Bordbuch der Segelyacht
MOBY Dick III

Vorläufig

Version 4.2
11.10.2016

Einleitung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung ... 2
Abbildungen ... 7
Historie ... 8
Treibstoffanlage ... 9
Tankvorgang ... 9
Tanken ... 10
Ende Tanken ... 10
Treibstoffentnahme ... 10
Füllen des Tagestanks ... 11
Trinkwasser ... 12
Befüllen ... 12
Entnahme ... 13
Einschalten der Trinkwasserpumpe ... 13
Entnahme mit elektr. Pumpe ... 13
Entnahme an der Pantry mittels Fußpumpe ... 14
Seewasserentnahme an der Pantry mittels Fußpumpe ... 14
Kochen ... 15
Gas ... 15
Absperrhahn am Druckregler ... 16
Flaschentausch ... 16
Petroleum ... 17
Befüllen des Drucktankes ... 17
Inbetriebnahme Petroleumkocher ... 17
Reinigung der Düse ... 18
Maschine ... 19
Maschine starten ... 20
Signal Kühlwasserdurchfluss < min ... 20
Wenn Starten nicht möglich ... 21
Maschine stoppen ... 21
Kontrollen der Maschine ... 21
Wartung der Maschine ... 21
Entlüften der Maschine ... 22
Kraftstoffvorfilter ... 23

Kühlwasserfilter 23
Lenzpumpen 24
Lenzpumpe Mittschiffstoilette 24
Hauptlenzpumpe Maschinenraum 25
Abpumpen der Motorbilge 25
Abpumpen Schiffsbilge 25
Deckwaschpumpe 25
Lenzpumpe Achterschiff 26
Abpumpen 26
Lenzpumpe Mittschiffs 26
Handlenzpumpe Mitschiffstoilette 28
Elektrische (Tauch) Lenzpumpe 28
Toiletten 29
Seeventile 32
Anker 33
Betätigung des Bugankers 33
Ankerfieren 34
Anker Aufholen 35
..... 37
Elektrische Anlage 38
USB Ladeanschlüsse Salon 38
Fehlersuche und – behebung siehe spezielle Betriebsanleitung 40
Hinweis für effektives Batterieladen 40
Betrieb Landnetz 40
Betrieb Konverter 41
Konverterbetrieb kann Navigationselektronik stören. 41
Haupt- Konverter einschalten 41
Haupt- Konverter ausschalten 41
Betrieb Konverter für Kleingeräte. 41
Notstromgenerator BOSCH G 800 S 42
Windgenerator 43
Heizung 44
Beiboot und Außenborder 45
Seekarten 46
Rigg 46
Segel 46

Aufbewahrungsort ... 46
Segelsetzen ... 46
Segel Bergen ... 49
Segeleinstellungen ... 49
Festmacher ... 50
Sicherheit ... 51
Feuerlöscher ... 51
Rettungsmittel ... 52
Persönliche Rettungsmittel ... 52
Allgemeine Rettungsmittel ... 52
Mann über Bord- Funktion ... 53
MOB Taste ain MaxSea Kartenplotter ... 53
AIS MOB Sender in Automatikwesten ... 54
MOB Taste via FURUNO TZT14 ... 56
Instrumente und Geräte ... 58
Übersicht ... 58
Bordrechner ... 58
Wichtige Arbeitsabläufe ... 60
Routenplanung und Aktivierung ... 60
Wetterupdate auf Bord-PC ... 61
Instrumente am Steuerstand ... 63
Ausseneinheit NavNet TZT14 ... 63
Kartenplotter ... 64
WLAN Einstellungen ... 65
Bildschirmhelligkeit und Touchscreendeaktivierung ... 65
FURUNO FI 70 Multifunktionsanzeige ... 67
Radar ... 69
Radarbetrieb mit FURUNO TZT14 Außendisplay ... 69
Radarbetrieb mit MaxSea Kartenplotter auf Bord-PC ... 74
IRIDIUM PILOT Satellitenfunk (Sprache und Daten) ... 76
Ein-/Ausschalten ... 76
Telefonieren ... 77
Internet via IRIDIUM, allgemein ... 78
E-Mailempfang ... 78
Wetterdaten empfangen ... 79
GMDSS Marine Forecasts and Warnings (INMARSAT Textmeldungen) ... 79

IRIDIUM Kosten 80
GARMIN GPSMAP 210 82
FURUNO GP33 GPS 82
AIS 82
GPS Handgerät 83
Handfunkgerät 83
Log 83
Ausbau des Gebers 83
Einbau des Gebers 83
Signalhorn 83
Steuerkompass 84
Ersatzsteuerkompass 84
An- und Ablegen 85
Vor dem ersten Ablegen 85
Ablegen 85
Rollenverteilung für das Ablegen 85
Anlegen 86
Verlassen des Schiffes 87
Kurzzeit (Stunden) 87
Langzeit (Tage) 87
Crewwechsel 88
Ersatzteile – Werkzeuge 89
Schublade 10 Bb-Seite, hinten oben 89
Schublade 11 Bb-Seite, hinten unten 89
Schublade 8 Bb- Seite vorn oben 89
Schublade 9 Bb- Seite, vorne unten 90
Schrank 1 Bb- Seite Spant 23 -25 (über Tagestank) 90
Schublade 5 Stb- Seite, Navigationssitz oben 90
Schublade 6 Stb- Seite Navigationssitz Mitte 91
Schublade 7 Stb- Seite Navigationssitz unten 91
Schublade 1 Stb- Seite Nav.-Tisch oben 91
Schublade 2 Stb.- Seite Nav.-Tisch 92
Schublade 3 Stb- Seite, Nav.-Tisch 92
Schublade 4 Stb.- Seite, Nav.-Tisch 92
Schrank 2 Bb- Seite (über Sitzbank) 92
Maschinenraum Bb- Seite 92

Maschinenraum Stb- Seite 93
Achterkajüte Stb – Schwalbennester 93
Achterkajüte Bb – letztes Schwalbennest 93
Achterkajüte zw. den Kojen 93
Unter Bb Koje Achterkajüte 93
Unter Stb Koje, mittleres Fach 93
Achterkajüte hinten über Kojen (u. Steuersäule) 94
Achterkajüte Bb- Bilge 94
Achterkajüte Stb- Bilge vorn 94
Achterkajüte Stb- Bilge hinten 94
Achterpiek Bb- Seite 94
Achterpiek Stb- Seite 95
Mittschiffstoilette Schrank Bb- Seite vorne 95
Flur vor Mittschiffstoilette Schrank Stb-Seite vorn unten 95
Im Schab direkt bei Navisitz 95
Takelhandschuh 95
Im Schab hinter Navisitz: 95

Abbildungen

Abbildung 1 AIS MOB Sender in Rettungsweste 54
Abbildung 2 AIS MOB Senderposition auf elektronischer Seekarte (TZT14) 55
Abbildung 3 AIS MOB Positionsdetails (TZT14) 55
Abbildung 4 TZT14 Home taste (öffnet Hauptmenü) 56
Abbildung 5 TZT14 Hauptmenü 56
Abbildung 6 Übersicht Navigation/Elektronik 58
Abbildung 7 Instrumente am Steuerstand 63
Abbildung 8 TZT14 Bildschirmhelligkeit und Touchscreendeaktivierung 66
Abbildung 9 IRIDIUM PILOT Schalter 76
Abbildung 10 IRIDIUM PILOT Captains Phone 77
Abbildung 11 IRIDIUM PILOT Tarife 81

Historie

Datum	Version	Bemerkungen
Juli 2016	4.0	+ neue Kapitel RADAR, IRIDIUM PILOT (M. Reinke)
30.7.2016	4.1	+ Migration des alten Bordbuches in neue Version (M. Reinke)
11.08.2016	4.2	+ Überarbeitung und neue Kapitel (A. Eckert)

Treibstoffanlage

max. Tankkapazität: ca. 1300 1, aufgeteilt in:

Vordertank	400 l
Mitteltank	650 l
Achtertank	190 l
Tagestank	100 l

Die Tanks sind im Kielbereich untergebracht. Die Tankdeckel mit den entsprechenden Armaturen befinden sich unterhalb des Fußbodens.

Die Spantennumerierung ist auf allen Spanten oben und in Schiffsrichtung hinten eingeschlagen.

Vordertank	zwischen Spant 15 und Spant 16 (vor Mannschaftstoilette)
Mitteltank	zwischen Spant 18 und Spant 19
Achtertank	zwischen Spant 22 und Spant 23
Tagestank	Deckshaus BB-Seite zwischen Spant 23 und Spant 24

Zentraler **Befüllstutzen** an Deck, **Bb-Seite**, Bezeichnung: **Diesel** zwischen Spant 20 und Spant 21

Tankvorgang

Feststellen der jeweiligen Nachfüllmenge.

Peilöffnung mittels Schraubenzieher öffnen (Schiff soll während Peilung auf möglichst ebenem Kiel liegen).Mit dem hölzernen Peilstab (liegt bei Mitteltank) oder Zollstock durch Abstechen die vorhandenen Füllhöhe messen und dann aus der Eichtabelle (liegt bei den Schiffspapieren und (s. Anlage) die max. Nachfüllmenge ermitteln. **Es empfiehlt sich, 10 Liter Freiraum zu lassen!**

Tanken

Die Betankung muss mit zwei Personen durchgeführt werden.

Eine Person an Deck mit der Zapfpistole

Eine Person zur Beobachtung bei den Tanks

Öffnen jeweiliges Befüllventil (**nur** Ventil des zu befüllenden Tankes öffnen, Kontrolle, ob die anderen Betankungsventile geschlossen sind!)

Peilöffnung als zusätzliche Entlüftung offen lassen (Achtung, bei höherem Füllstand der Tanks Gefahr von Aerosol bzw. Schaumaustritt, langsamer Füllen!) .

Alle Bullaugen vorher zur Raumentlüftung öffnen. **Rauchen, Feuer, Zündquellen sind während des Tankvorganges bis nach der Auslüftung des Schiffes zu vermeiden!** Offene Lebensmittel aus Messe/Pantry entfernen.

Ende Tanken

Nach dem Befüllen das Füllventil, den zentralen Befüllstutzen verschließen. Kurze Zeit (Schaum reduzieren) nach Beendigung den Füllstand des/der Tanks mit Peilstab erneut vermessen. Peilöffnungen verschließen.

Getankte Treibstoffmenge/ Peilstände in das Logbuch eintragen.

Treibstoffentnahme

Der Treibstoff wird aus den Vorratstanks über ein Filter zunächst manuell (Schalter Innensteuerstand) in den Tagestank gepumpt und wird von dort über eine mech. Förderpumpe der Maschine über den umschaltbares Kraftstofffeinfilter (2 getrennt nutzbare Filter) der Einspritzpumpe zugeführt. Der Überschuss geht zurück in den Tagestank.

Um ein Luftziehen des Motors zu vermeiden, muss die Befüllung rechtzeitig erfolgen (etwa bei 25 - 30 1 Tagestank - Anzeige).

Die Entnahmeventile aller drei Vorratstanks sind am Mitteltank zusammengefasst. Das jeweilige Entnahmeventil bleibt geöffnet bis der Tank leer ist, die übrigen Ventile sind geschlossen.

Griff in Fließrichtung ➔ offen Griff quer zur Fließrichtung ➔ geschlossen (hier ist der Vordertank zur Entnahme geöffnet)

Füllen des Tagestanks

Die Befüllung des Tagestanks erfolgt von Hand und/oder mit der elektrischen Pumpe.

Gegebenenfalls muß von Hand angepumpt werden, bis Treibstoff angesaugt ist (Plätschern im Tagestank, grösserer Widerstand beim Pumpen)

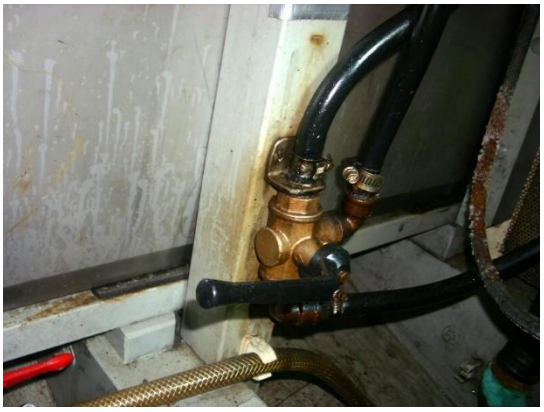
Anpumpen mit Handpumpe

Pumpe und 3- Wege- Armatur befinden sich im Motorraum auf der Bb- Seite, vorne links.

3- Wege- Armatur auf Handbetrieb

Hebel auf Handbetrieb (Hebel senkrecht)

von Hand pumpen bis angesogen



Pumpen mit elektr. Pumpe

Hebel auf E- Pumpenbetrieb (Hebel waagrecht“)

E-Pumpe starten

Taste befindet sich in der Motor- Kontrolltafel im Deckshaus Bb- Seite.

Befüllung Tagestank kontrollieren

E- Pumpe ausschalten, wenn Flüssigkeitsspiegel im oberen Rohrbogen der Standanzeige verschwindet. (ca.95 l)

Verbrauchskontrolle:

Aufgefüllte Menge und benutzten Vorratstank in Logbuch eintragen.

Trinkwasser

Maximale Tankkapazität ca. 1000 1, aufgeteilt in:

Maschinenraum Bb	**max.**	**360 1**
Maschinenraum Stb	**max.**	**360 1**
Salon vorne	**max.**	**140 1**
Salon achtern	**max.**	**140 1**

Die Wassertanks befinden sich im Motorraum auf der Bb- und Stb- Seite, sowie im Salon unterhalb der beiden Quersitzbänke.

Befüllen

Zentraler **Befüllstutzen** an Deck **Bb-Seite**, Bezeichnung **Wasser.**

Achtung!!! geringe Füllgeschwindigkeit, damit kein Druckaufbau in den Tanks

Vor Befüllung genügend Vorlauf aus Schlauch ins Hafenbecken. Falls bordeigene Schläuche benutzt werden müssen, gelbe Schläuche = Frischwasser benutzen. (Aufbewahrung in Achterpiek auf Stb.-Seite.)

Anschluss- oder Übergangsfittings befinden sich im Deckshaus auf der Bb- Seite, Schublade 11

Die Befüllventile befinden sich an den Masch. Raum- Tanks achtern außen (Gelbes Handrad)

und an den Salontanks jeweils außen.

1. jeweiliges Befüllventil öffnen
2. Bei Befüllung des Salontanks zusätzlich Belüftungsschrauben auf den Schaugläsern (17er-Schlüssel) öffnen und Füllung beachten
3. Deck um zentralen Füllstutzen abspritzen
4. Zentralen Befüllstutzen öffnen (Schlüssel befindet sich in Schublade 7)
5. Je nach Situation (Tropen, wärme Länder, unklare Hygiene) pro Tank Entkeimungsmittel (Ceresil oder ähnliches Entkeimungsmittel) nach Angabe zugeben (befindet sich in Schublade 3 unter Kartentisch)
6. Nach Befüllung alle Ventile, Belüftungsschrauben und zentralen Füllstutzen schließen
7. Befüllung in Logbuch eintragen (Verbrauchskontrolle)

Entnahme

Die Entnahmehähne aller vier Wassertanks befinden sich im Salon oberhalb des Fußbodens auf der Stb.- Seite neben dem Salonniedergang. (hier Tanks Spant 18 und 22 geöffnet).

Einschalten der Trinkwasserpumpe

ist von allen Stellen mit Wasserhahn

(Küche, Toilette mittschiffs, Toilette achtern) möglich.

An der Schrankseite zum Bullauge sitzt ein Tastschalter mit grüner LED. Bei

Betätigung des Schalters wird die Spannung der Trinkwasserpumpe für ca 2 min freigegeben, erkennbar am Aufleuchten der LED. Dasselbe gilt für die jeweiligen

Schalter in den Toiletten.

Das heißt, wenn keine Freigabe durch Tastendruck erteilt wurde, springt die Pumpe

nicht mehr an, um Druck aufzubauen. Ansonsten ist die Wasserentnahme und

Umschalten der Wassertanks, wie gehabt.

Entnahme mit elektr. Pumpe

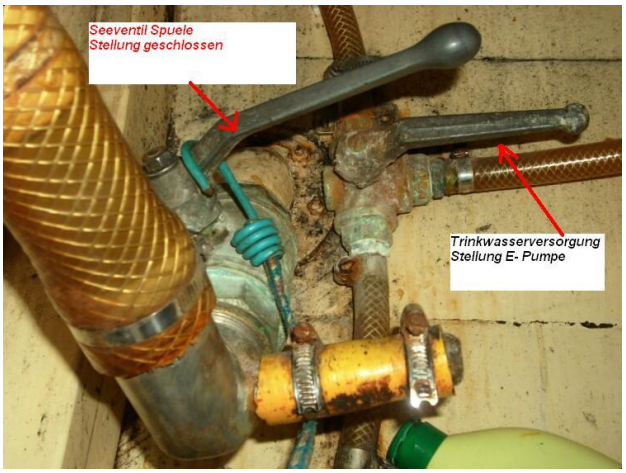
1. Drei- Wegeventil unterhalb Spüle schwarzer Griff horizontal

2. Wahl des Wassertanks

   Hebel in Fließrichtung = offen

   Hebel quer zur Fließrichtung = geschlossen

3. Pumpe starten



   Wenn Pumpe Luft gezogen hat, eine Zapfstelle leicht öffnen, um Ansaugen zu erleichtern. Wenn sie angesaugt hat (verändertes Laufgeräusch) Zapfstelle schließen bis sich Druck aufgebaut hat. Pumpe hört automatisch auf

1. 4. Wenn die Pumpe nach Entnahme aus einer Zapfstelle nicht automatisch stoppt, ist zunächst mindestens eine Zapfstelle zum Entlüften zu Öffnen, wenn kein

richtiger Förderstrom sich einstellt, ist i.d.R. der angeschlossener Wassertank leer, Ventil des verwendeten Tanks schließen und einen vollen Tank öffnen.

Achtung!!! Pumpe nicht hörbar bei Maschinenfahrt

5. Umschalten des Wassertanks in Liste (auf Schluesselkasten) eintragen

Die Wassertanks einen nach dem anderen entleeren. Bedingt durch die höhere Temperatur sollen die Maschinenraumtanks zu Erst aufgebraucht werden!

Entnahme an der Pantry mittels Fußpumpe

1.Drei- Wegeventil unterhalb Spüle schwarzer Griff senkrecht nach oben
2. Wahl des Wassertanks

Hebel in Fließrichtung = offen

Hebel quer zur Fließrichtung = geschlossen

3. Fußpumpe am Boden vor Spüle gleichmäßig treten.

4. Wenn kein Wasser kommt, Tank umschließen.

5. Umschalten des Wassertanks in Logbuch vermerken.

Seewasserentnahme an der Pantry mittels Fußpumpe

Die Seewasserzapfstelle an der Pantry dient zur Trinkwassereinsparung während längerer Seetörns und wird zum Vorspülen des verschmutzten Geschirrs benutzt

1. Seeventil in Bilge vor Spüle zwischen Spant 19 und 20 öffnen.
2. Absperrventil in Schrank unterhalb Spüle öffnen, schwarzer Griff senkrecht
3. Fußßpumpe Seewasser gleichmäßig treten, . Leitungen und Pumpe zunächst Spülen (stehendes Seewasser stinkt!).

Seewasserpumpe nicht im Hafen benutzen

Abstellen **in umgekehrter Reihenfolge**

Kochen

Auf der **MOBY DICK** ist ein 2flammiger, halbkardanisch aufgehaengter Gasherd mit Backofen .

Im Bild rechts ist der geöffnete Backofen mit dem brennenden Flächenbrenner zu sehen. Dieser wird wie die beiden normalen Brenner oben mit einem von Hand gehaltenen Piezozünder gezündet. Hierbei wird das jeweilige Regulierventil entsprechend der Skalierung nach links gedreht und nach dem Zünden für etwa 10 Sekunden festgehalten, bis die Zündsicherung erwärmt ist. Nach Beendigung des Kochvorganges wird deas entsprechende Regulierungsventil wieder senkrecht (aus) gestellt und der rechte Absperrhahn (nächste Seite) wieder verschlossen. Die halbkardanische Aufhängung wird mit einem Metallhaken (unten rechts) arretiert.

Zusaetzlich ist ein 2 flammiger Gaskocher quer zur Schiffsrichtung fest eingebaut installiert. Beide Gasherde werden mit 30mbar Propangas betrieben.

Da der quer zur Schiffsrichtung stehende Gaskocher fest verrohrt ist, ist dieser beim Fahren mit 2 Fixierungshölzer festgesetzt. Beim Kochen sind diese zu entfernen!

