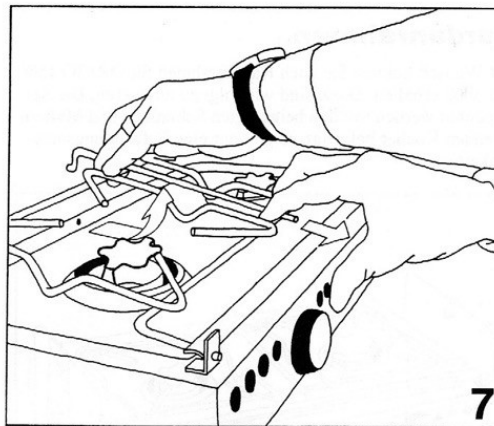
- Regler zum Öffnen der Brennerdüse voll aufdrehen.
- Ein langes Streichholz oder einen langen Gasanzünder an die Behälteröffnung halten (Abb. 6).

Achtung! Falls der Kocher vom vorherigen Gebrauch noch warm ist, kann sich die Flamme entzünden, danach aber gleich wieder verlöschen. In diesem Fall in die Brenneröffnung pusten, damit die Spiritusdämpfe verschwinden, und neu entzünden.



Reinigung.

- Entfernen Sie das Gitter, um den Kocher leichter reinigen zu können (siehe Abbildung).

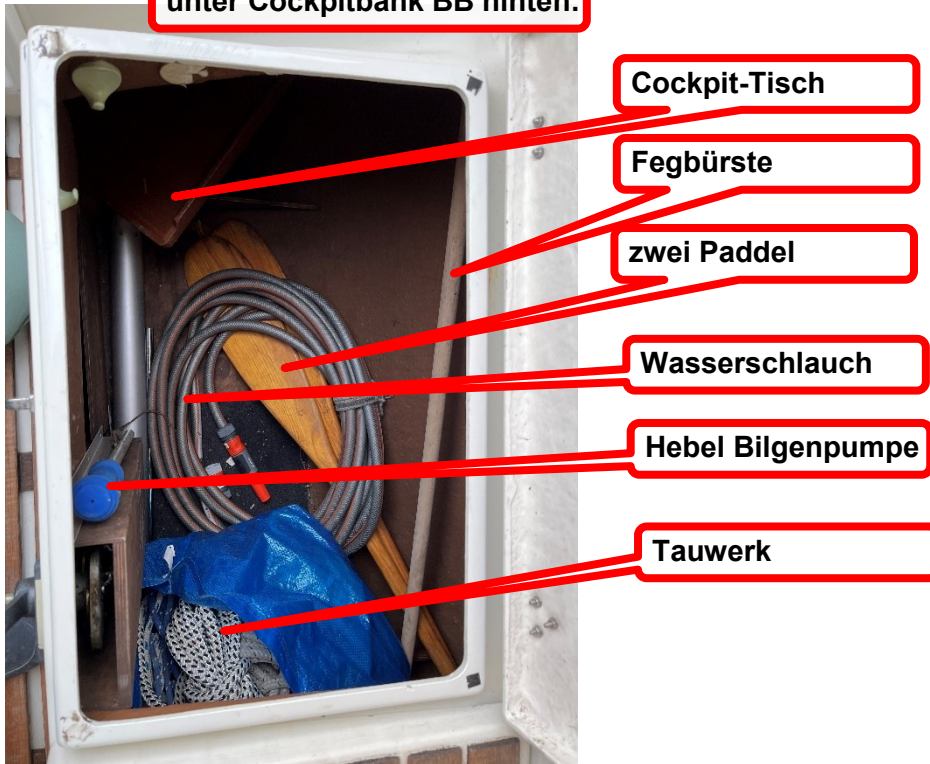


Ausstellen der Spiritusflamme.

- Regler auf "0" stellen.
- Einen Moment warten und den Regler dann noch einmal voll aufdrehen, um zu sehen, ob die Flamme völlig aus ist.
- Regler wieder auf "0" stellen.

16. Was ist wo im Cockpit?

unter Cockpitbank BB hinten:



unter Cockpitbank BB vorne:



17. Was ist wo im Salon?



18. Was ist wo im Salon?



19. Anleitung Breezer Handhabung

Unser Breezer ist ein Leichtwindsegel. Wie es der Name sagt ist dieses bei schwachen Winden eine super Sache. Frischt es jedoch auf, sollte dieser frühzeitig eingerollt und wieder versorgt werden (Verwendung bis max. 2 bf io.).