Fuer Hafenbetrieb befinden sich ein elektrischer 2 Plattenkocher und ein 1l Heisswasserbereiter an Bord. Voraussetzung fuer den Elektrobetrieb ist eine Steckdosenabsicherung mit mindestens 10 Ampere. Heizplatte und Heisswasserbereiter duerfen nicht gleichzeitig benutzt werden.

Als Notreserve befindet sich in der Achterkajuete vor dem Mittelschap (Bilge) ein Petroleumkocher.

Gas

Achtung!!! Brenner nie unbeobachtet lassen

Der Flaschengaskasten für drei deutsche 5 kg-Flaschen (alt.Camping Gas) und zwei Camping Gaz (blau) 3 kg befinden sich unter dem Sitz des Außensteuerstandes.

In die Gasleitung sind bis zum Kocher insgesamt drei Absperrorgane installiert:

Absperrventil am Flaschenkopf

Absperrhahn am Druckregler

Absperrhahn vor dem Kocher

(je ein Absperrhahn pro Kocher)

Der Absperrhahn vor dem Kocher wird nur **während** des Kochens geöffnet und **muß** nach Beendigung des Kochvorgangs aus Sicherheitsgründen **sofort wieder geschlossen** werden. Während eines Törns bleiben die beiden übrigen Armaturen geöffnet. Bei längerer Abwesenheit der Crew (Landausflug, etc.) wird aus Sicherheitsgründen zusätzlich das Flaschenventil geschlossen

Flaschentausch

1. Gasschlauch von leerer Flasche abschrauben und Flasche entnehmen
2. Volle Flasche aus Vorrat entnehmen und am Platz der leeren Flasche anschließen. (Von Hand, nur im Notfall mit Wasserpumpenzange)
3. Druckprüfung (nach jedem Flaschentausch) , sowie einmal pro Woche!

- Kocher aus, Absperrhahn vor Kocher auf
- Absperrhahn am Druckregler auf
- Flaschenventil öffnen bis max. Druck am Regler steht und **wieder schließen**
- Druckmanometer beobachten. Druck darf **nicht abfallen** (sonst Undichtigkeit) .Wenn nach fünfzehn Minuten kein nennenswerter Druckabfall entstanden ist, Absperrventile vor Kocher schließen, Flaschenventil öffnen, normalen Betriebszustand herstellen.
  - Anlage betriebsbereit

Nach längerem Stillstand Druckprüfung wie oben beschrieben wiederholen.

Wenn Flaschen im Ausland befüllt oder fremde Flaschen angeschlossen werden müssen, befinden sich entsprechende Übergangsnippel in Schublade 11 im Deckshaus auf der Bb-Seite.

Petroleum

Die **MD III** besitzt einen Petroleum Vorratstank-Inhalt 145 l- auf der Stb- Seite zwischen Spant 23 und Spant 25.Der Befüllstutzen befindet sich an Deck auf der Stb- Seite zwischen Spant 25 und Spant 26 Bezeichnung **Petroleum . (zur Zeit nicht gefüllt, (Elektropumpe nicht funktionsfaehig)**

Der Petroleumkocher (nur als Notreserve) befindet sich in der Achterkajuete unterhalb des Mittelschapps

Petroleum Entnahme:

mittels E-Pumpe. Taste und Zapfschlauch mit Absperrhahn befinden sich im Salon neben dem Niedergang auf der Stb.- Seite.

Zur Entnahme Taste (rot/schwarz) drücken und solange gedrückt halten, bis Füllvorgang beendet ist.

Befüllen des Drucktankes

Der Optimus- Petroleumkocher besitzt einen eigenen Drucktank.

1. Tankverschluss mit integriertem Manometer vorsichtig abschrauben um eventuell noch vorhandenen Druck abzubauen.
2. Drucktank mit Zapfschlauch (siehe oben) befüllen. und Absperrhahn schließen
3. Tankverschluss wieder handfest aufschrauben
4. Mit Handpumpe Druck aufbauen bis Zeiger des Manometers im grünen Bereich steht.

   Siehe die auf dem Kocher angebrachte Betriebsanleitung.

Inbetriebnahme Petroleumkocher

NIE ZÜNDEN,WENN PETROLEUM IN BRENNERMULDE STEHT

Zünden

1. Druck im Drucktank kontrollieren, gegebenenfalls nachpumpen (Manometer muß sich im grünen Bereich befinden)
2. Anzünder anzünden und an die Seite des Schnellzündrohres halten.
3. Reguliervorrichtung des Schnellzünders öffnen bis Flamme mit brausendem Geräusch brennt

4. Schnellzünder muss unbedingt 1 bis 1,5 Minuten brennen

5. Darauf achten, dass Manometerzeiger innerhalb des grünen Bereiches bleibt,

   gegebenenfalls nachpumpen

6. Drehknopf des Hauptbrenners **langsam** nach links drehen. Dann entzündet sich der Hauptbrenner. Dieser brennt dann mit einer gelb- blauen Flamme ca. 10 cm hoch. Bei Mitbrennen des Schnellzünders bleibt das brausende Geräusch.

Achtung!!!, wenn eine zu kräftige Flamme entsteht, schließen Sie die Reguliervorrichtung des Hauptbrenners. (Der Hauptbrenner ist noch nicht warm genug) Lassen Sie den Schnellzünder weiterbrennen und probieren Sie den Zündvorgang des Hauptbrenners nach 15 Sekunden nochmals.

7. Schnellzünder durch Herunterdrücken des Hebels schließen.

8. Der Hauptbrenner brennt jetzt mit einer blauen Flamme. Stellen Sie jetzt die gewünschte Flammenhöhe ein. Achten Sie darauf, daß sich der Zeiger des Manometers immer im grünen Feld befindet.

Reinigung der Düse

(Die Reinigung erfolgt während des Betriebes)

Drehen Sie die Reguliervorrichtung des Hauptbrenners maximal nach links und wieder zurück. Die eingebaute Reinigungsnadel hat jetzt die Düse gereinigt.

Halten Sie einen brennenden Anzünder bereit für den Fall, dass der Brenner verlöschen sollte .

Abstellen

Durch Rechtsdrehen des Handrates wird der Brenner abgestellt.

Bei Kindern an Bord und längerer Abwesenheit Druck ablassen.

Kühlschrank

An dem Thermostat neben dem Kühlschrank ist kein Schalter mehr, sondern nur

noch eine gelbe und rote LED. Die rote LED signalisiert durch Blinken mögliche Fehler (siehe hierzu Tabelle auf Stromlaufplan MD19).

Die gelbe LED zeigt an, dass das Kühlschrankaggregat mit Spannung versorgt wird. Dies geschieht aber nun nur, wenn der Landanschluss vorhanden ist oder die Maschine läuft.

Der blaue Drehknopf des Thermostaten hat 2 Funktionen, um einen durch nach links drehen (über eine Sperre) wird der Kühlschrank abgeschaltet. Beim Einschalten (nach rechts drehen) gerade soweit drehen, das der Kühlschrank eingeschaltet ist. **Jegliches weiteres „nach rechts Drehen“ hat zur Folge, dass der Kühlschrank einfriert!**

Der Kühlschrank hat einen Bodenablauf, welcher mit einem dünnen PVC Schlauch in der Bilge vor dem vorderen Mühleimer (bei Kühlschrankagregat) endet. Sollte beim Ausspülen des Kühlschrankes das Spülwasser nicht ablaufen, ist der Ablauf mit einem Draht endsprechend zu reinigen.

Vor jedem Crewechsel ist der Kühlschrank zu reinigen. Angebrochene Lebensmittel bedürfen der Absprache mit der Folgecrew. Falls das Schiff länger unbenutzt liegen bleibt, ist die Tür des gereinigten und entleerten Kühlschranks zu öffnen!

Maschine

Die zur Bedienung der Maschine erforderlichen Einrichtungen und Instrumente befinden sich im Deckshaus auf der Bb- Seite bzw. teilweise auch im Cockpit auf der Stb- Seite.

Treibstoffhahn:	links neben Innensteuerstand auf der Bb- Seite
Kühlwasserhahn:	mittschiffs auf Ablagekonsole
Kühlwassertemperatur:	Innensteuerstand und Cockpit

Öldruck:	Innensteuerstand und Cockpit
Drehzahl:	Innensteuerstand und Cockpit. Umschalter am Innensteuerstand derzeit defekt!
Betriebsstundezähler:	Innensteuerstand
Zündschlüssel:	Innensteuerstand
Stoptaste:	Innensteuerstand und Cockpit

Öldruck und Kühlwassertemperatur werden akustisch überwacht, bei Störung ertönt zeitverzögert ein akustisches Signal aus dem Innensteuerstand im Deckshaus. Dieses Signal ertönt auch, wenn bei laufender Maschine das Kühlwassereintrittsventil geschlossen wird.

Achtung!!! Bei laufender Maschine dürfen weder der Zündschlüssel, noch der Kühlwasserhahn, noch der Batteriehauptschalter ausgeschaltet werden.

Maschine starten

Die Maschine kann nur im Deckshaus gestartet werden.

Batteriehauptschalter (1 Schalter für Komfortbatterien und Starterbatterie) einschalten;

Der Batteriehauptschalter befindet sich links am Innensteuerstand auf der Bb- Seite

Kontrolle Stand Tagestank, evtl. auffüllen

Treibstoffhahn auf, Hebel in Fließrichtung

Kühlwasserhahn auf, Hebel in Schiffslängsrichtung

Gashebel im Cockpit senkrecht stellen (Leerlauf)

Welle auskuppeln = Knopf an Gashebel ziehen

Zündschlüssel drehen

Signal Kühlwasserdurchfluss < min

Bei der Erneuerung der Motorkühlung wurde ein Durchfluss Grenzwert Geber eingebaut. Bei Ansprechen des Gebers kommen die Alarmhupe und die Lampe Kühlwassertemperatur leuchtet. Ihr könnt im Moment noch nicht unterscheiden ob der Alarm vom Grenzwert Temperatur oder Durchfluss ausgelöst wurde.

Ein Blick auf den Analogwert der Kühlwassertemperatur zeigt aber wie gefährlich der Zustand ist.

Wenn Starten nicht möglich

Gashebel senkrecht?

Kühlwasser- Hahn vollständig auf? (Anlasser ist mit Stellung Kühlwasser-Hahn verriegelt)

Batteriehauptschalter ein ?

Maschine stoppen

Maschine kann nur mit der Stoptaste im Deckshaus oder im Cockpit gestoppt werden.

Gashebel senkrecht (Leerlauf)

Stoptaste drücken **bis Maschine steht**. Bei zu kurzem Drücken läuft Maschine wieder an.

Zündschlüssel auf 0 drehen

Kühlwasser -Hahn zu

Treibstoffhahn zu

Stand Betriebsstundenzähler in Logbuch eintragen

Achtung!!! Auf keinen Fall darf Zündschlüssel auf Null gedreht werden, wenn die Maschine noch läuft, sonst Zerstörung des Reglers.

Kontrollen der Maschine

Als tägliche Kontrolle (bei Maschinenfahrt, spätestens nach 8 Betriebsstunden) sind die Ölstände von Motor, Getriebe, Druck & Zuglager sowie der innere Kühlwasserstand des MWM zu Kontrollieren. Bei längerer Fahrt sind die Temperaturen von Getriebe und D&Z Lager ebenfalls regelmäßig zu kontrollieren (ca. 60°C).

Die Kontrollen werden im Logbuch festgehalten.

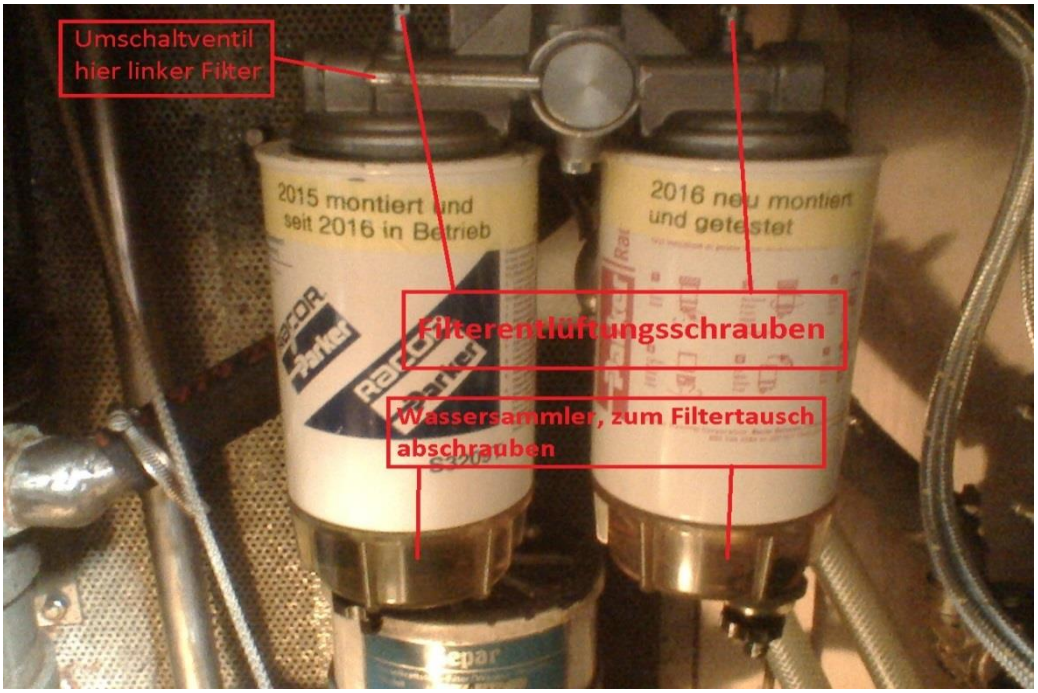
Wartung der Maschine

Die periodisch erforderlichen Wartungs- und Kontrollarbeiten sind in einem separaten Bordbuch näher beschrieben. Wartungsarbeiten sind zu protokollieren, entsprechende Protokolle sind dem Bordbuch beigefügt.

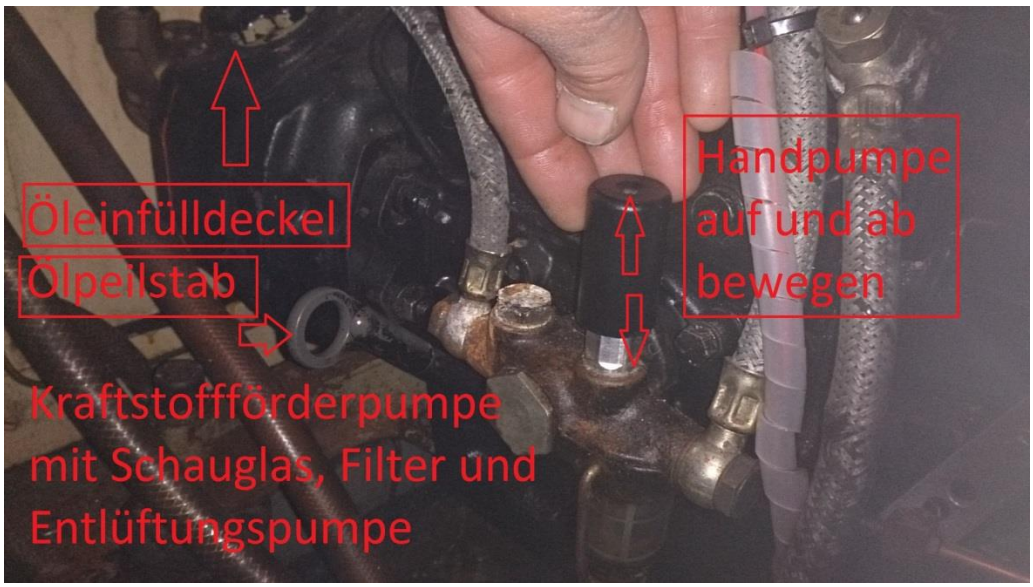
Entlüften der Maschine

1. Wenn vergessen wird, den Tagestank rechtzeitig nachzufüllen (siehe dort), sodass die Maschine Luft zieht, muss das Kraftstoffsystem (u.a. die beutzte Filterseite) von Hand entlüftet werden. Die Treibstoffilter befinden sich im Masch. Raum auf .der Bb- Seite vorne.

2. Lösen (1/2 Umdrehung) der Entlüftungsschraube am Deckel des in Gebrauch befindlichen Filters.



3. Nun wird rechts unterhalb des Filters an der Maschine mit der kleinen Handpumpe solange gepumpt, bis oben auf dem Filter an der gelösten Schraube Kraftstoff austritt. Sicherheitshalber kann der nicht benutzte Filter ebenfalls entlüftet werden.



4. Die Entlüftungsschrauben sind nach dem Entlüften wieder (gefühlvoll) anzuziehen. Wenn die Maschine nun gestartet wird, kann sie kurzzeitig unrund laufen , bis die Luft vor den Einspritzdüsen weg ist.

Hinweis:

Die Maschine kann auch durch einen verschmutzten Kraftstofffilter ausfallen. Es genügt, auf den nicht benutzten, 2. Filter umzuschalten. Das Wechseln des verschmutzten Filters (Ersatz Masch.R Bb. i. alten Batt. Kästen) kann später nachgeholt werden.

Tipp:

Da i.d.R. die Maschine zu einem ungünstigen Zeitpunkt ausfällt, sollten mehrere Crewmitglieder das Umschalten der Kraftstofffilter beherrschen.

Kraftstoffvorfilter

Im Bild rechts ist der Vorfilter / Wasserabscheider für den aus dem Kiel (Tanks) kommenden Kraftstoff. Der Filter ist vor der mechanischen bzw. elektrischen Kraftstoffpumpe angeordnet. Wenn die elktrische Pumpe nicht mehr oder sehr wenig fördert (es geht nicht um Luft wenn ein Tank leer ist) , ist mit der Handpumpe der Widerstand beim Pumpen zu prüfen, bei sehr hohem Widerstand ist der Filtereindatz zu tauschen (oben, Knebel lösen, Deckel abnehmen). Wenn im Schauglas unten Wasser ist, ist das abzulassen.

Ersatzfilterpatronen ab Törn 5 im Ma.Raum Bb, alte Batteriekästen

Kühlwasserfilter

Im Maschinenraum auf der Backbordseite befindet sich der Filter des Seewasserkühlkreislaufes (Bild rechts). Er ist direkt oberhalb des Kühlwasserseeventils angebracht. Bei Fahrten in schmutzigem oder veralgtem Wasser ist der Filterinnenraum regelmäßig visuell (Taschenlampe) zu kontrollieren. Bei viel Schmutz ist der Filterkorb zu entnehmen und zu reinigen (Motor aus, Seeventil geschlossen). Beim Wiedereinsetzen ist die zentrale (mittige) Stellung penibel einzuhalten. Ebenfalls ist bei der Dichtung des Schauglases Sorgfalt geboten. Die acht Kunststoffmuttern sind gleichmäßig rundherum fest zu ziehen. Zum End Seeventil öffen und Dichtigkeit kontrollieren.

Alle Tätigkeiten rund um die Maschine sind im Logbuch zu dokumentieren.

Lenzpumpen

Auf der MD III sind drei Lenzpumpen installiert.

- Mittschiffstoilette
- Maschinenraum
- Achtertoilette
- Mobile Tauchpumpe (24 Volt)

Lenzpumpe Mittschiffstoilette

Die handbetätigte Lenzpumpe wird auch zur Entleerung der Duschbilge benutzt. Zum Betätigen der Pumpe ist lediglich das Seeventil, gelber Hebel (Seeventil Handlenzpumpe) auf der Bb- Seite hinter der Toilette zu öffnen. Nach Beendigung des Pumpvorganges Seeventil wieder schließen.

Hauptlenzpumpe Maschinenraum

Die Pumpe befindet sich im Maschinenraum auf der Stb- Seite und wird über Keilriemen und Magnetkupplung von der Maschine angetrieben.

Die Hauptlenzpumpe erfüllt drei Funktionen

Abpumpen der Maschinenbilge

Abpumpen der Schiffsbilgen über anzuschließenden Schlauch

Deckswaschpumpe

Zum Betreiben der Hauptlenzpumpe muss die Maschine laufen (siehe dort)

Abpumpen der Motorbilge

Diese Funktion ist die wichtigste. Der entsprechende Kugelhahn auf der Saugseite (unterhalb der Pumpe)ist normalerweise immer in der Stellung, das sofort mit dem Einschalten (Schalter bei Navigationstisch) der Hauptlenzpumpe aus der Maschinenraumbilge abgepumpt wird.

Abpumpen Schiffsbilge

Mit dem auf der Saugseite befindlichen Kugelhahn kann in der anderen Stellung aus dem Meer (weiteres darunter befindliche Seeventil öffnen) gefördert (z.B. Deckswaschen) sowie mittels einem flexible, ca. 10m lange Schlauchleitung (aufgewickelt rechts von er Pumpe) weitere Schiffsbilgen (sofern nicht ölhaltig oder Partikel) abgesaugt werden. Es empfiehlt sich, um **Trockenlaufen** des Impellers zu vermeiden, beim Bilgenabsaugen (kein Notfall) zur Schmierung des Impellers das Seeventil als Bypass leicht zu öffnen. Normaler Weise langt hier Leerlaufdrehzahl der Maschine. Auf die Austrittsstelle (GeKa Kupplung, Deckshaus, Steuerbord wird ein dafür vorgesehener kurzer Brauner Schlauch (Achterpik) montiert.

Nach Beendigung der Arbeiten das Seeventil sowie Ventil des Bilgensaugschauches wieder schließen und die Ansaugöffnung in der Maschinenraumbilge zu öffnen.

Deckwaschpumpe

Wasserschlauch an Stutzen Deckshaus Stb-Seite anschließen (grüner Schlauch Achterpiek Stb-Seite)

Hauptsaugventil zu, schwarzer Hebel quer zur Fließrichtung

Nebensaugventil zu, roter Hebel quer zur Fließrichtung

Seeventil auf, schwarzer Hebel in Fließrichtung

Motordrehzahl Leerlauf

Schalter Lenzpumpe am Navigationstisch an

nach Beenden Schalter Lenzpumpe aus

Seeventil zu

Hauptsaugventil auf

Wasserschlauch abkuppeln, leerlaufen lassen und verstauen

Lenzpumpe Achterschiff

Die Lenzpumpe in der Achtertoilette hat zwei Ansaugstellen, die Bb- bzw. Stb- Bilge der Wellenstopfbuchse am Stevenrohr. Die Lenzpumpe entwässert in die Abflußleitung des Waschbeckens. Während des Lenzens muß die **Abflußleitung des Waschbeckens geschlossen** sein.

Abpumpen

Wahl der Bb- oder Stb- Bilge - öffnen des jeweiligen Absperrhahns, Hebel in Fließrichtung

Verschließen des Waschbeckenablaufs

Pumpen von Hand solange, bis Pumpe Luft zieht

Beenden des Pumpens in umgekehrter Reihenfolge

Achtung: Beide Bilgenventile müssen geschlossen sein, ehe Waschbeckenhahn geöffnet wird.

Lenzpumpe Mittschiffs

Unter dem Kopfteil der „Bumskoje“ (untere Koje Bb v. Großmast) montiert.

Zur Bedienung wird zunächst das daneben befindliche Ventil (Kugelhahn) geöffnet (Griff in Durchflussrichtung) sowie das Lenzpumpenseeventil (Mittschiffstoilette, im Schrank hinter Toilette, siehe 2. Bild) geöffnet (Kugelhahn, Hebel nach unten). Die HLP wird mit dem darüber in Kunststoffklipps befestigten Hebel bedient. Zur sicheren, 2 händigen Bedienung (z.B.Seegang) setzt man sich auf das Mittelbrett der Koje und verstemmt die Füße links und rechts von der Lenzpumpe.

Die Ansaugstelle ist unmittelbar Bb vom Großmastfuss und hat einen Saugkorb (Partikelschutz) sowie ein in den Saugkorb integriertes Rückschlagventil. Nach der Benutzung sind die Ventile wieder zu schließen.

Handlenzpumpe Mitschiffstoilette

Die Mittschiffstoilette hat eine separate Bilge. Diese muss, falls Flüssigkeit darin steht, gelenzt werden. Für die Benutzung der dafür montierten Handlenzpumpe ist ebenfalls das Lenzpumpenseeventil (vorheriges Bild) zu öffnen sowie

zusätzlich das Ventil (mit grünem Griff) links oberhalb des Lenzpumpenseeventils. Nach Gebrauch sind die Ventile wieder zu schließen.

Elektrische (Tauch) Lenzpumpe

Im Maschinenraum an Steuerbord ist über den Starterbatterien in einer Kunststoffwanne eine 24 Volt Tauchlenzpumpe sowie einem fest angeschlossenen etwa 5 m lange Förderschlauch. Die 24Volt Versorgung erfolgt über eine 5 Meter lange Leitung mit Stecker. Es befinden sich die entsprechenden (beschrifteten) 24 Volt Steckdosen in :

Segellast (Bb., nahe Beleuchtung)

Mittschiffs, hinter Großmast oberhalb des Lichtschalters

Messe, neben Niedergang beim Feuerlöser

Kartenhaus, unterhalb der Kraftstoffhähne

Achterpik, Bb., bei der 230V Steckdose

Die Lenzpumpe wird mit der Saugseite nach unten ins Wasser gestellt, der Förderschlauch über das nächst mögliche Bullauge, Decksluke etc. ins Freie gelegt und der 24 Stecker in die in der Nähe liegende Steckdose eingesteckt. Tauchpumpen saugen nur, wenn der Saugkorb komplett unter Wasser ist. Sie ist nicht geeignet, um Restwasser aus einer Bilge zu saugen. Nach Gebrauch mit Frischwasser spülen und komplett entleeren (stinkt sonst).

Toiletten

Die MD III besitzt zwei Toilettenanlagen, die Achtere als Pumptoiletten, im Vorschiff als elektrische Toilette, mit jeweils eigenem Fäkalienrückhaltetank ausgestattet.

Die Fäkalienrückhaltetanks werden entsprechend den Vorschriften geleert.

In **Häfen und Ankerbuchten müssen** die jeweiligen Absperrventile (rot- gelbe Handräder rechts unter den Fäkalientanks) geschlossen sein.

Die jeweiligen *Seeventile Fäkaltank* bleiben während eines Törns **immer geöffnet** - Hebel in Fließrichtung.

Beim Lenzen der Fäkalientanks ist darauf zu achten,dass die **Absperrventile der Waschbeckenabläufe** (befinden sich unmittelbar neben den *Seeventilen Fäkaltank*) **geschlossen** sind, sonst können Fäkalien in die Waschbecken zurücksteigen

Toilettenbenutzung Achterschiff:

Die Toilette ist kein Mülleimer!! Nur Exkremente und Toilettenpapier.

Immer setzen oder knien, nicht stehen. Immer setzen oder knien, nicht stehen. Keine große Menge Toilettenpapier auf einmal reinwerfen, max . 2 Blatt auf einmal! Keine Feuchttücher, keine Binden etc. reinwerfen! Ausreichend spülen (mindestens 10 x). Senkrechte Leitungen zu den Fäkalientanks müssen voll Seewasser stehen, sonst Geruchsbelästigung.

1. Ventil *Toilettenspülung* öffnen (roter Griff rechts unterhalb Toilette senkrecht)

2. Geschäft verrichten. Toilettenpapier Blatt für Blatt wegspülen.

3. kleinen Kipphebel bei Pumpschwengel nach unten drücken. Mit Schwengel abpumpen und **gleichzeitig** spülen.

Achtung!!! Wenn Abpumpen schwerer geht, sofort Pumpvorgang beenden, da entweder Tank voll oder Pumpe verstopft.

Störung beheben!

4. Kipphebel nach oben drücken und abpumpen bis Wasser nur noch in der Abflußöffnung steht

5. Ventil *Toilettenspülung* schließen (roter Hebel waagrecht)

6. Vor Verlassen der Toilette nochmals überprüfen, ob Ventil *Toilettenspülung* geschlossen ist. Bei Lage und geöffnetem Hahn läuft Toilette innerhalb 1 Minute über.

Tipp: Vor dem Geschäft am Pumphebel (in Absaugfunktion) kurzer Pumpversuch, ob Pumpe gangbar (nicht verstopft) ist!

Toilettenbenutzung im Vorschiff:

Auch diese Toilette ist kein Mülleimer!!

Nur Exkremente und Toilettenpapier. Immer setzen oder knien, nicht stehen. Immer setzen oder knien, nicht stehen. Keine große Menge Toilettenpapier auf einmal reinwerfen, max . 2 Blatt auf einmal! Keine Feuchttücher, keine Binden etc. reinwerfen!

Beim teilweisen Niedertreten des Fußhebels wird zunächst nur weggefördert, erst ab etwa der Mitte des Pedalweges wird der Kugelhahn des Spülwasserventils geöffnet und Seewasser kommt zum Spülen mit hinzu. Damit kann einer frühzeitigen Füllung des Fäkalientankes etwas entgegengewirkt werden. Es gibt keine Überfüllsicherung des Fäkalientankes. Bei Überfüllung kann z.B. das Bulleye des Tankes bersten. Daher Vorsicht.

Im Bild sind noch 2 Belüftungsventile (in Seewasserleitung und in Abwasserleitung. **Diese sind regelmäßig auf Flüssigkeitsaustritt zu kontrollieren.**

Rechts im Bild das geöffnete manuelle Seewasserventil für die elektrische Toilette

Wenn das Schiff verlassen wird, ist das Ventil zu schließen!

Tipp: „Quer zum Rohr, kommt nichts vor“!

Seeventile

Funktion	Ort	Kennzeichnung
Abfluss Kettenkasten	Stb. zw. Spant 6 und 7	keine
Abfluss Fäkalientank	Bb. zw. Spant 15 und 16	*Seeventil Fäkaltank*
dto.	Stb. zw. Spant 28 und 29	*Seeventil Fäkaltank*
Toilettenspülung	Bb. zw. Spant 15 und 16	*Seeventil Seewasser*
dto.	Stb. zw. Spant 27 und 28	*Seeventil Seewasser*
Abfluss Spüle	Stb. zw. Spant 18 und 19	*Seeventil Spüle*
Seewasserzulauf Spüle	Stb. zw. Spant 18 und 19	*Seewasser*
Motorkühlung Hauptmaschine	Bb. links neben Salon-niedergang	*Seewasserventil-Hauptmaschine*
Keine	Stb. zw. Spant 3 und 4	*Keine*
Keine	Stb. zw. Spant 29 und 30	Keine
Abfluss Plicht	Bb. und Stb. zw. Spant 33 und 34	Keine

Regelmäßig betätigt werden nur die Seeventile: *Seeventil Spüle, Seewasser* (an Spüle) *Seeventil Hauptmaschine* und Hauptlenzpumpe. Alle übrigen Seeventile bleiben geöffnet, da zusätzliche Absperrventile nachgeschaltet sind.

Anker

Hinweis: Ankermanöver bringen eine große Verletzungsgefahr mit sich! Hierbei ist auf jeden Fall festes Schuhwerk zu tragen!

Die MD III besitzt 3 Anker

Fest angeschlagen sind:

Hauptanker Jamboanker, Gewicht 50 kg mit 70 m VA- Kette 10mm

Heckanker Stockanker, Gewicht 15 kg mit 10m Kettenvorlauf und 50 m Gurtband (in Achterpik)

Reserveanker: Bügelanker 40 kg , 50m Trosse sowie bei Bedarf 5 m Kette (in Segellast, u. Bodenbretter)

Die Gurtbandrolle kann wahlweise fuer den Bügel – wie auch fuer den Heckanker eingesetzt werden (Ankerbedingungen wie Wind und Strömung beachten!)

Betätigung des Bugankers

Die Ankerkette ist auf den ersten 50 m alle 10 m gekennzeichnet in den Farben:

Rot- Weiß- Blau-

Beim Aufholen der Kette ist darauf zu achten, dass die Kette nicht häufelt.

Bei gesteckten Kettenlängen von mehr als 50 m muss die Kette von 70 – 50m von Hand in den hinteren Kettenkasten gestaut werden, von 50 – 0 m kommt sie in den vorderen Kettenkasten.

Zum Schutz der Ankerwinsch muss bei längerer Nichtbenutzung (Schiff liegt unbenutzt, nicht beim Fahren) die Ankerwinsch entlastet werden. Dazu mittels Kettenkralle das Ankergewicht auf den Rand des Klüsenrohres abtragen , Kettenkralle in Kette hängen , von Hand festziehen und danach die die Kette zwischen Kralle und Kettennuss leicht entspannen. Handrad lösen und an Fernbedienung ganz kurz „abwärts“ drücken. **Umgedreht vor Fahrtbeginn Anker wieder festsetzen!**

Die Ankerwinsch ist erst nach Einschalten des Hauptschalters *Ankerwinsch Hauptschalter* betriebsbereit. Der Schalter befindet sich im Deckshaus auf Bb. unterhalb des *Batteriehauptschalters*.

Die Ankerwinsch ist elektrisch mit einer Streifensicherung (*Sicherung Ankerwinsch-* befindet sich Schaltschrank Nr.: ??? im Salon- , schwarzes Kunststoffkästchen, weiter oben, rechts, beschriftet) abgesichert. Ersatzsicherungen 80A befinden sich auf der Rückseite der Schaltschranktür oder unten auf dem Schaltschrankboden.

Ankerfieren

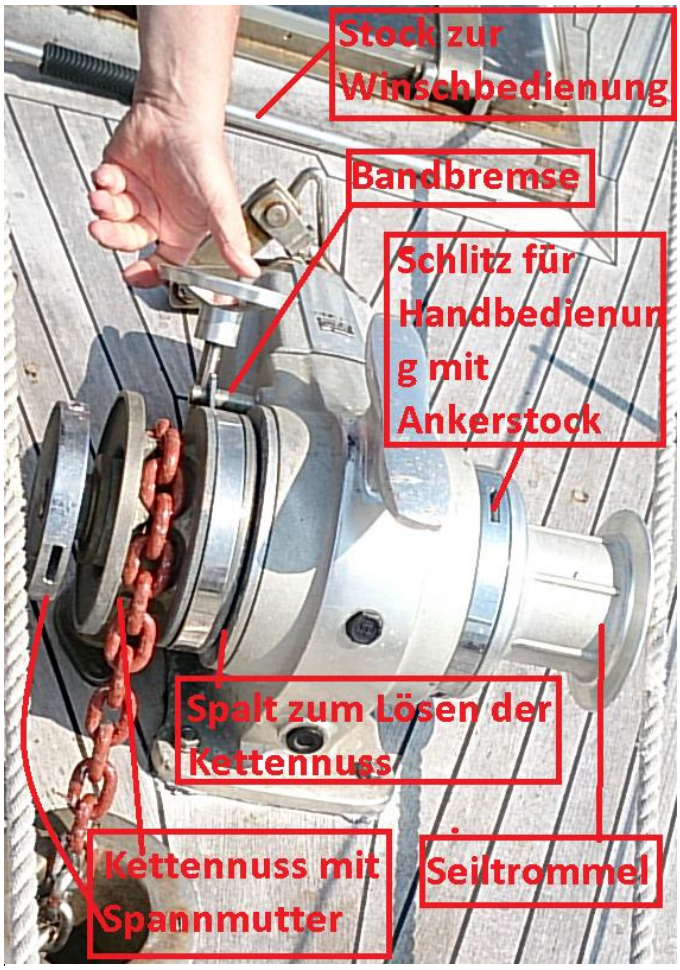
von Hand

(Kettenkralle ist entfernt) ,

Schiff geht leicht achteraus (Maschine),

Handrad der Bandbremse lösen , Spannmutter der Kettennuss lösen, mit Ankerstock die Kettennuss von der Welle (Konus) hebeln und sofort mit der Spannmutter die Auslaufgeschwindigkeit der Kette entsprechend anpassen. Länge der benötigten Ankerkette entsprechend der Tiefe und den Bedingungen.

Wenn ausreichend Kette gesteckt ist, Bandbremse schließen, Kettennuss durch maßvolles Anziehen der Spannmutter wieder kraftschlüssig auf die Winde schieben.



elektrisch mittels Ankerwinsch

Der Motor **muss** ausgekuppelt mitlaufen (etwa 1000 Upm)

Handrad an der Kettennuss fest

Handbremse lösen

mit der Fernbedienung (befindet sich in der Vorpiek Stb, neben der Luke) kontrolliert Kette stecken

Fernbedienung einschalten (rote Led, geht nach 2 Minuten wieder aus)

Abwärtsknopf drücken und gedrückt halten,

bis gewünschte Kettenlänge gesteckt ist

Bandbremse feststellen

Ankertampen (befindet sich in Vorpiek neben Fernbedienung) als Ruckdämpfer in die Kette einschäkeln und auf Klampe belegen

Ankerwinsch entlasten

Den Anker mittels achteraus Gas geben (min 800U/min, min. 20 Sekunden) , dabei Kette beobachten. Kette wird stramm gespannt, darf nicht ruckeln. Ruckeln weist auf einen rutschenden Anker hin. Gleichzeitig versucht der Rudergänger beim achteraus Gas geben, mittels Seitenpeilung den Stillstand des Schiffes zu kontrollieren. Wenn Anker fest ist Ankerpeilung nehmen , aufschreiben in Logbuch und regelmäßig kontrollieren, gegebenenfalls Ankerwache gehen. Bei Starkwind, starker Strömung etc. ist in jedem Fall

Ankerwache zu gehen. Ab Windstärke 8 sollte die Maschine mit geringer Drehzahl den Anker entlasten (Situationsabhängig) .

Anker Aufholen

Anmerkung: Die Ankerwinsch darf nicht zum Heranziehen des Schiffes zum Anker benutzt werden! Überhitzungsgefahr!

Der Rudergänger fährt entsprechend den Angaben (Geschwindigkeit, Richtung) der Vorschiffscrew der Ankerkette nach!

Üblicherweise wird der Anker durch das senkrechte nach oben Ziehen der Kette aus dem Grund gehebelt. Sollte die Ankerwinsch nicht in der Lage sein (Sicherung brennt nach ~ 5 Sekunden Betätigung bei blockierter Winsch durch), den Anker zu heben, mit einem gefühlvollen Pull (Vorrausfahrt, gegen zuvorige Kettenrichtung, Peilung nötig) mit der Maschine den Anker aus dem Grund lösen. Beim Anker auf gehen muß ein Crewmitglied in der Segellast dem Häufeln der Kette händisch entgegen wirken (Handschuhe benutzen). Falls Schlamm an der Kette hängt, diese bereits auf Deck mit Schrubber und Wasser reinigen (stinkt sonst).

von Hand:

Bandbremse und Handrad feststellen

Belegtampen entfernen

mit Winschenstock (befindet sich in der Vorpiek Stb.)

Kette aufholen, Kettenstau vermeiden

auf richtigen Einlauf des Ankers in die Klüse achten

Benutzen der Seiltrommel:

Zum Benutzen der Seiltrommel (Ankern mit 2. Anker oder Person in Großmast ziehen) ist zuvor die Ankerkette (unabhängig ob Anker in Klüse oder auf Grund) mittels der Kralle auf dem Klüsenrohr zu fixieren. Anschließend wie oben beschrieben die Kettennuss von der Welle hebeln- jetzt kann der Antrieb die Seiltrommel separat antreiben, in beide Richtungen. Windungen entsprechend der Last um die Trommel legen, keine Überläufer produzieren. Nach Beendigung der Seilarbeiten ist die Kettennuss wieder in Funktion zu bringen.

Ankerwinsch nur bei längerem Liegen (Schiff unbenutzt) entlasten . Ebenfalls ist das Leerlaufen (Entwässern) des Kettenkastens zu kontrollieren!

Einfahren des Ankers in die Klüse:

Für das sichere Führen des Ankers liegt in der Segellast eine etwa 2m lange kräftige Stange mit einer V förmigen Gabel an der Spitze. Wenn der Anker an die Wasseroberfläche kommt, wird die Ankerwinsch gestoppt, eine 2., **kräftige** Person, am besten kniend, dreht mit der Gabel die Ankerflunken vom Schiff weg und hält auf jeden Fall mit der Stange den Anker (vordere Flunke) auf Spannung ! Dann fährt die 2. Person **langsam, mit kurzen Fahrkomandos** den Anker weiter nach oben. Sobald etwa 2/3 des Ankerschaftes in der Klüse ist, kann die Führungsgabel weg genommen

werden und der Anker ganz eingefahren werden. Es muß unter allen Umständen (auch bei starkem Seegang) vermieden werden, dass der Anker unkontrolliert gegen den Rumpf schlägt!

Bedingt durch das schräge Klüsenrohr kippt der Anker nach achtern und ist dann in jedem Fall außerhalb des bereits vergrößerten Schutzbleches – **Festhalten!**

Nach Beendigung der Ankeraktion wird der Hauptschalter der Ankerwinsch wieder abgeschaltet!

Auf dem Bild rechts ist der neue Jamboanker beim ersten Versuch in der Klüse zu sehen, nicht ganz aufgeholt. Das Schutzblech um die Klüse ist noch nicht vergrößert.

In dem roten Kreis ist eine ältere Schadstelle im Rumpf. Hier ist offensichtlich in der Vergangenheit mit nicht durchgesetztem Anker gefahren worden. Dieser hat dann mit einer Kante das Holz abgetragen.