Die Handhabung ist einfach und sollte mit dieser Anleitung jedem zumutbar sein.

Du nimmst den Segelsack mit zum Bug und bindest diesen an der Reling fest.



Der untere Teil hat eine Rolle mit einer Endlosleine (grünweiss). Diese befestigst Du am Bugkorb unten mit dem schwarzen Stift (Achtung, dieser schwimmt NICHT). Um diesen einzuführen genügt ein Druck auf den Stift in der Mitte des schwarzen Knopfes.



Das Fall ist das Neonfarbige. Dieses befestigst Du am oberen Ende. Dann ziehst Du den Breezer hoch und setzt diesen gut durch. Die grün/weisse endlos Leine führst Du über das Deck ins Cockpit. Diese dient zum Einrollen des Breezers. Mit einem kleinen Ruck (egal auf welche Seite) rastet der Mechanismus ein und man kann das Segel ganz leicht einrollen.



Die roten Schoten führst Du ins Cockpit und befestigst die beiden Umlenkrollen an der hintersten Relingstütze. Die Schoten dort durchführen und auf die Winch.



Dann kannst Du den Bändsel lösen und den Breezer ausrollen.



Zum wenden musst Du diesen mit der grünweissen Leine einrollen (geht ganz einfach und leicht – einfach Zug drauf geben). Nach der Wende wieder ausrollen. Viel Spass und Erfolg.

20. NOTFALL – was tun?

Wenn **Personenschaden** entstanden ist

- Nothilfe leisten
- Immer die Seepolizei alarmieren.

**1. Ruhe
bewahren!**

Wenn **Sachschaden** entstanden ist,

- Folgeschäden vermeiden oder eindämmen.
- Bootschef, Bootseigner oder ein Bootsteam-Mitglied sofort per Telefon alarmieren (wichtig für die Sperrung des Schiffs und um mögliche Folgenutzer zu informieren).
- Personalien aller beteiligter Parteien aufnehmen.
- Fotos vom Schaden machen (wenn möglich mit „Massstab“ (Metermass im Navitisch) auf dem Foto. Masse mit Hilfe eines mitfotografierten A4-Blattes, = ca. 20 x 30 cm, markieren).
- Unfallhergang schriftlich festhalten und Skizze machen – ganz wichtig: Wind-, Wetter-, Sichtbedingungen und Nordpfeil sowie bei Kollision Lee-Luv-Positionen.

Weiteres Vorgehen

- Wenn möglich Wegerecht/Ausweichpflicht (gemäss KVR) gemeinsam mit den betroffenen Parteien erörtern und mit Zeugen festhalten.
- Falls das nicht möglich sein sollte, dem Regionalleiter und Flottenchef (bei Havarien an einer Regatta dem Schiedsrichter) Meldung machen.
- Flottenchef koordiniert Schadensexpertisen durch Experten sowie weitere Sofortmassnahmen.

Später

- Meldung an Geschäftsstelle, Regionalleitung durch Bootschef und Flottenchef veranlassen.
- Die Geschäftsstelle nimmt mit dem betroffenen SailCom-Skipper Kontakt auf und regelt den weiteren Ablauf mit den Betroffenen (alle Mails gehen z.K Regionalleiter und Flottenchef).
- Schadenverursacher nimmt **gemäss Anweisungen der Geschäftsstelle** mit Allianz-Schweiz, Kontakt auf und handelt gemäss Anweisungen der Versicherung.

WICHTIG!

Auch beim weiterem Mailverkehr stets Kopien an die Geschäftsstelle, den Bootschef den Flottenchef und die Regionalleitung senden.

Bei jedem Unfall gilt: Ob schuldig oder nicht, jedes Mitglied beziehungsweise der/die verantwortliche Skipper/in ist verpflichtet, selber aktiv zu werden und die erwähnten Stellen zu informieren.

21. Bodensee-Tipps

Flaute, Leichtwind, Sturm – am Bodensee liegt alles drin



Ebenso brav wie heimtückisch

Tückisch am Bodensee ist diese oft zur Schau gestellte Harmlosigkeit: Durchschnittliche Windstärken von 2-3 Beaufort in den Sommermonaten, öfters mal Flaute, 4-5 Bft. im Frühling und Herbst. Doch wenn eine Troglage (typisch im Juni) oder ein Wärmegewitter Starkwind bringt, kommt es zur Nagelprobe für Skipper und Crew. Dann herrschen am Bodensee in Nullkommanichts Hochseebedingungen; wer den Wechsel von flau bis 8 Bft. nicht frühzeitig checkt, bekommt mit Sicherheit Probleme (das hat die Saison 2010 für manche SailCom-Crew bewiesen).