Es sind hier auch die kräftigen Spitzen des Ankers zu sehen. Diese dürfen nicht gegen den Rumpf stoßen!

Nach aktueller Aussage der jetzigen Crew ist der Anker manchmal in der Klüse verkeilt . Wahrscheinlich wird bei grobem Seegang bedingt durch den breiten Steg des Ankers dieser mit Wucht in die Klüse geschoben.
Stand: August 2016

Elektrische Anlage

Die gesamte elektrische Anlage ist dokumentiert. Die Stromlaufpläne befinden sich auch im zentralen Schaltschrank im Salon an der Rückwand auf der Bb- Seite.

Die MOBY DICK III besitzt je einen Landanschluss für 220V und 110V AC (Wechselstrom).

Das Bordnetz ist bis auf die Instrumente, Funkanlage und Radio auf 24V DC (Gleichstrom) ausgelegt.

Ladegerät Komfortbatterie (mit Ein/Aus- Schalter)		Motorraum Rückwand Stb
Ladegerät Starter- und Ankerw. Batterie		Motorraum Rückwand mittschiffs
Komfortbatterie	24 V 510 Ah	Salonbilge Stb.
Starter- und Ankerwinschbatterie	24 V 140 Ah	Motorraum Stb.
Transformator 110V / 220V	3,4 kVA	wird nur bei Bedarf eingebaut
Haupt- Konverter 24V DC / 220V AC für Bordnetz	1200 Watt max.	Motorraum Rückwand Stb.
Konverter 24V DC / 220V AC Für Kleingeräte (Handy, Cameras...)	400 Watt	Deckshaus hinter Radar

USB Ladeanschlüsse Salon

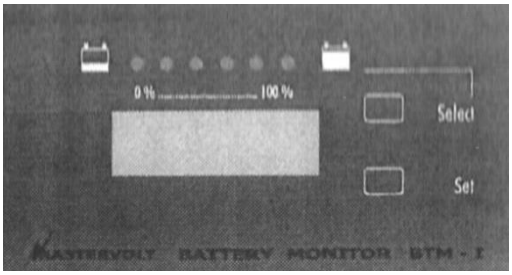
Im Salon sind auf der BB Seite vorne und hinten jeweils 4 USB Steckdosen und eine Schuko-Steckdose installiert worden.

Diese dienen in erster Linie dazu, iPads, iPhones und mit USB Anschluss aufzuladen.

Die Komfortbatterie besteht aus 6 Einzelbatterien (Gelbatterien, wartungsfrei) und sind in der Salonbilge untergebracht.

Die Anlasser- und Ankerwinschbatterie sind zwei konventionelle Blei- Batterien, sie sind im Motorraum auf der Stb.- Seite.

Der Zustand der Batterien wird mit einem Batterieladecontroller (Mastervolt) überwacht. Er befindet sich auf der Innensteuerstandkonsole.



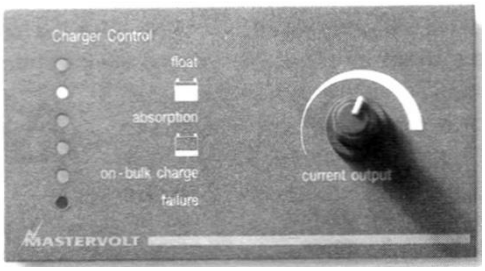
Die Kapazität der Komfortbatterie wird durch grüne Leuchtdioden angezeigt (jede Diode bedeutet 20 %). Die gelbe Leuchtdiode bedeutet: Batterie **ganz** voll.

Für die Starter- und Ankerwinschbatterie ist nur die Spannung über das Display abrufbar.(Select drücken)

Die Funktion des Ladegeräts Komfortbatterie wird mit einem Ladecontroller überwacht.

Er befindet sich ebenfalls auf der Innensteuerstandkonsole.

Standard Remote Panel C3-RS, Artikelnr. 07-04-03040.



Der Batteriezustand ist täglich im Logbuch zu dokumentieren.

5 grüne und eine gelbe Leuchtdiode geben Auskunft über den Stand des Ladevorgangs sowie mögliche Fehlerquellen.

LED's	Andeutung
Normalbetrieb	
1	Lader eingeschaltet, Ladestrom = max.
1 und 2	V > 13,8/27,6,/55,2V - Ladestrom = max.
1,2 und 3	Lader ist in Absorption, Ladestrom ist max.
1,2 3 und 4	Lader ist in Absorption, Ladestrom ist max.
1,2 3,4 und 5	Ladestrom < Return Amps oder Zeit > 6 Std nach Start des Ladevorganges
Fehleranzeige	
Im Falle einer Störung blinkt die LED "failure" und stets eine weitere (hier mit Ziffern bezeichneter) LEDs	
1 + 6	Temperatursensor-Fehler. Leitungen defekt.
2 + 6	DC Fehler. Ausgangsspannung zu niedrig oder zu hoch.
3 + 6	Kurzschluß am DC Ausgang, Ausgangsstrom wird auf ein 1/4 des max. möglichen reduziert.
4 + 6	Zu hohe Temperatur im Gerät.
5 + 6	Batteriemessleitungs-Fehler. Batteriemessleitungen verpolt oder das Maximum der kompensierbaren Spannungsdifferenz wurde überschritten.

Fehlersuche und – behebung siehe spezielle Betriebsanleitung

Hinweis für effektives Batterieladen

Für eine lange Lebensdauer sollten Batterien üblicherweise nicht mehr als auf 30- 40% ihrer Kapazität entladen werden, d. h., wenn nur noch 2 Leuchtdioden = 40% Kapazität, muss nachgeladen werden

Betrieb Landnetz

Die Installation genügt den gültigen VDE Vorschriften und dies bedeutet, dass jeder Stromkreis zweipolig (Außenleiter und Neutralleiter) abgeschaltet wird. Außerdem wird über eine Signallampe signalisiert, ob der Außenleiter richtig anliegt (Grün) oder ob er vertauscht ist (Rot). Dies kann aber nur geschehen , wenn der Landanschluss über einen normalen Schuko-Stecker hergestellt wurde, dann bitte Stecker drehen.

Sollte beim Landanschluss der Schutzleiter fehlen (Marina seitig) dann blinkt die Lampe rot. Dies kann bei einem Isolationsfehler an Bord eines Schiffes ohne FI

Schalter eine kritische Situation herbeiführen. - Aber wir haben ja 2.

Die Stromlaufpläne dazu, findet ihr unter MD0A und MD0B im Ordner Elektro-

Schaltpläne Stand 4.2014.

Achtung !!! Haupt- Konverter und Landanschluß dürfen nie gleichzeitig

betrieben werden .

Schalter 1 auf **110 V** oder **220 V** stellen

Landanschlusskabel (blauer CEE –Stecker für 220V, gelbes Kabel 30 A für 110V) in entsprechende Anschlußdose einstecken- bei 110V- Anschluß zusätzlich durch Verdrehen verriegeln.

Wenn Landanschluss am Steg hergestellt ist, muß Kontrolleuchte am *Schalter 2* brennen.

Schalter 2 auf **Stellung 1** stellen (**220V Bordnetz von Land**)

Betrieb Konverter

Konverterbetrieb kann Navigationselektronik stören.

Der Haupt- Konverter ermöglicht eine 220V AC-Versorgung aus dem 24V DC Bordnetz und ist gedacht für den Betrieb von Elektrowerkzeug und Staubsauger etc. ohne Landanschluss.
Nicht zum Rasieren oder Haare föhnen!!!

Haupt- Konverter einschalten

Schalter 1 auf Stellung 0

Schalter 2 auf Stellung 2 (**220V Bordnetz von Konverter**) **stellen**

Schalter in Achtertoilette (Natoknochen) einschalten

Haupt- Konverter ausschalten

in umgekehrter Reihenfolge

Betrieb Konverter für Kleingeräte.

Der Konverter für Kleingeräte dient zum Laden von Handys, Kamera- Accus und ähnlichem.
Ein EIN/AUS- Schalter am Gerät selbst (schaltet nur die 220V Seite) verbleibt eingeschaltet.
Stattdessen wird der Konverter über einen Schalter am Kartentisch ein- und ausgeschaltet.
Bei Nichtgebrauch muss der Schalter auf AUS stehen, da sonst konstant Strom aus der Komfortbatterie gezogen wird.

Notstromgenerator BOSCH G 800 S

Der Notstromgenerator 220V befindet sich in der Deckskiste.

Treibstoff: Normalbenzin bleifrei- Ölgemisch 1: 50
Der rote Kanister (10l) für den Treibstoff befindet sich ebenfalls in der Deckskiste.

Notstromgenerator starten

1. Tankfüllung am Schauglas **full – empty** überprüfen, gegebenenfalls in den Tank reinschauene - nachfüllen
2. Treibstoffhahn auf ON
3. Bei Kaltstart Chokehebel nach links schieben (voll zu)
4. Anreisleine vorsichtig bis Wiederstand füllbar, dann kräftig durchziehen, (event.2-3x kurz nacheinander)
5. Anreisleine wieder über Feder aufgerollt
6. Choke langsam zurücknehmen, min. 5 Minuten warten, bis Motor rund läuft und Last abgeben kann, event. Choke etwas rein nehmen
7. Generatorschalter ENG auf ON
8. Elektr. 230Volt Verbraucher anschließen (max. 700 Watt, kleine Flex läuft gerade so an)

Abstellen in umgekehrter Reihenfolge, wenn möglich, Benzinhahn vor Abstellen schließen und Vergaser leer fahren.

Windgenerator

Die Steuereinheit (=Regler) ist im Kartenhaus im Motorsteuerstand seitlich an die Wand geschraubt, quasi rückseitig zum Ölkännchen! Die Rote LED zeigt das Anliegen der Netzspannung an, die grüne LED zeigt an, das der Generator eingeschaltet ist. Ein bzw. aus wird mit dem schwarzen Wippschalter unterhalb der grünen LED geschaltet. Wie auf dem Bild zu sehen, nach unten bedeutet **ein**! Wenn der Wippschalter auf aus geschaltet wird, wird damit gleichzeitig der Regler kurzgeschlossen (abgebremst). **Wenn der 24V Hauptschalter ausgeschaltet wird, muß zuvor der Windgenerator ausgeschaltet werden.**

Heizung

Auf der MOBY DICK III ist eine dieselbetriebene Warmluftheizung WEBASTO

für Salon und Achterkajüte installiert.

Störungen werden durch Blinken der grünen Diode im Temp. Regler angezeigt.

Wartung und ev. Störungsbeseitigung siehe spezielle Bedienungsanweisung.

Einschalten:

Treibstoffhahn *Heizung* öffnen

*Temperaturregler auf **Max** Temperatur stellen, (bei Zwischenstellung besteht die Gefahr des Versottens)*

Ausschalten:

Temperaturregler auf 0 stellen

Nachlauf abwarten (Lüfter läuft noch ca. 2 Min. nach)

Treibstoffhahn *Heizung* schließen

Beiboot und Außenborder

Beiboot

Bodenbretter, Paddel, Sitzbank und Blasebalg für das Schlauchboot befinden sich in der Deckskiste.
Das Schlauchboot ist im zusammengelegten Zustand in der Achterpiek gestaut.
Alternativ kann es auch an Deck hinter dem Großmast gestaut und verzurrt werden.
Bei zu erwartendem schweren Wetter muss das Schlauchboot in der Achterpiek gestaut werden.

In aufgeblasenem , fahrbereitem Zustand wird das Schlauchboot am besten auf der Deckskiste quer zur Schiffslängsachse gelagert und festgezurrt.
Die Verzurrleinen dürfen **nicht an den Haltegriffen** des Schlauchbootes befestigt werden,
diese sind dafür zu schwach und reißen ab.
Wenn die Paddel nicht in der Deckskiste gestaut werden, sind sie in der Achterpik zu verstauen.

Aussenborder JOHNSON 2,5 kW

Treibstoff: Normalbenzin- Ölgemisch 1 : 50 (gleiches Treibstoffgemisch wie Notstrom-generator).
Gebrauchsfertiges Gemisch befindet sich in einem roten Kanister in der Deckskiste. Es ist ein zweiter Kanister mit Benzin sowie 2 Takt Öl in Deckskiste
Der Aussenborder besitzt keinen Rückwärtsgang, zur Rückwärtsfahrt muss der Motor um 180° gedreht werden. Beim Anlanden am Strand rechtzeitig den Außenborder stoppen und hochklappen!

Anstellen

1. Tankfüllung kontrollieren
2. Roten Entlüftungshahn auf Einfüllstutzen öffnen
3. Schwarzen Treibstoffhahn auf **open**
4. Bei Kaltstart **„CHOKE“** nach oben
5. Ganghebel senkrecht stellen = Leerlauf
6. Seilzug vorsichtig bis Anschlag, dann kräftig durchziehen,
7. dann vorsichtig zurück ziehen lassen
8. **„CHOKE“** langsam zurück, bis Motor rund läuft
9. Ganghebel nach vorne drücken
10. gewünschte Motordrehzahl mit Gashebel dosieren.

Abstellen in umgekehrter Reihenfolge

Bei Bedarf ist auch ein „**Banana Boot**“ an Bord. Es wird links von der Deckskiste an Deck sowie unterhalb der Backbord Rettungsinsel verstaut bzw. verzurrt. Das Zubehör (Sitzbänke, Achterbrett mit Motoraufnahme sowie die dazu gehörenden Paddel) ist in der Achterpik. Achtung, das Banana Boot hat keine Auftriebskörper und kann daher sinken!

Seekarten

Seekarten sind auf der MD III an mehreren Stellen aufbewahrt.

1. drei Kartenschubladen unter Navigationstisch im Deckshaus
2. mittschiffs vor Mittschiffstoilette *Schrank 4*
3. Niedergang Bb. zur Achterkajuete
4. Ein Seekartenverzeichnis aller an Bord befindlichen Seekarten ist im Bordrechner abgelegt.

Rigg

Mindest ein mal pro Woche sind die Wantenspanner inkl. der Kontermuttern zu kontrollieren.

Segel

Aufbewahrungsort

Rollfock

Großsegel mit 2 Patentreffs

Besansegel mit 2 Patentreffs

Groß- und Besansegel bleiben während der Segelsaison normalerweise angeschlagen

Sturmfock	Segellast Bug
Stagfock	Segellast Bug
Gennacker	Segellast Bug oder vorzugsweise Achterpiek

Segelsetzen

Besan- und Großsegel:

Zum Setzen muß die Yacht im Wind stehen, ggf. Motorhilfe.

Lazy Jacks lösen und an Mast binden

Fallen anschlagen

Sicherung des Großbaumes bzw. Besanbaumes mit Bullenstander lösen

Schotwagen in Mittelstellung

Segelpersenning oeffnen

Reffleinen lösen

Schot lösen

Segel mit Fall zügig setzen

Fall durchsetzen

Unterliek durchsetzen

Dirk lösen

Auf Kurs gehen

Auf Vorwindkursen Bullentaljen und gegebenenfalls Bullenstander zusaetzlich setzen

Reffleinen

Die Reffleinen an Groß- und Besansegel werden jeweils über Winschen dichtgeholt

und mit Stoppern festgelegt.

Bullentaljen (zur Zeit nicht installiert)

Sind an Groß- und Besanbaum angebracht

.Die neu angebrachten Bullentaljen bewirken

Sichern des Gross/-Besanbaums gegen unkontrolliertes Überkommen bei einer Patenthalse

Verhindern das Steigen des Gross/-Besanbaums bei Vorwindkursen.

Die Bullentaljen bleiben bei Nichtgebrauch an dem Gross/- Besanbaum angeschlagen

Und sind mit einem Karabinerhaken an der jeweiligen Baumnock eingehaengt.

Bei Gebrauch werden sie an den Augbolzen der jeweiligen Unterwanten eingepickt.

Bullenstander

Sind an Groß- und Besanbaum angebracht *und koennen bei Bedarf zusätzlich ausgebracht werden*

Setzen:

Stopper öffnen

Am Besanbaum Hebel nach hinten unten ziehen

Am Großbaum Klemmenhebel nach vorne unten

(Richtung Mast) ziehen

Den nunmehr losen Bullenstander Richtung Vorschiff ziehen und in Auge an Deck einklinken.

Stopper schließen

Bullenstander ein kurzes Stück anziehen, Klemme schließt

Bullenstander über Zentralwinsch am jeweiligen Mast dichtholen

zusätzlich an Klampe belegen

Rollfock:

Rollfock wird mit der Genuaschot ausgerollt, gleichzeitig wird Gaitau unter leichtem Gegenzug gefiert und unter der Genua aufgetrommelt.

Schotführung

Auf Am-Windkursen: zwischen Ober- und Mittelwant

Auf Vorwindkursen: außen

Genacker:

Ist in einem Bergeschlauch (mit Trichter und umlaufender Sorgleine zum Setzen und Bergen)

Die drei Hörner des Genackers sind mit den Farben Blau, Grün und Rot gekennzeichnet. Es sind im Vorschiff 2 etwa 18m lange Schoten für den Genacker. Es werden in den hineren Augbolzen (hinter den gro0en Schotwinschen) beidseitig 2 Schotblöcke angeschlagen. Die Schotführung geht unter der Reling durch. Der Segelkopf wird mit Drahtvorläufer am Bug angeschlagen.

Blau = Segelkopf

Grün = Segelhals

Rot = Schothorn

Der Genackerschlauch wird dem *Spi- Fall vorgeheist* (der Segelkopf kann wegen der Rollgenua nicht am Vorstag fixiert werden. Die jeweilige Luv- Schot muss um das Vorstag geführt werden, damit sind Wenden nicht mehr möglich.)

Wenn alle Vorbereitungen getroffen sind, wird bei leicht raumen Windeinfall der Bergeschlauch mittels der rundumlaufenden Sorgleine nach oben gezogen (Sorgleine

anschl. belegen) . Mit der Schot wird die nötige Segelstellung für den jeweiligen Kurs/Windeinfallswinkel eingestellt.

Segel Bergen

Genacker:

Der Genacker wird zweckmäßigerweise hinter dem gesetzten Groß- Segel geborgen.

Es muss vermieden werden, dass er beim Bergen ins Wasser fällt und unter das Schiff gezogen wird.

Rollfock:

Einrollen der Halsleine Hand über Hand (nach Moeglichkeit nicht überWinsch)

(beim Einrollen mittels einer Winsch bemerkt man nicht, wenn sich an der Rollvorrichtung etwas verklemmt)

Mit leichtem Gegendruck der Schot einrollen, damit keine Wuling auf der Rolle entsteht.

Groß- und Besansegel:

Lazy Jacks setzen

Dirk durchsetzen, so dass sich die gelbe Markierung an der jeweiligen Dirk auf Höhe Oberkante Belegklampe befindet.

In den Wind gehen

Segel bergen

Baum mittschiffs ziehen, mit Schot und Bullenstander nach außen sichern.

Auftuchen

Segelpersenning mit entsprechendem Gefühl schliessen!

Segeleinstellungen

Segel	Drahtvorlauf	Kurs	Holepunkt	Schotführung
Blister	kurz	Halbwind	.....	.....
Blister	kurz	Raumschot	.....	.....
Blister	kurz	Vor Wind	.....	.....

Genua 100%	----------	Am Wind	Loch 1(von achtern)	Ausserhalb Wanten
Genua 100%	----------	Halbwind	.....	.....
Genua 100%	----------	Vorwind	.....	.....
Genua 50%	1.schwarzer Fleck	Am Wind	Loch 7 (von achtern)	Ausserhalb Wanten
Genua 50%	----------	Halbwind	Loch 7 (von achtern)	Ausserhalb Wanten
Genua 50%	----------	Vor Wind	.....	.....
Stagfock	mittel	Am Wind	Loch 13 (von achtern)	Zwischen Ober- u. Unterwanten
Stagfock	mittel	Halbwind	.....	.....
Stagfock	mittel	Vor Wind	.....	.....
Sturmfock	lang	Am Wind	.....	.....
Sturmfock	lang	Halbwind	.....	.....
Sturmfock	lang	Vor Wind	.....	.....

Festmacher

Festmacherleinen sind in verschiedenen Längen an Bord, sie sind in der Vorpiek auf Bb aufgehängt.

Kennzeichnung *an den Enden:*

ROT ***10 m Länge*** ***2 Stück***

WEIß ***15 m Länge*** ***6 Stück***

BLAU ***20 , Laenge*** ***2 Stück***

Sicherheit

Feuerlöscher

1 Pulverlöscher 6 kg Deckshaus mittschiffs

1 Pulverlöscher 6 kg Segellast Stb.

1 CO_2 Löscher 2 kg Salon Stb. neben Niedergang

1 Löschdecke Salon Stb. neben Niedergang

Bedienung

1. Sicherungsstift herausziehen, dies gilt für Pulver- und CO2- Löscher
2. Schlagknopf kräftig einschlagen
3. einige sec warten bis vollständiger Druckaufbau, dann
4. **stoßweise, nicht kontinuierlich** Löschpistole betätigen (Ausnahme Maschinenraumbrand)

Funktion / Wirkung:
Der **Pulverlöscher** bildet auf dem brennenden Material (flüssig o. fest, wobei nur das austretende Gas brennt) eine gegen Sauerstoff abdichtende Schicht, - Feuer erstickt.
Der **CO2 Löscher** wirkt erstickend ist für brennende, feste**, glutbildende** Stoffe (z.B. Holz, Polster etc.) **ungeeignet.** Ist für beginnende Brände z.B. im Maschinenraum oder Elektrobrände geeignet. CO2 ist erstickend, weil schwerer als Luft (Erstickungsgefahr!).
Löschdecke wirkt, wenn über das Feuer gelegt (geworfen), erstickend.

Anwendung:
Bei einem Entstehungsbrand im Bereich Pantry, z.B. heißes Fett entzündet – sofort Topf oder Pfanne mit Deckel oder ähnlichem abdecken. Wenn das brennende Fett verschüttet ist oder gar eine Person damit benetzt ist, mit Feuerlöschdecke Flammen abdecken und ersticken.
Wenn bereits eine Glutbildung vorhanden ist, ist mittels **Wasser** (Pütz etc.) das Feuer zu Löschen.
Beim Einsatz von Pulverlöscher wird das Schiff unbewohnbar. Falls Öl oder Fett brennt, ist Wasser als Löschmittel ungeeignet. Hier wird mittels Pulverlöscher durch gezieltes Abdecken mit Pulver eine erstickende Schicht zu erzeugen. Bei größeren brennenden Flächen (z.B. Öl, Fett) werden dabei die Flammen von sich weg in eine Ecke getrieben bis die Flammen erloschen sind.

Bei einem Maschinenraumbrand (oft eine Lichtmaschine) ist die Maschine zu stoppen, Kraftstoffventil schließen, Strom abschalten (bei Nacht problematisch) eine kleine Abdeckung (z.B. über Kühlwasserbehälter) vorsichtig teilweise öffnen (Gefahr von Stichflammen durch eintretenden Sauerstoff) und die Austrittsöffnung des CO2 Löschers in die Öffnung stecken und **CO2 Löscher entleeren**. Klappe wieder verschließen und kurze Zeit warten. Vorsichtiges Öffnen einer Abdeckung und Kontrollieren. Gefahr von Stichflammen durch eintretenden Sauerstoff.

Nicht aus kurzem Abstand in eine brennende Flüssigkeit halten, sonst wird diese nur verteilt und es brennt stärker als zuvor.

Rettungsmittel

Persönliche Rettungsmittel

Am Beginn eines jeden Segeltörns sind jedem Teilnehmer seine persönlichen Rettungsmittel- Lifebelt und Rettungsweste- auszuhändigen, sofern er keine eigenen besitzt.

Der Gebrauch derselben wird in einer obligatorischen Sicherheitseinweisung erklärt.

Allgemeine Rettungsmittel

Blitzboje an Heckreling Stb.

Schwimmleuchte Deckshaus Stb. neben Niedergang

2 Schwimmkragen mit ??? m Schwimmleine an Heckreling Bb. und Stb.

2 Rettungsinseln für jeweils 6 Personen auf Deck vor Deckshaus unter

den Sitzbänken

Seenotsignale mit Signalpistole Kal. 4 in Waffenschrank Achterkajuete Bb.; zusaetzliche Handsignalmittel befinden sich im Deckshaus auf der Bb. Seite

MOB- (Mann über Bord) Knopf • NavNet TZT14 Ausseneinheit am Aussenstand

MOB- Knopf am Kartenplotter GPSMap 210 am Nav. Tisch

EPIRB Funkboje

Notpinne. Die Notpinne befindet sich in der Achterpiek rechts neben der

Ruderwelle, angelascht.

Herausziehen des weissen Verschluss- Stopfens hinter dem

Steuermannssitz und Notpinne einstecken, Holzverlängerung mit 13 Gabelschlüssel auf Notpinnenschaft schrauben.

2 Steckschotts.

1 Steckschott befindet sich im Schrank 5

1 Steckschott ist Teil der Salonbilgenabdeckung und befindet sich auf Stb. zwischen Spant18 und Spant 19

Die Verschlussvoreiber befinden sich im Schrank 5

Mann über Bord- Funktion

MOB Taste ain MaxSea Kartenplotter

//todo

AIS MOB Sender in Automatikwesten

Detaillierte Informationen und Referenzen	
	• easyONE Bedienungsanleitung

An Bord befinden sich 2 (neue) Schwimmwesten mit integrierten AIS MOB Sendern. Diese werden im Falle einer „Wasserung“ automatisch aktiviert und zeigen via AIS auf der MobyDick III und umliegenden AIS Empfängern die Position des Schiffbrüchigen an.

Auf den elektronischen Seekarten wird sowohl die Position automatisch angezeigt als auch ein Kurs auf dieses Ziel aktiviert.

ABBILDUNG 1 AIS MOB SENDER IN RETTUNGSWESTE

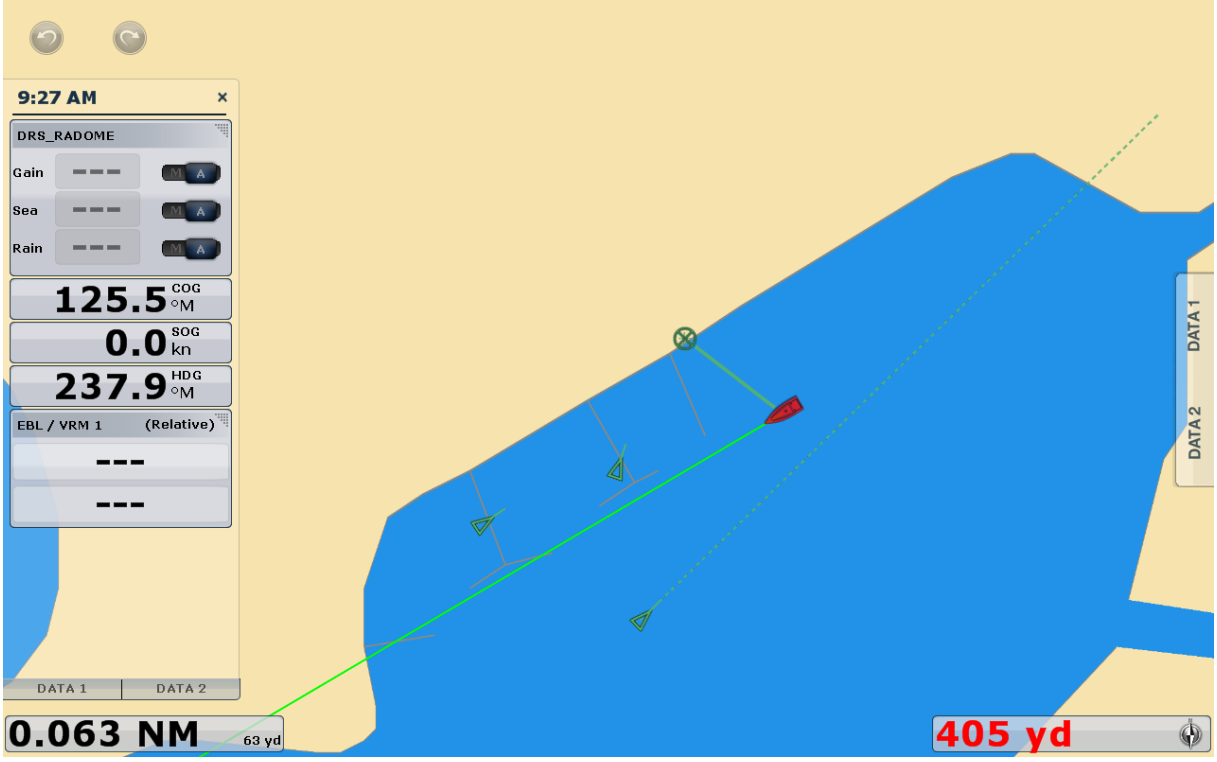


Abbildung 2 AIS MOB Senderposition auf elektronischer Seekarte (TZT14)

Abbildung 3 AIS MOB Positionsdetails (TZT14)

MOB Taste via FURUNO TZT14

Für die MOB Funktion am Steuerstand sind auf dem TZT14 2 Tastendrücke notwendig:

1. Menü-Knopf drücken. Es erscheint das Hauptmenü:

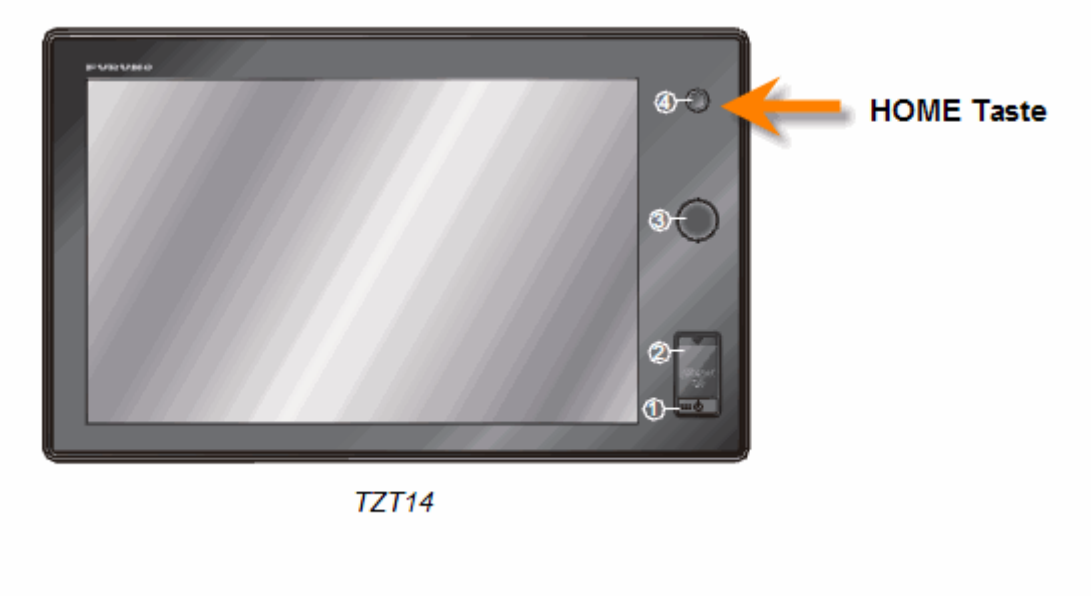


ABBILDUNG 4 TZT14 HOME TASTE (ÖFFNET HAUPTMENÜ)

2.

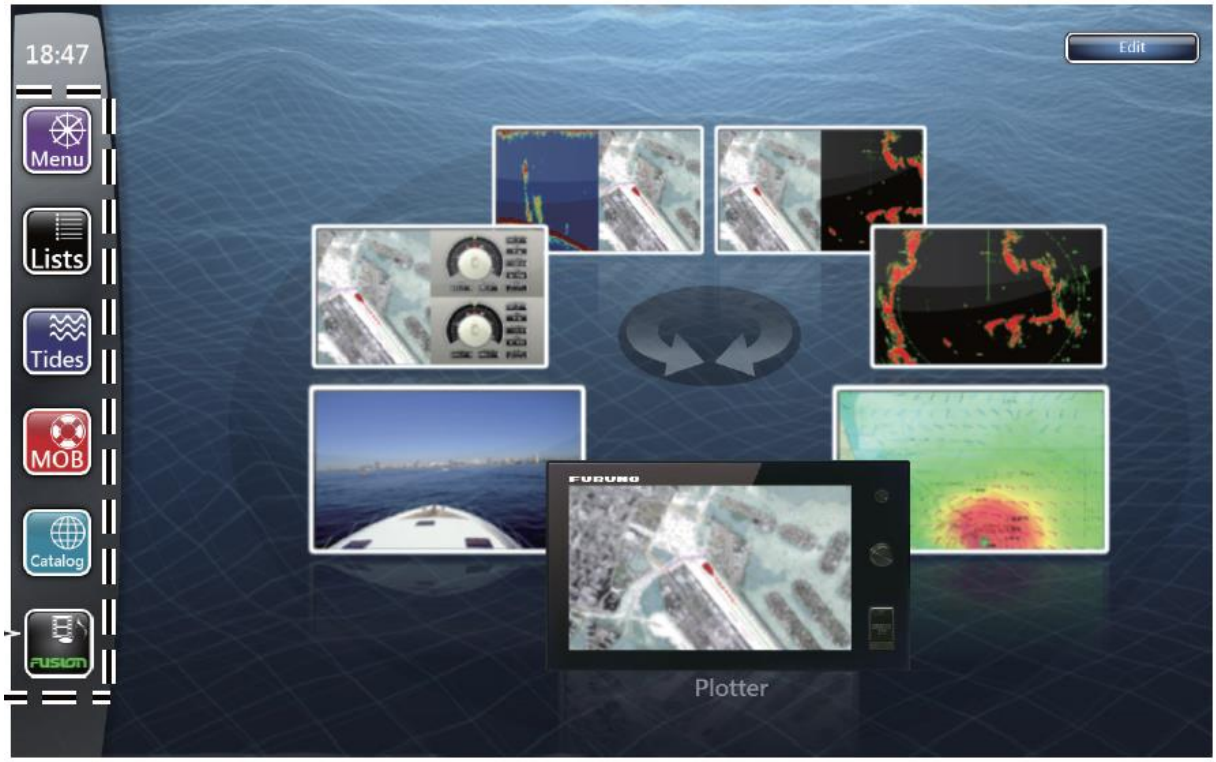
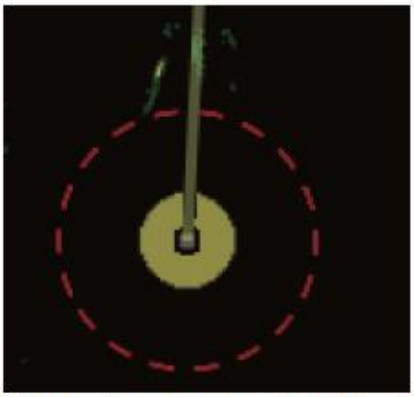


ABBILDUNG 5 TZT14 HAUPTMENÜ

3. Dort das MOB Icon drücken:

4. Jetzt ist die aktuelle Position als MOB Position in der Karte markiert und automatisch als Kursziel gesetzt:

MOB mark on the chart plotter display



MOB mark on the radar display

Instrumente und Geräte

Übersicht

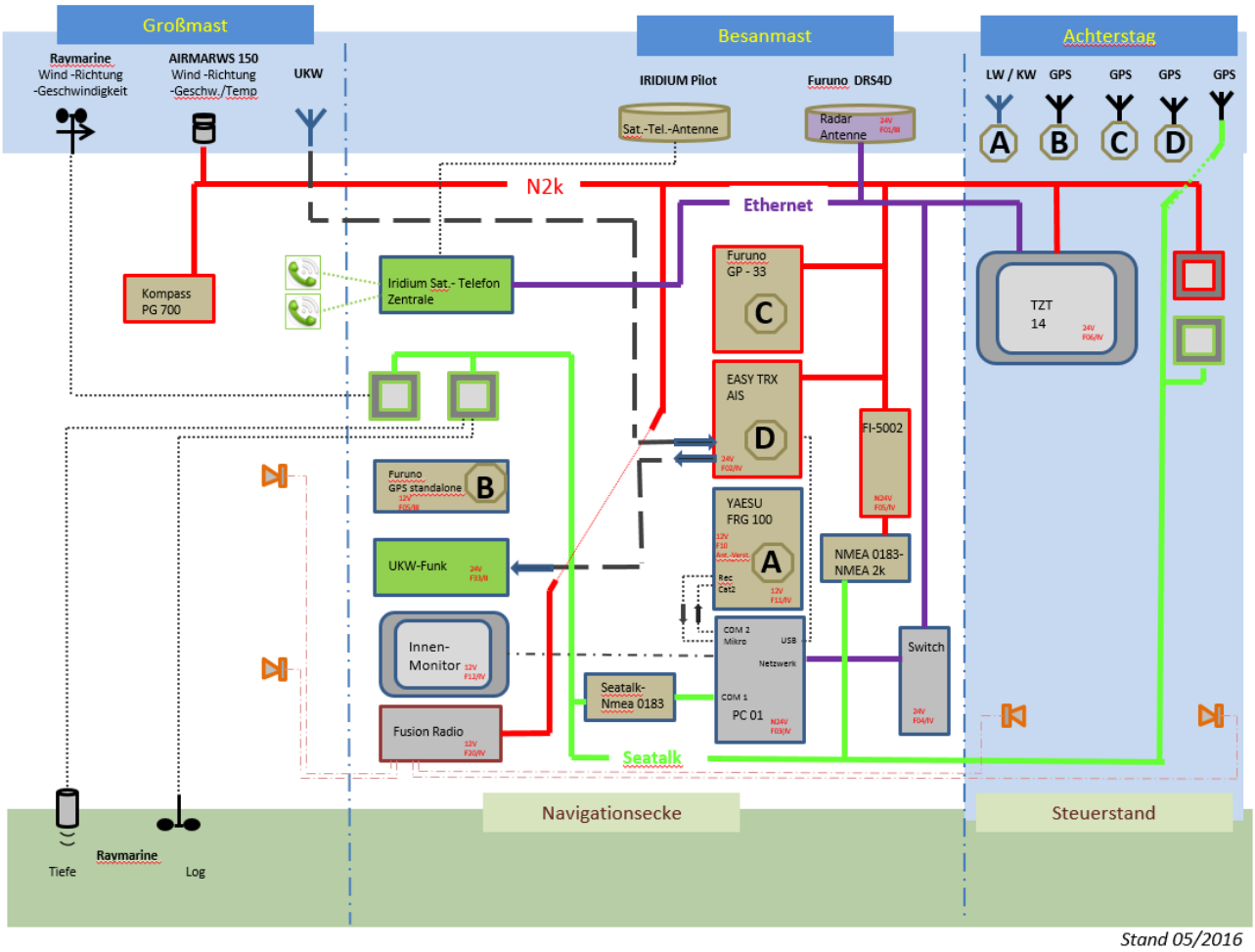


ABBILDUNG 6 ÜBERSICHT NAVIGATION/ELEKTRONIK

- Bord PC (Shuttle) in neu gestalteter Navigationsecke
- MaxSea TimeZero Explorer Update auf Bord PC (Bedienung identisch zu Vorgängerversion)
- NavNet TZT14 Ausseneinheit am Aussenstand
- FURUNO GP33 GPS als Geber für TZT14 (via CAN Bus)
- Ethernet Netzwerk zwischen Bord-PC und NavNet TZT14 Ausseneinheit

Bordrechner

Die **NavNet Ausseneinheit** und der neue **Bord PC** stellen 2 autarke Systeme dar, die auch ohne den jeweiligen Partner eigenständig laufen.

Alle korrespondierenden Handbücher in elektronischer Form befinden sich u.a. auf dem Bord PC->Desktop->Handbücher.

Wichtig ist die Reihenfolge des Ein und Ausschaltens:

Einschalten

1. Schalter " Instrumente" auf Pult am Kartentisch einschalten
2. Schalter unter Yaesu in der Navi - Ecke einschalten.

Jetzt sollte der Bildschirm angehen und der Rechner booten.

4. Jetzt kann auch draußen das TZT14 eingeschaltet werden.

Ausschalten

1. TZT14 ausschalten
2. Rechner runterfahren

ist der Bildschirm dunkel, kann

3. Schalter unter Yaesu auf Aus geschaltet werden und
4. Schalter "Instrumente" ausgeschaltet werden

Bord PC

- Bord-PC wird mit Spannungsversorgung automatisch gestartet
- Benutzer „Admin“ selektieren
- Bitte keine eigenen Programme installieren!
- Bitte PC vor Abschaltung der Stromversorgung via Startmenü herunterfahren.

Das Radio ist an einer nicht geschalteten Spannung angeschlossen und kann deshalb weiterbetrieben werden, obwohl der Schalter in Navi-Ecke aus ist.