Was passiert bei...

1. Westwind Erst meist leichte Winde. An einigen Kaps kann sich der Wind etwas düsenartig verstärken. Die „normale statistische Grosswetterlage“ am Bodensee animiert zu Leichtsinns, zu Revierunterschätzung. Vor einem Wärmegewitter bei sommerlichen Hochdrucklagen muss mit steilen Wellen und Temperaturstürzen gerechnet werden. Pro Jahr gibt es ca. 20 Sturmtage mit über 8 Bft.

2. Föhn Der ist unberechenbar, sein „Durchbrechen“ kann auch mit den modernen Mitteln der Meteorologie nicht immer präzise vorausgesagt werden. Typische Anzeichen: Linsenförmige Wolken („Föhnfische“), ausgeprägte Fernsicht. Je weiter östlich der Linie Romanshorn-Friedrichshafen, umso heftiger bläst der Föhn, verstärkt durch die Trichterwirkung des Rheintals. Weiter westlich verliert er deutlich an Kraft. Längs der deutschen Küste Lindau-Langenargen oft Legerwall!

3. Bise In der Regel Schönwetterwind aus dem nordöstlichen Sektor, vor allem im Frühling sowie Spätsommer /Herbst bei typischen Omega-Lagen (Ω =Hoch in SW/Tief in NE), oft länger anhaltend. Achtung: 7-8 Beaufort liegen bei Bise auch drin: Legerwallgefahr entlang des Schweizer Ufers.

Tipps für sichere Törnplanung

Die Erfahrung betätigt es, Statistiken belegen es: Ein- bis dreitägige Kurztröns verleiten an Meeresküsten häufig zu Leichtsinns bezüglich Planung und Sicherheitsvorkehrungen. Das gilt genauso für den Bodensee, wo je nach Wetterlage innert einer sehr kurzen Zeitspanne „Hochseebedingungen“ herrschen können.

Meteo Bei Westwindlage den Törn nach Westen planen. Bei Bise gegenan zum deutschen Ufer, bei Föhn nach Osten aufkreuzen. Das gibt Dir im Fall von Schwerwetter Raum und Zeit, vermeidet leichtfertig Legerwallgefahr.

SkipperIn und Crew einschätzen. Für den Notfall im Hinterkopf auch das „Einhandszenario“ einprägen. Auf welches Crewmitglied kann ich mich im Notfall verlassen, wer ist möglicherweise überfordert?

Organisation

1. Ankergeschirr vor dem Auslaufen kontrollieren und so zurechtlegen, dass es sofort einsetzbar ist. Sehr nützlich ist ein (zusätzlicher) Heckanker.
2. Check der Rettungswesten vor dem Auslaufen.
3. Segel reffen und Segeltrimm mit der ganzen Crew testen/üben.

4. Navigation: Notansteuerungen (GPS-Wegepunkte) festlegen. 5. Zeisinge und Leinen griffbereit halten.

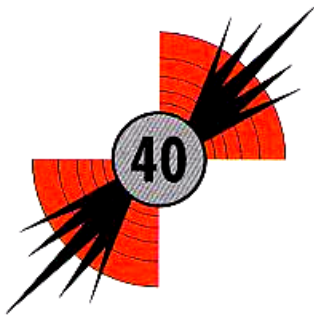
„Self-Refresher“ vor Ort Wer das Verhalten des Bootes nicht wirklich in- und auswendig kennt, macht nach dem Auslaufen umgehend ein Beidrehen und schaut, was es an Trimmerei braucht, bis das Boot im Beiliegen ruhig driftet, also keine Fahrt durchs Wasser macht. Ist auch für die Crew gut. Das gilt auch fürs Halsen. Sicheres „Starkwind“- bzw. „Crash-Halsen“ lernt man nicht im Sturm, man trainiert es vorher...

Einlaufen oder Abwettern?

Unter Schwerwetterbedingungen ereignen sich bei Segelbooten vier von fünf Havarien in Ufernähe, im Hafen oder beim Einlaufen.