Wichtige Arbeitsabläufe

Routenplanung und Aktivierung

- Zuerst Ausseneinheit NavNet TZT14 einschalten
- Erst danach MaxSea TZ Software auf Bord PC starten

- Routen können wie gewohnt auf Bord PC geplant werden
- Mit Aktivierung einer Route am Bord PC wird diese AUTOMATISCH an die Ausseneinheit übertragen und aktiviert
- Solange diese Route an der Ausseneinheit benötigt wird, darf diese am Bord PC NICHT deaktiviert werden!(sonst verschwindet sie an der Ausseneinheit)

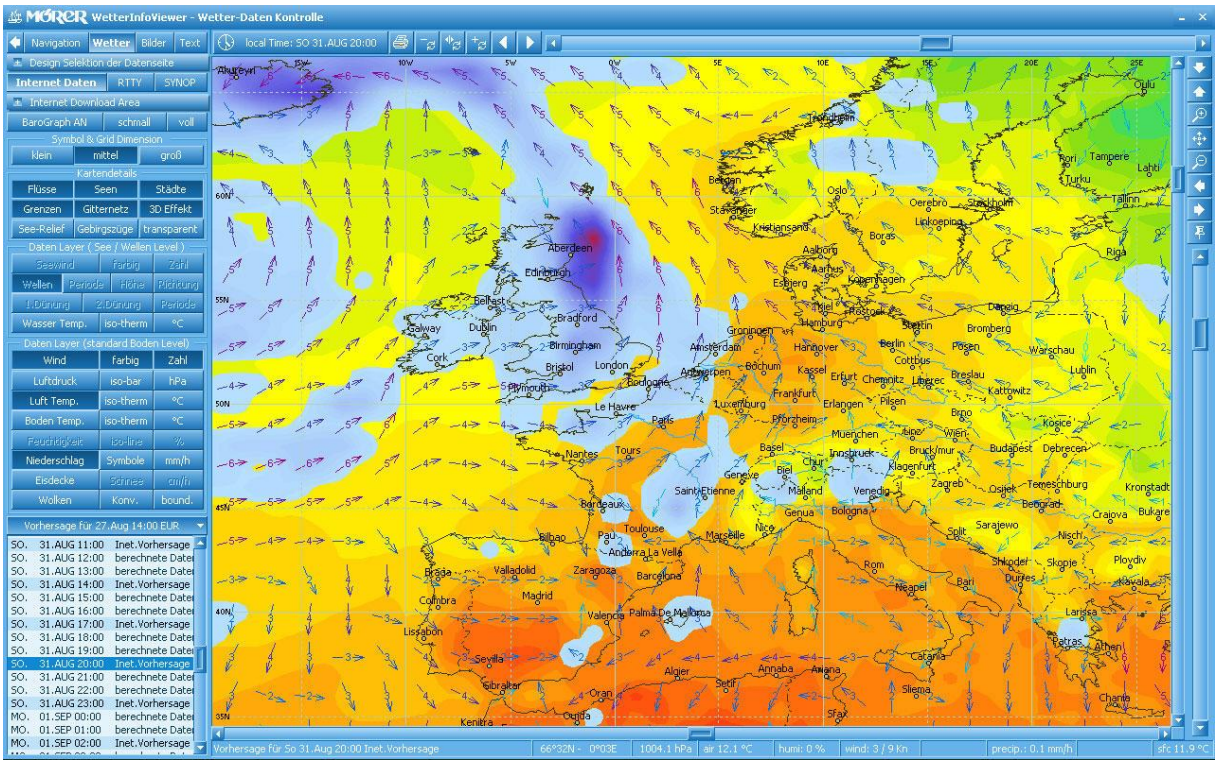
Wetterupdate auf Bord-PC

…via Internet MaxSea

- PC in verfügbares WLAN einbuchen
- In MaxSea auf Update Reiter gehen
- Wetterupdate selektieren:
- Datenwerden geladen….

…via Internet BONITO MeteoCom

- PC in verfügbares WLAN einbuchen
- BONITO MeteoViewer starten
- Unter Reiter Wetter->Internet Daten->Internet Download selektieren und Download starten



…via Yaesu BONITO MeteoCom

- MeteoCom RadioManager starten
- Sender aus Liste selektieren (Frequenz auf Yaesu Anzeige prüfen!), Signalqualität prüfen und auf eintreffende (RTTY) Informationen warten.

Wetterupdate auf Ausseneinheit NavNet TZT14

- NavNet TZT14 in verfügbares WLAN einbuchen
- Via RotoKey (Drehknopf) Kartenmenü öffnen und „besorge Wetterdaten“ aktivieren (Achtung: der deutsche Menütext passt nicht ganz auf den Monitor!)
- Wetterdaten können jetzt als Overlay über der Karte betrachtet und animiert werden:

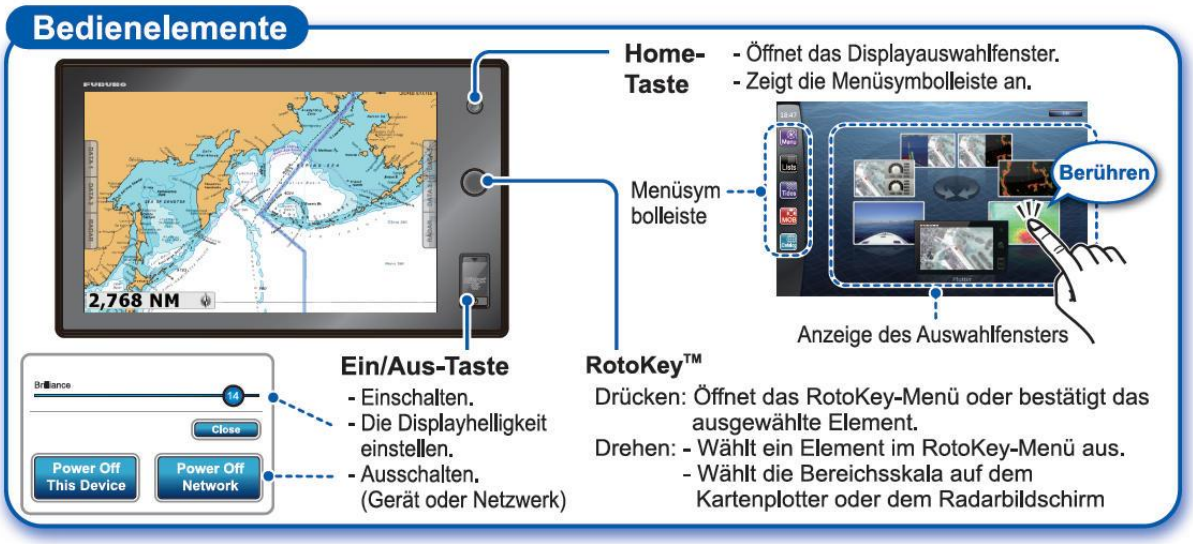
Instrumente am Steuerstand

ABBILDUNG 7 INSTRUMENTE AM STEUERSTAND

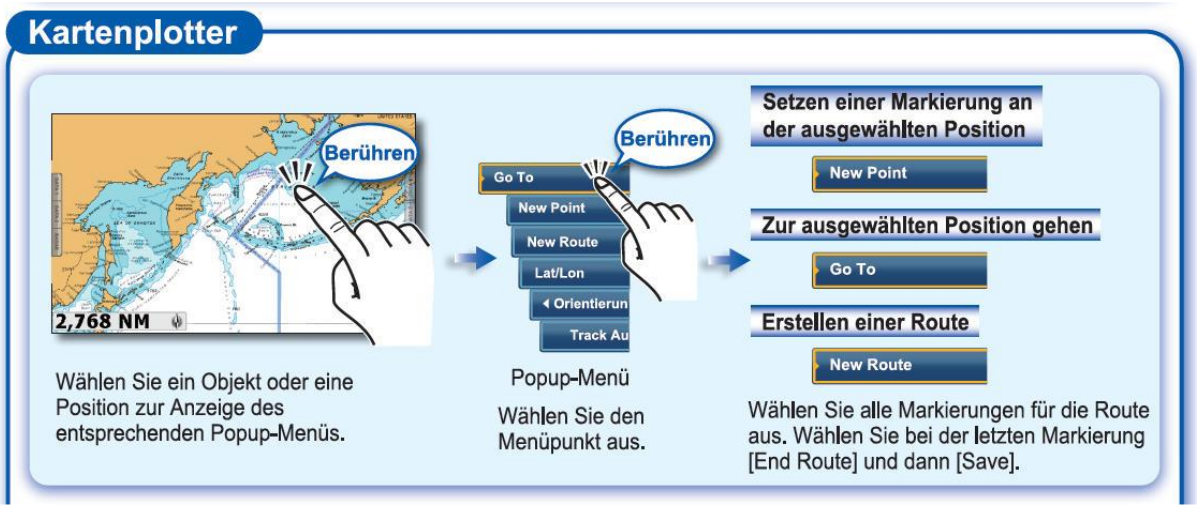
Ausseneinheit NavNet TZT14

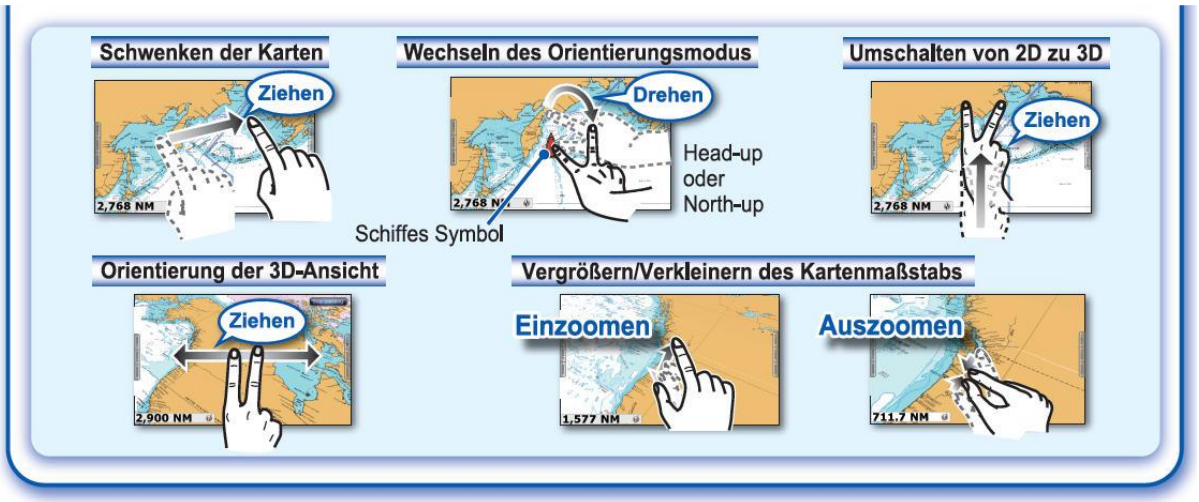
Detaillierte Informationen und Referenzen	
	• FURUNO navNet TZtouch Operator's Manual

WICHTIG: Gesteckte SD Speicherkarte Karte bitte NIE entfernen!

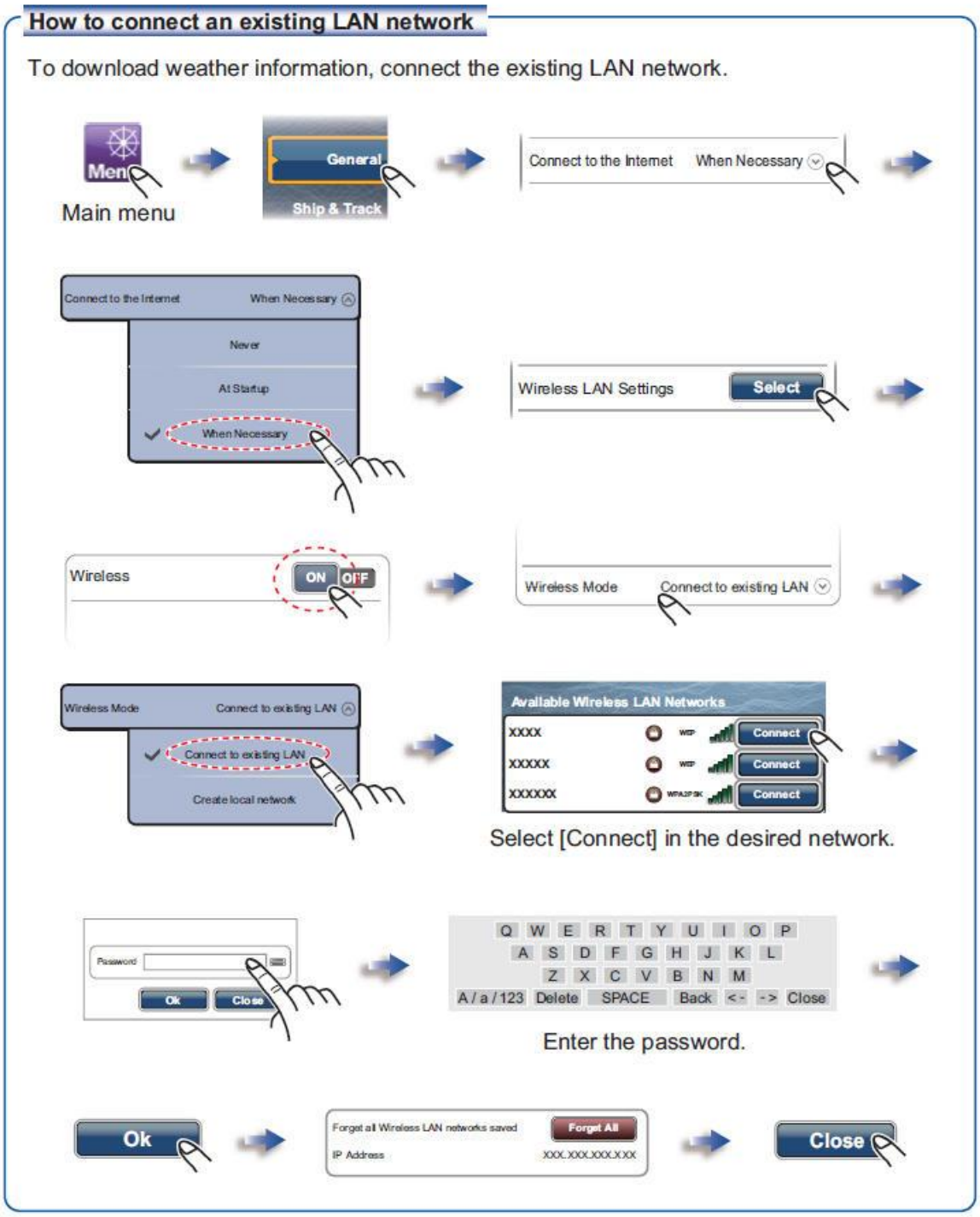


Kartenplotter





WLAN Einstellungen

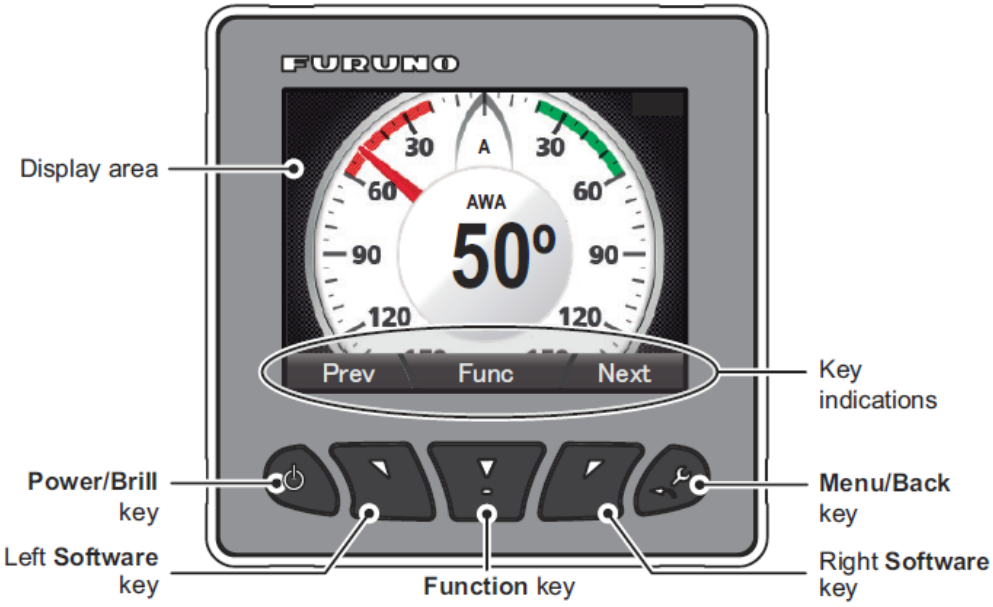


Bildschirmhelligkeit und Touchscreendeaktivierung

ABBILDUNG 8 TZT14 BILDSCHIRMHELLIGKEIT UND TOUCHSCREENDEAKTIVIERUNG

FURUNO FI 70 Multifunktionsanzeige

Detaillierte Informationen und Referenzen	
	• FURUNO Operator's Manual FI-70

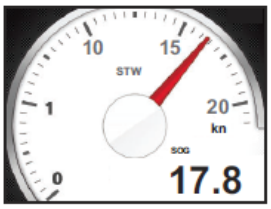


The information shown in the display area varies depending on the category chosen to be displayed.

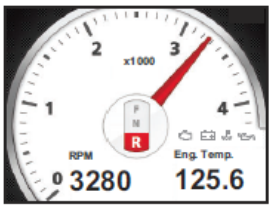
Key	Functions
Power/Brill key	Turn power on/off; open the [Brilliance] setting window.
Software keys	Go back /forward one page; move the cursor; reduce/increase setting value.
Function key	Confirm selection; change displayed data (not available in some display modes).
Key indications	Show the operative function for the **Software** and **Function** keys. Press any key to display the indicators. If there is no operation, the indicators are minimized after a short period of time, however, they are always displayed when a menu is open. The indications vary, depending on the displayed screen/menu.
Menu/Back key	Open main menu; return one level in the menu; cancel.

The FI-70 can display the information categories shown in the figures below, provided a sensor for the appropriate information is connected.

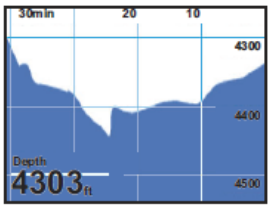
Compass



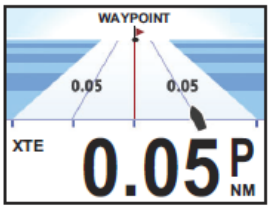
Speed



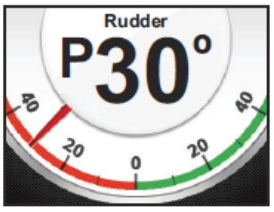
Engine



Graphs

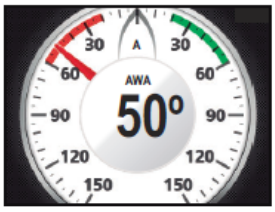


Highway

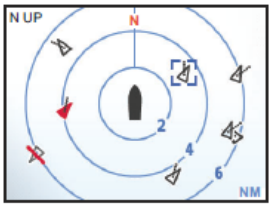


Rudder

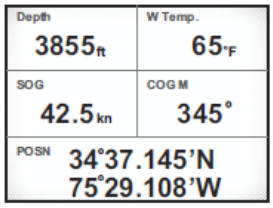
Timers



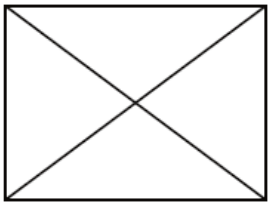
Wind



AIS



Custom data box



OFF

//todo

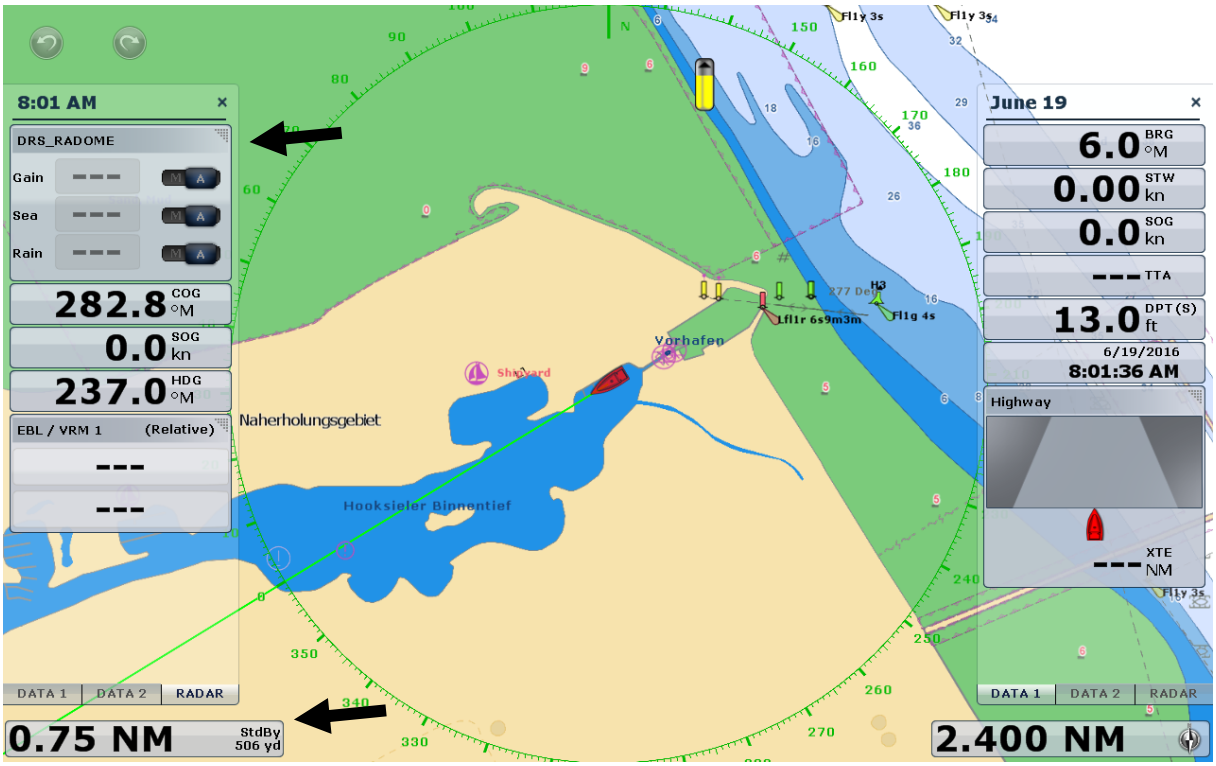
Radar

Detaillierte Informationen und Referenzen	
	• FURUNO TZT14 Benutzerhandbuch (incl. Radar) 2015, Kapitel 6, S. 6.1 ff. • FURUNO Radar Guide (allgemeine Intro in das Thema (FURUNO) Radar) • MaxSea 2.x (incl. Radar, Wetter), S. 119 ff. • MaxSea Onlinehilfe

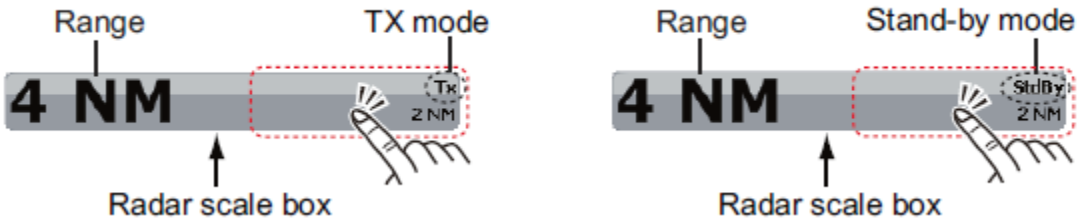
Radarbetrieb mit FURUNO TZT14 Außendisplay

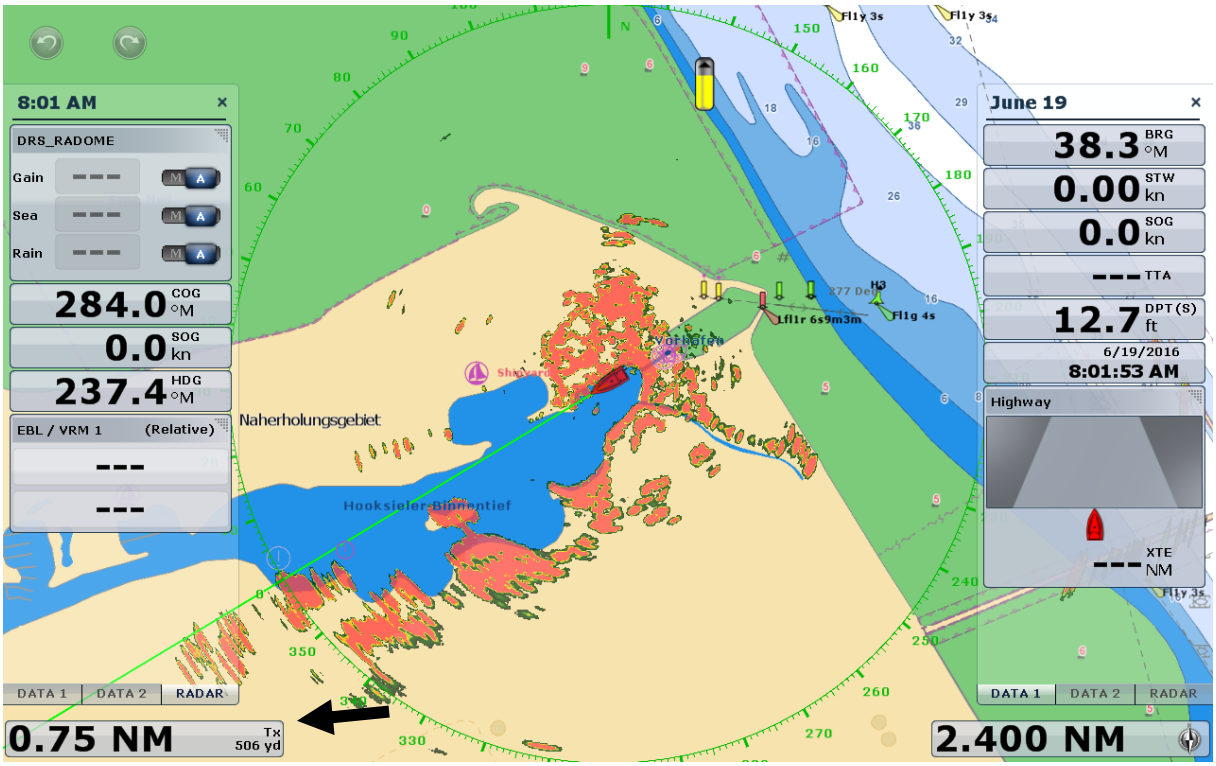
1. Radarhauptschalter am Navigationstisch einschalten, Gerät befindet sich nun im Standby (STDBY)

2. Auf TZT14 erscheinen bedienbare Radarwerkzeuge und die Anzeige des StdBy Modus:



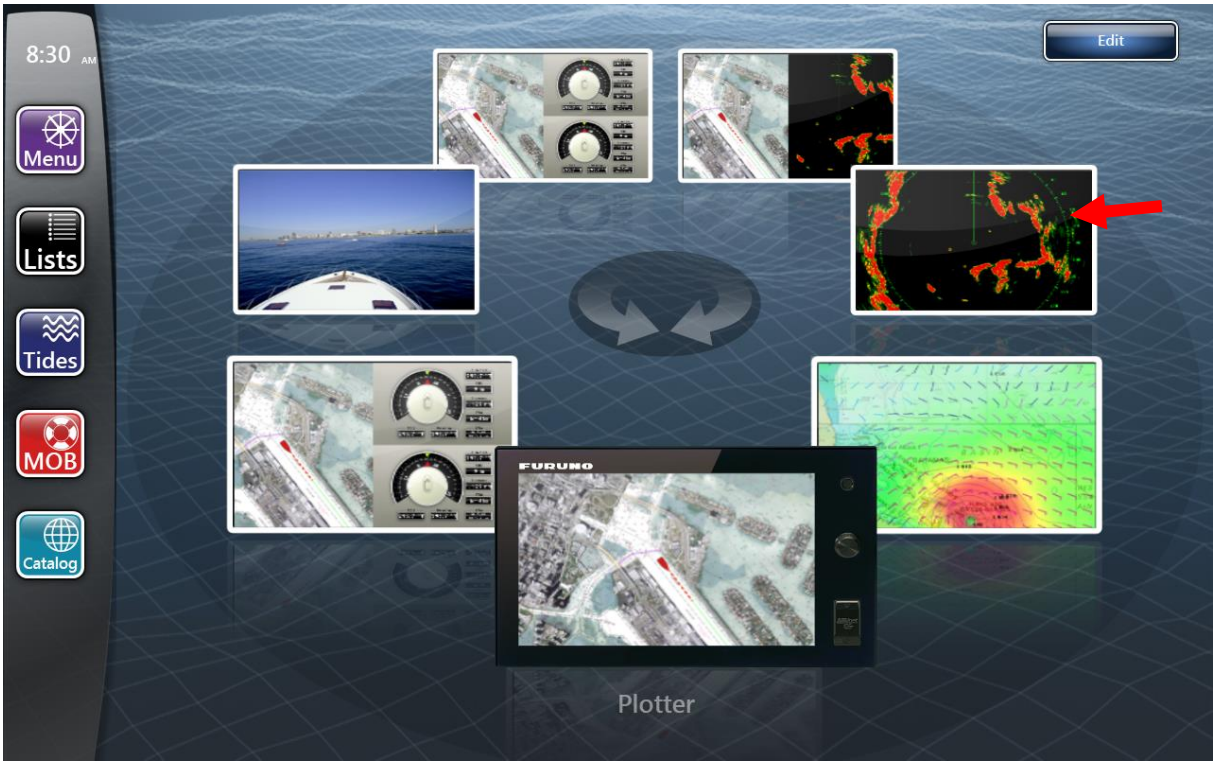
3. Die Aktivierung des Radars erfolgt über ein Klick auf den StdBy Text links unten. Das Radar wird aktiviert und über der Karte eingeblendet. Aus dem „StdBy“ wird ein „Tx“ zur Visualisierung des laufenden aktiven Radarbetriebes:





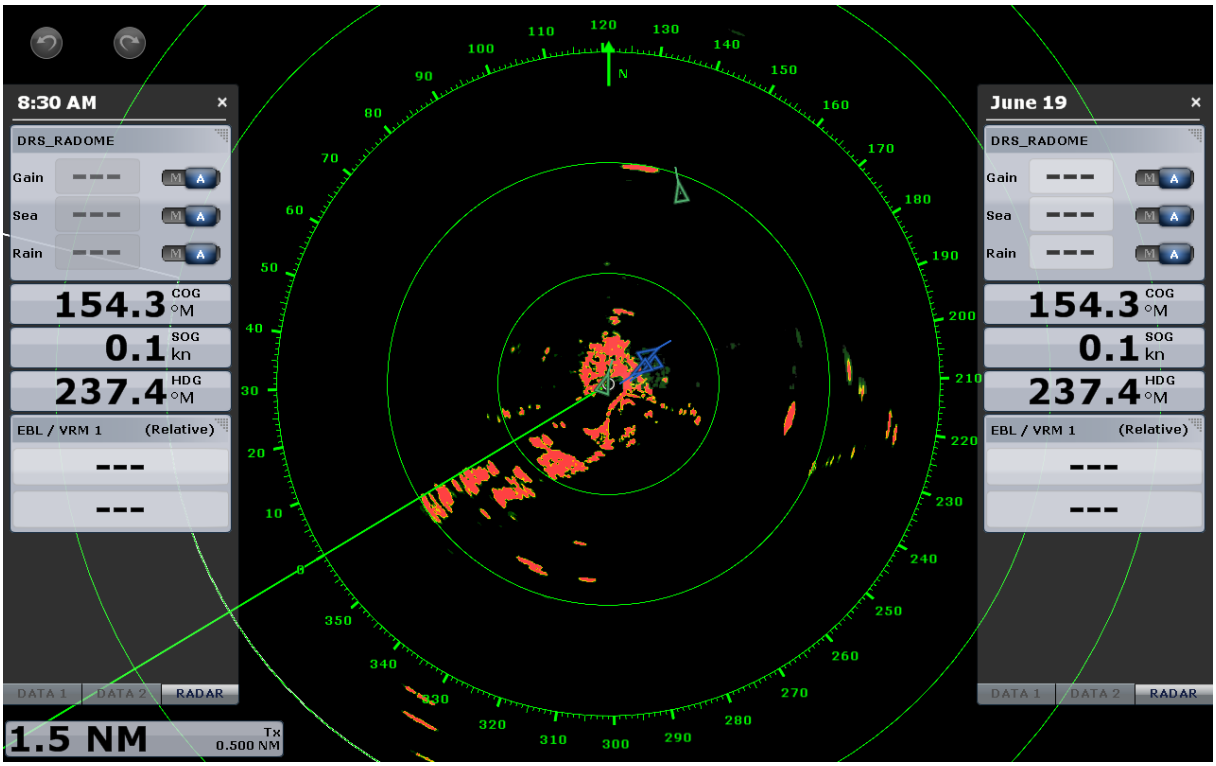
4. Die Radareinstellungen Gain, Sea, Rain stehen zunächst in Automatikeinstellung (empfohlener Modus) und passen sich dem jeweiligen Kartenmaßstab automatisch an.

5. Alternativ kann eine klassische Radaranzeige durch Wahl dieser Variante im Auswahlmenu eingestellt werden:



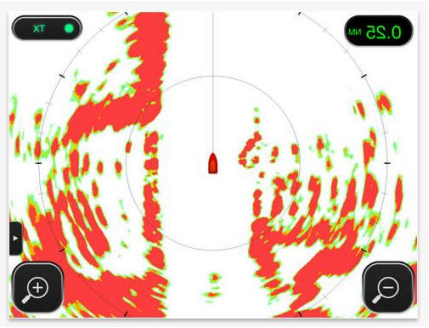
6. Anzeige StdBy:

7. Anzeige nach Aktivierung:



in dieser Ansicht werden weiterhin empfangene AIS Ziele eingeblendet.

Die Bedienung des Radars kann in Grundzügen mit der kostenlosen App MARINE RADAR auf dem iPad oder iPhone „geübt“ werden:



Radarbetrieb mit MaxSea Kartenplotter auf Bord-PC

Das Radarbild kann alternativ zum FURUNO TZT14 auch auf MAXSEA am Bord-PC genutzt werden.

MAXSEA initialisiert zu verwendende Datenquellen (Sensoren, RADAR etc.) im Moment des Programmstarts. Sollten die nachfolgend beschriebenen Anzeige- und Steuerelement nicht in MAXSEA nicht sichtbar sein, hilft ein Neustart des MAXSEA Programms. Ein Neustart des Bord-PC ist NICHT erforderlich!

1. Radarhauptschalter am Navigationstisch einschalten, Gerät befindet sich nun im Standby (STDBY)
2. MAXSEA Programm starten -> Navigationsmodus.
3. In der Navigationsansicht (->Reiter NAVIGATION) ist das Radaroverlayicon sichtbar:

4. Unter dem Radartab ist auch das Icon zur Umschaltung zwischen Stdby und Aktivbetrieb sichtbar:

5. Ein Klick auf diese Icons aktiviert das Radar. Das Radarbild wird über die Karte gelegt: Bsp.:

6. Die Radareinstellungen Gain, Sea, Rain stehen zunächst in Automatikeinstellung (empfohlener Modus) und passen sich dem jeweiligen Kartenmaßstab automatisch an.

IRIDIUM PILOT Satellitenfunk (Sprache und Daten)

Detaillierte Informationen und Referenzen	
	• IRIDIUM PILOT Benutzerhandbuch

Ein-/Ausschalten

Mit dem Einschalten der Instrumente (Schalter am PC Schrank) wird der Satellitenreceiver noch nicht aktiviert. Hierzu ist der Kippschalter TEL. unter dem IRIDIUM Telefon auf ON zu stellen:

ABBILDUNG 9 IRIDIUM PILOT SCHALTER

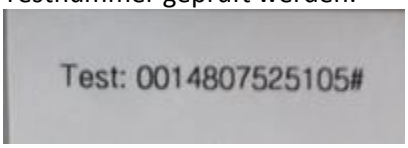
Nach ca. 1 Minute ist die Satellitenverbindung etabliert und das Telefon einsatzbereit.

Telefonieren

ABBILDUNG 10 IRIDIUM PILOT CAPTAINS PHONE

1. Hörer abnehmen
2. Nummer mit internationaler Vorwahl eingeben (wie auf einem Mobiltelefon
3. Nummer mit # terminieren, jetzt wird gewählt.
4. Nach Gesprächsende Hörer auflegen.

Die Telefonie Funktion kann jederzeit und kostenfrei durch Wahl der IRIDIUM Testnummer geprüft werden:



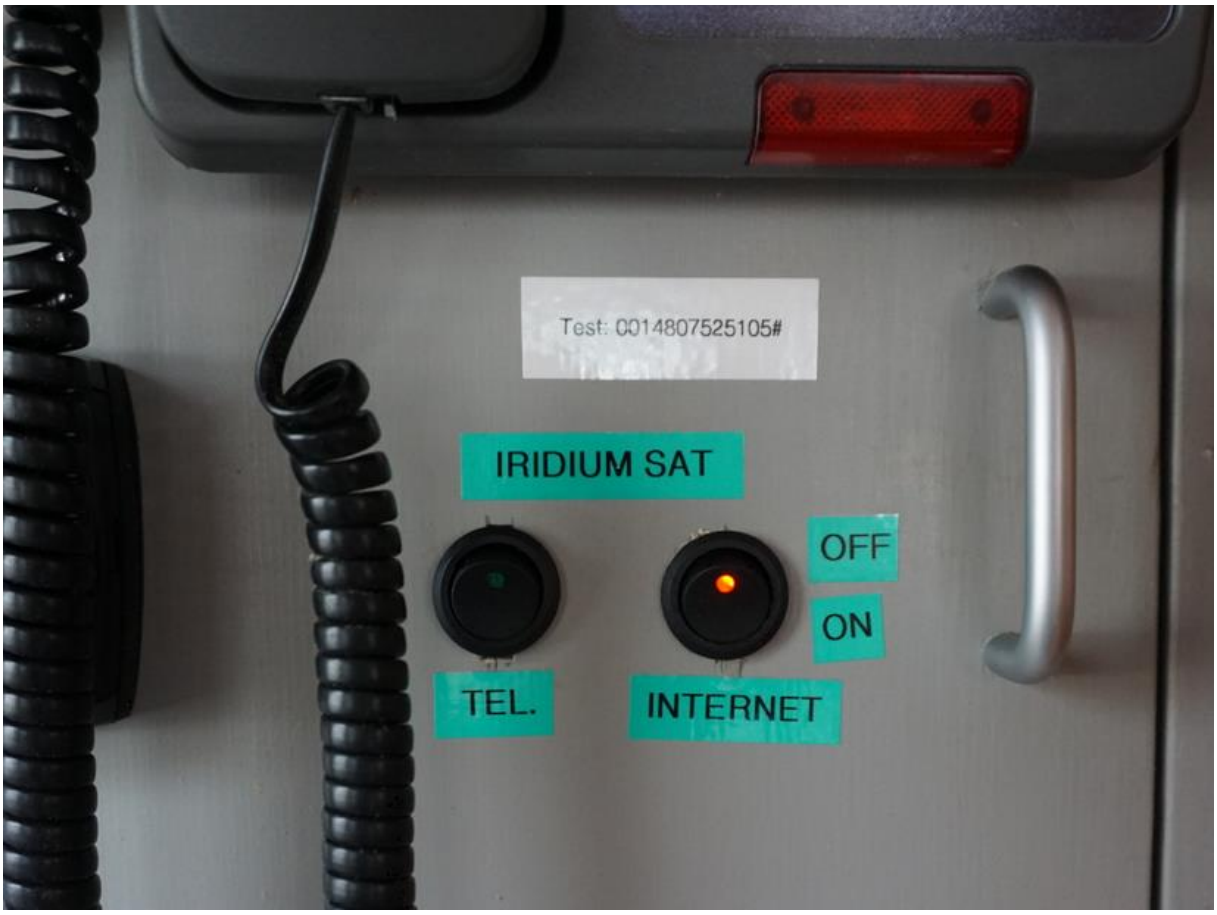
Bei eingeschaltetem Receiver kann die MobyDick III unter folgender Telefonnummer erreicht werden (Saison 2016/17):

00881677706269

Hinweis: manche Mobilfunkanbieter sperren diese Nummer. Einfach mal testen.

Internet via IRIDIUM, allgemein

Für jeglichen Internetdatentransfer muss zusätzlich zum Satellitenreceiver auch die Internetverbindung manuell eingeschaltet werden. Hierzu den Kippschalter „INTERNET“ auf ON stellen (rote LED geht an). Ab diesem Zeitpunkt können Daten vom Bord-PC mit der IRIDIUM Internetverbindung ausgetauscht werden (kostenpflichtig). Sobald das Internet nicht mehr benötigt wird, muss der Kippschalter INTERNET erneut auf OFF gestellt werden (rote LED geht aus). Nur so ist garantiert, dass keinerlei IRIDIUM Datenverkehr anfällt.



E-Mailempfang

Auf dem Bord-PC ist der Emailclient Thunderbird vorinstalliert. Ab der Saison 2016/17 besitzt die Moby Dick III eine eigene Emailadresse:

mobydick@gernsheimer-hochseekameradschaft.de

Unter dieser Adresse können Emails an Bord empfangen werden. An Bord erstellte Emails werden unter dieser Absenderadresse verschickt.