- ° Der Durchzug einer Gewitterfront mit Böen dauert an Schweizer Seen nicht lange, oft ist der Spuk in einer halben Stunde vorüber.
- ° Wer den Törn mit Blick auf genügend Leerraum geplant hat, kann es sich leisten, abzuwettern.
- ° Wichtig: „Raum sparen“ beim Ablaufen oder Beiliegen. Der Anker kann auch als „Bremse“ verwendet werden. Luvseitig mit Hahnepot gesetzt, hält er das Boot ruhig und parallel zu den Wellen.

Text aus „Seekiste“



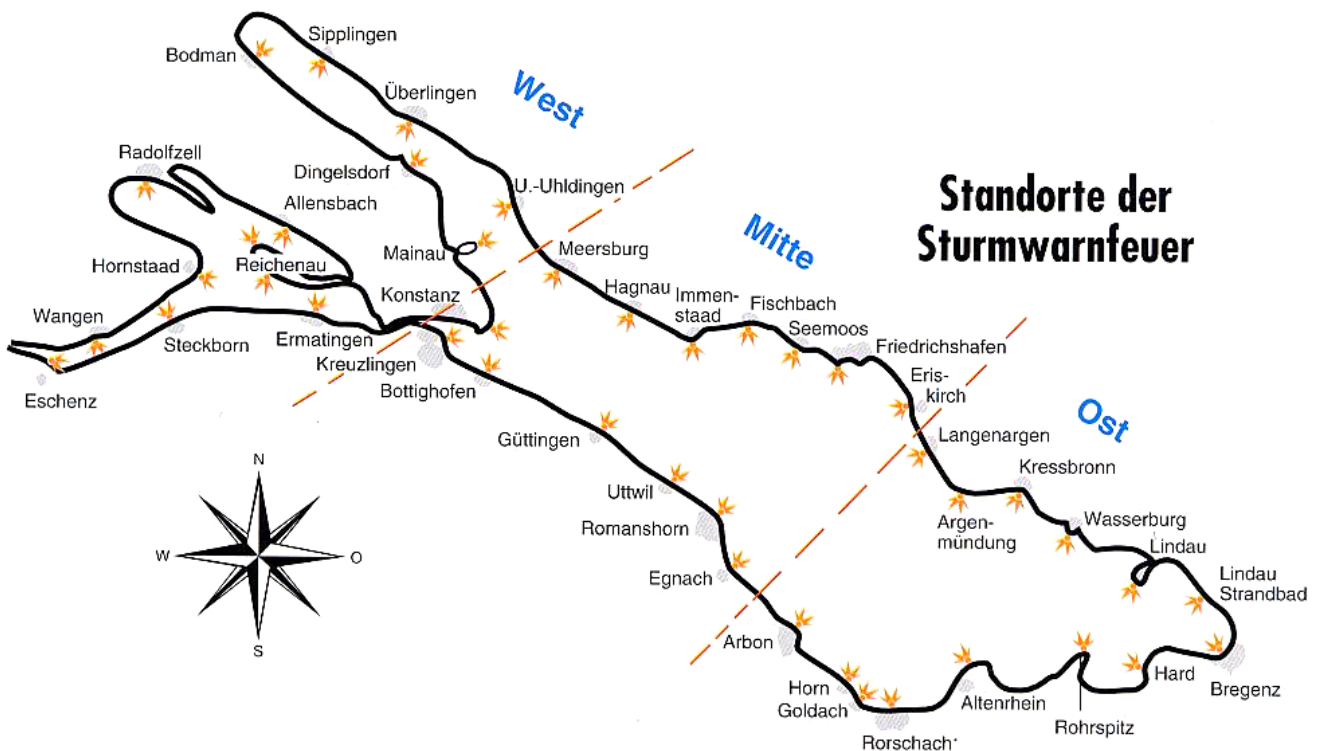
Starkwindwarnung

Aufleuchten von orangefarbenen Blinklichtern mit ca. 40 Blitzen pro Minute. Die Starkwindwarnung warnt vor starken Windböen zwischen 25 Knoten und 33 Knoten (ab Beaufort 6). Sie wird möglichst frühzeitig ausgegeben, um auf die eventuell auftretende Gefahr aufmerksam zu machen.



Sturmwarnung

Aufleuchten von orangefarbenen Blinklichtern mit ca. 90 Blitzen pro Minute. Sturmwarnungen kündigen das Auftreten von Windböen größer als 34 Knoten an (Beaufort 8 und mehr).



22. Sturmwarndienst

Notruf 118