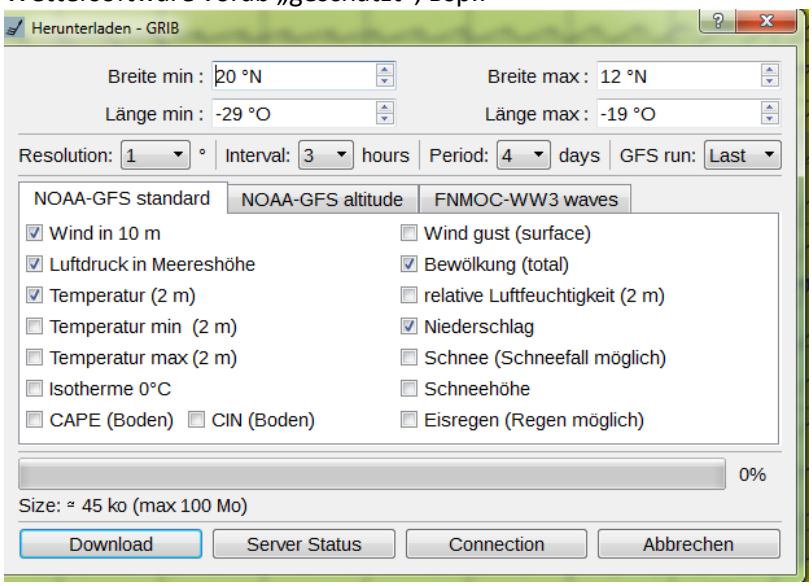
Zum Abholen bzw. Versenden von Emails muss die IRIDIUM Internetverbindung aktiviert werden.

//todo Thunderbirdanleitung

Wetterdaten empfangen

1. Vor dem Datenempfang muss die IRIDIUM Internetverbindung aktiviert werden.
2. Region und Wetterdetails in gewünschter Wettersoftware (MaxSea oder ZyGrib) festlegen.
3. Download starten
4. Nach sichtbarem Downloaderfolg IRIDIUM Internetverbindung ausschalten.

Falls der Download nicht auf Anhieb funktioniert, erscheint eine entsprechende Fehlermeldung in der jeweiligen Wettersoftware. Download in diesen Fällen einfach wiederholen.
Der datenumfang des anstehenden Downloads wird in der jeweiligen Wettersoftware vorab „geschätzt“, Bsp.:



(hier ca. 45 kByte = 0,045 MByte)

GMDSS Marine Forecasts and Warnings (INMARSAT Textmeldungen)

Empfang von INMARSAT Textmeldungen der verschiedenen GMDSS Metareas.

1. Marine Forecast Link auf Desktop des Bord-PC doppelklicken.
2. IRIDIUM INTERNET Schalter auf ON (rote LED leuchtet)
3. Gewünschte Metarea Link klicken.
4. Textmeldungen werden in neuer Seite angezeigt
5. IRIDIUM INTERNET Schalter auf OFF (rote LED erlischt)

Bsp.:

MobyDick III - Marine Forecasts and Warnings via Navimail

Metarea I (High Seas forecast)	North-east Atlantic Ocean – High Seas forecast East of 35°W
Metarea I (Offshore Bulletin)	Shipping Forecast includes North Sea, Irish Sea, English Channel, Bay of Biscay, waters out to 15°W north of 35°N and to south-east of Iceland
Metarea 2	Eastern Part of North Atlantic Ocean south of 48°27'N
Metarea 3 (West)	Western areas of the Mediterranean Sea (west of Italy and Sicilia)
Metarea 3 (East)	Eastern areas of the Mediterranean Sea (east of Italy and Sicilia)
Metarea 4	North Atlantic Ocean west of 35°W and north of 7°N
Metarea 5	Northrn Part of South Atlantic Ocean west of 20°W
Metarea 6 (North)	South Atlantic Ocean south of 20°S to 60S, west of 20°W
Metarea 6 (South)	South Atlantic Ocean South of 60°S, west of 20°W
Metarea 7	SE Atlantic Ocean east of 20°W + extreme SW of Indian Ocean
Metarea 8 (North)	North Indian Ocean
Metarea 8 (South)	Southwestern part of Indian Ocean
Metarea 9	Red Sea, Gulf of Aden, Arabian Sea, Persian Gulf
Metarea 10 (NE Australia/Pacific)	Northeast of Australia (Pacific Ocean)
Metarea 10 (North of Australia)	North of Australia
Metarea 10 (South-east) Indian Ocean	Southeastern part of Indian Ocean
Metarea 10 (SE of Australia/Pacific)	Southeast of Australia (Pacific ocean)
Metarea 11 (West part of N Pacific)	Western part of the North Pacific Ocean (Responsibility of China)
Metarea 11 (West part of N Pacific)	Western part of the North Pacific Ocean (Responsibility of Japan)
Metarea 11 (West part of S Pacific)	West Pacific Ocean, south Equator (Responsibility of Australia)
Metarea 12 (E part of N Pacific)	Eastern part of the North Pacific Ocean (E of 120°W)
Metarea 13 (NW Pacific and Arctic)	Northwest of North Pacific and part of Arctic waters
Arctic Ocean	From SW corner 67°N, 44°E to NE corner 80°N, 165°W
Metarea 14 (South of 25°S)	South Pacific south of 25°S bounded by areas X and XV
Metarea 14 (North of 25°N	South Pacific north of 25°S bounded by areas X, XII and XV
Metarea 15	Southeast Pacific to west of Chile– *Link currently to JCOMM page*
Metarea 16 (SE Pacific 18S-3S)	Southeast Pacific easst of 120°W between approx 18°S and 3°S

```
GMDSS_METAREA4_INMARSAT
==========
Caution: NAVIMAIL is not part of the Maritime Safety Information's
operational data stream and should never be relied upon as the only
means to obtain the latest forecast and warning information. Access
to the service may be interrupted or delayed from time to time,
update may also experience occasional gaps. Please refer to GMDSS
OFFICIAL sources, Inmarsat SafetyNET or international NAVTEX
services, for more complete information
==========

FZNT01 KWBC 061533
HSFAT1

HIGH SEAS FORECAST FOR METAREA IV
NWS OCEAN PREDICTION CENTER WASHINGTON DC
1630 UTC WED JUL 06 2016

CCODE/2:31:04:11:00/AOW+AOE/NWS/CCODE
SUPERSEDED BY NEXT ISSUANCE IN 6 HOURS

SEAS GIVEN AS SIGNIFICANT WAVE HEIGHT...WHICH IS THE AVERAGE
HEIGHT OF THE HIGHEST 1/3 OF THE WAVES. INDIVIDUAL WAVES MAY
BE MORE THAN TWICE THE SIGNIFICANT WAVE HEIGHT.
ONLY YOU KNOW THE WEATHER AT YOUR POSITION. REPORT IT TO THE
NATIONAL WEATHER SERVICE. EMAIL US AT
VOSOPS@NOAA.GOV(LOWERCASE).

PAN PAN

NORTH ATLANTIC NORTH OF 31N TO 67N AND WEST OF 35W

SYNOPSIS VALID 1200 UTC JUL 06
24 HOUR FORECAST VALID 1200 UTC JUL 07
48 HOUR FORECAST VALID 1200 UTC JUL 08

.WARNINGS.

...HURRICANE FORCE WIND WARNING...
.LOW 40N55W 997 MB MOVING NE 30 KT AND INTENSIFYING. WITHIN 360
NM SW...240 NM SE...AND 180 NM N AND NE QUADRANTS WINDS 35 TO 45
KT. SEAS 9 TO 16 FT. ELSEWHERE WITHIN 300 NM N AND 360 NM S
SEMICIRCLES AND WITHIN 240 NM S OF A LINE FROM 39N37W TO 35N53W
TO 36N73W WINDS 25 TO 35 KT. SEAS 8 TO 13 FT.
.12 HOUR FORECAST LOW 41N47W 993 MB. WITHIN 180 NM OF LOW CENTER
WINDS 40 TO 50 KT. SEAS 12 TO 18 FT.
.24 HOUR FORECAST LOW 45N39W 981 MB. WITHIN 240 NM S AND W
QUADRANTS WINDS 45 TO 55 KT. SEAS 16 TO 25 FT. ELSEWHERE OVER
FORECAST WATERS...WITHIN 300 NM S AND W...180 NM N...AND 360 NM
E QUADRANTS WINDS 35 TO 45 KT. SEAS 10 TO 19 FT. ALSO WITHIN 300
NM N SEMICIRCLE AND 420 NM SW QUADRANT...AND WITHIN 300 NM S AND
```

IRIDIUM ist (noch) nicht Teil des GMDSS!
Daher handelt es sich um die via Internet erhaltenen Daten nicht um offizielle GMDSS Daten, auch wenn sie identischen Inhalt haben.

IRIDIUM Kosten

Die laufenden Verbindungskosten sind von der an Bord befindlichen Crew zu tragen!

Tabelle Stand 2016:

Iridium Open Port monatliche Gebühren ohne MwSt									
128 kbps		Freivolumen in Minuten		0	120	240	360	600	1200
Telefonverbindung zum Festnetz, Preis pro Minute		innerhalb des Freivolumens			$0,60	$0,51	$0,46	$0,41	$0,36
		außerhalb des Freivolumens		$1,29	$1,29	$1,29	$1,29	$1,29	$1,29
Freivolumen in MB je Monat	Datenübertragungsrate in kbit/Sekunde	Preis pro MB innerhalb des Freivolumens	Preis pro MB außerhalb des Freivolumens						
0	128		$16,10	$52,00	$71,60	$121,70	$164,65	$243,39	$429,48
10	128	$11,45	$11,82	$114,54	$186,14	$236,24	$279,19	$357,93	$544,02
25	128	$8,16	$8,52	$204,02	$275,62	$325,73	$368,67	$447,41	$633,50
75	128	$5,37	$5,74	$402,65	$474,25	$524,35	$567,30	$646,04	$832,13
200	128	$3,40	$3,74	$680,01	$751,61	$801,71	$844,65	$923,39	$1.109,49
1000	128	$1,32	$0,66	$1.324,20	$1.395,80	$1.445,91	$1.488,85	$1.567,59	$1.753,68
5000	128	$0,54	$0,52	$2.719,96	$2.791,56	$2.841,66	$2.884,60	$2.963,34	$3.149,44

weitere Verbindungspreise	
Iridium zu Iridium	$1,06
Iridium zu anderen Satellitennetzwerken	$9,50
Iridium zu Voicemail	$1,06
Iridium 2 stage dialing	$1,73
Iridium +1 Access service	$1,96
Aktivierungsgebühr	$0,00
Abrechnungstakt Sprache	20 Sekunden
Abrechnungstakt Daten	1 Byte

Stand 01.07.2015

Abbildung 11 IRIDIUM PILOT Tarife

d.h.

- 1 Minute Telefonie kostet US $ 1,29, 20 Sekunden Einheiten.
- 1 MB Daten kostet US $ 16,10, bytegenaue (!) Abrechnung
- Der Anruf der IRIDIUM Testnummer kostet nichts.

GARMIN GPSMAP 210

FURUNO GP33 GPS

Dieses zusätzliche GPS System versorgt die Ausseneinheit TZT14 mit GPS Positionsdaten.

Es muss manuell ein- und ausgeschaltet werden.

Key	Description
DISP	Selects display mode.
GO TO	Sets destination.
MENU ZOOM	-Opens the Menu. (plotter and highway displays: twice, others: once) -Shows the zoom window (plotter and highway displays only).
(Cursorpad)	-Shifts the cursor. -Selects item on menus.
BRILL	-Long press: Turns power off. -Momentary press: Turns power on./Shows Brill window.
WPT MOB	-Long press: Inscribes MOB mark. -Momentary press: Registers own boat position as MOB position.
ENT	-Long press: Returns own boat position to center (plotter display only). -Momentary press: Confirms selection on menus.

.....

AIS

GPS Handgerät

Das Gerät befindet sich im unteren Fach neben dem Navigationsitz. Vor Inbetriebnahme muessen die Batterien eingelegt werden

Handfunkgerät

Das Handfunkgeraet befindet sich im Deckshaus an der Stb.-Seite des Salon- Niedergangs

Log

Der Geber für das Log befindet sich in der Stb.- Bilge der Vorschiffskajüte hinter Spant 11.

Achtung!!! der Geber befindet sich unterhalb der Wasserlinie.

Ausbau des Gebers

Bajonettring gegen Uhrzeigersinn abschrauben.

Mit einer Hand vorsichtig herausziehen, eventuell unter leichtem Hin- und Herdrehen,

gleichzeitig mit der anderen Hand Blindstopfen bereithalten.

Blindstopfen einstecken und mit Bajonettring sichern.

Geber (Flügelrad) reinigen, gegebenenfalls ersetzen (Achse mit Reisnadel oder Nagel

herausschieben.

Einbau des Gebers

Der Wiedereinbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

Eingedrungenes Wasser aus der Bilge entfernen.

> Je schneller das Wechseln des Gebers mit dem Blindstopfen und umgekehrt erfolgt, desto weniger Wasser gelangt in die Bilge.

Signalhorn

das Signalhorn zur Abgabe von Schallsignalen kann von Hand oder automatisch über einen Nebelsignalgeber betätigt werden.

Taster zur Handbetätigung befinden sich im Cockpit am Maschinenpanel und am Innensteuerstand. Die Taster sind jeweils mit *Horn* bezeichnet.

Der automatische Nebelsignalgeber befindet sich am Navigationstisch im Deckshaus.

Es können 2 unterschiedliche Signale abgegeben werden:

Machinenfahrt	ein langer Ton alle zwei min
Segeln	ein langer, 2 kurze Töne alle min

Steuerkompass

Der Steuerkompass ist am Aussen Steuerstand fest eingebaut. Er wurde nach dem Erst-einbau kompensiert. Die Original- Deviationstabelle befindet sich bei den Schiffspapieren.
Eine Kopie ist am Navigationstisch angebracht.
Störungen des Steuerkompasses sind im allgemeinen mit Bordmitteln nicht zu beheben, der K. muss zum Hersteller eingeschickt oder ausgetauscht werden.
Um unnötige Erwärmung des Kompasses zu vermeiden, muss der Steuerkompass bei längerem Nichtgebrauch abgedeckt werden.

Ersatzsteuerkompass

Ein kleinerer Magnet- Steuerkompass befindet sich in den Schwalbennestern oberhalb der Koje 1 in der Achterkajuete

An- und Ablegen

Bei An- und Ablegen in den Häfen, vor allem in ausländischen Häfen Ein- und Ausklarierungsvorschriften genauestens beachten.

Vor dem ersten Ablegen

Ausführliche Einweisung der Crew in den Gebrauch der Sicherheitseinrichtungen, Schwimmwesten, Lifebelts und Einpickpunkte dafür, Schwimmleuchten.

Ablegen

Rollenverteilung für das Ablegen

wer löst Festmacher an Land?

wer bedient welche Festmacher an Bord?

in welcher Reihenfolge werden die Festmacher gelöst?

alle Seitenluken schließen, Decksluken je nach Wetterbedingungen

Seeventile an Spüle schließen

Maschine an (siehe dort)

Instrumente (Log, Lot, GPS, ev. Radar, Funk) an

u. U. per Funk beim Hafenmeister abmelden

Festmacher nach vorheriger Absprache lösen

langsam mit nicht mehr Fahrt als unbedingt nötig ablegen

Fender einholen

Festmacher aufschießen und wegstauen, Festmacher gegebenenfalls zum Trocknen an Seereling Großmast aufhängen

Fender wegstauen

mit langsamer Fahrt Hafen verlassen (Vorsicht an der Hafenausfahrt auf ein- und auslaufende Schiffe, gegebenenfalls Schallsignal *Achtung* = 1 langer Ton geben)

Ablegezeit und –Logstand in Logbuch eintragen

Anlegen

Rechtzeitig vor Einlauf in einen Hafen Festmacher und Fender an Deck bringen und sichern.

Je ein langer und ein kurzer Festmacher nach vorne und achtern.

Am „Landende“ der Festmacher u. U. großes Auge mit Palstek, je nachdem, ob

Poller, Ring oder andere Festmachmöglichkeit (Info im Hafenhandbuch?)

Festmacher unter der Seereling nach aussen führen und zunächst nach innen an Deck legen

Fender an den entsprechenden Stellen an der Seereling auf der wahrscheinlichen

Anlegeseite befestigen und zunächst nach innen hängen

wenn möglich, über Funk beim Hafenmeister Liegemöglichkeit abklären

langsam in den Hafen fahren

nach Klärung der Anlegebedingungen (Wind, Strom Platzverhältnisse etc.)

Anlegemanöver der Crew erklären

-wer springt an Land?

-wer bedient welche Festmacher an Deck?

-in welcher Reihenfolge werden die Festmacher belegt?

Fender aussenbords hängen, Kissenfender bereithalten, um ihn bei Bedarf aus der Hand zusätzlich auszubringen und Anlegemanöver **in Ruhe** durchführen.

Achtung!!! Beim Anlegen auf keinen Fall versuchen, mit Händen oder Beinen abdrücken zu wollen, große Verletzungsgefahr und völlig wirkungslos.

Nach Festmachen Landanschluss, wenn möglich, herstellen, gegebenenfalls Hafenmeister aufsuchen.

Alle erforderlichen Daten- Uhrzeit, Logstand , Maschinenstunden, Stand Tagestank,

bei Tidenhäfen Wassertiefe am Liegeplatz in Logbuch eintragen.

In Ruhe Anleger mit der Crew trinken!!!

Verlassen des Schiffes

Achtung!!! Die nachstehenden Maßnahmen sind je nach Sicherheitslage gegebenenfalls zu ergänzen

Kurzzeit (Stunden)

Decksluken verschließen (1 Haken pro Riegel)

Achterpiek verschließen

Batteriehauptschalter auf Stellung 0 (Windgenerator stopp)

wenn Ankerlicht erforderlich, Petroleumlampe?

Schalter 2 des Landanschlusses auf Stellung 0
Petroleumlampen Salon löschen
Tür und Schiebeluk verschließen

Langzeit (Tage)

Alle Luken (Decks- und Seitenluken) verschließen (1 Haken pro Riegel)

Schlauchboot wegstauen

Achterpiek verschließen

Deckskiste verschließen

Rettungsinseln verschließen

Batteriehauptschalter auf Stellung 0 Windgenerator stopp

wenn Ankerlicht erforderlich, Petroleumlampe?

Schalter 2 des Landanschlusses auf Stellung 0

Gasflasche zudrehen

Flaschenkasten verschließen

Segelzubehör (Blöcke, Winschkurbeln Bootshaken etc.) einschließen

Event. Landstromkabel einholen

Nationale einholen?

Tür und Schiebeluk verschließen

Crewwechsel

Bei Crewwechsel ist eine Übergabecheckliste auszustellen und zumindest von dem übergebenden Schiffsführer zu unterschreiben. Formblätter befinden sich im Bordbuch.

Wenn keine persönliche Übergabe erfolgen kann, ist die Checkliste gut sichtbar auf den Kartentisch zu legen.

Ersatzteile – Werkzeuge

Ersatzteile und Werkzeuge sind auf der MD III an mehreren Stellen untergebracht, vorwiegend jedoch im Bereich des Deckshauses.

Schublade 10 Bb-Seite, hinten oben

diverse Sprays

Schmierfett

Terostat, Dichtungsmassen

Gaskartusche

dicker Draht

Presse für Dichtungsmassen

Luftpumpe

Schublade 11 Bb-Seite, hinten unten

Ponalleim

div. Tapes, Schleifpapier

Ölkännchen, Drahtbürsten

Ziehklingen, Malerzubehör

Übergangsnippel für Gas und Wasser

Dichtungsgummi, Plastikschlauch

Gummibänder

Schublade 8 Bb- Seite vorn oben

Blöcke

Schäkel, Karabinerhaken

Drahtvorräufe

(Ersatz) Winschenkurbeln

Schublade 9 Bb- Seite, vorne unten

Elektrokleinteile

Isolierband

Sicherungen

Schrumpfschlauch

Durchgangsprüfer 220 V

Phasenprüfer 24 V

Multimeter

Lötkolben, Lötfett

div. Übergangskabel

Schrank 1 Bb- Seite Spant 23 -25 (über Tagestank)

Handsuchscheinwerrfer

Motorkegel

Ankerball 2 x

Petroleumlaterne

Handscheinwerfer

Schiffsglocke

Handlot

Verlängerungskabei 24 V

Adapter für Landanschlußkabel

Ersatzflaggenleinen

Schublade 5 Stb- Seite, Navigationssitz oben

div. Werkzeuge (Hammer, Zangen, Schraubendreher ect.)

Eisensäge

Holzsäge

Handbohrer

Feilen

Schieblehre, Metermaß, Bandmaß

Eckrohrzange

Schublade 6 Stb- Seite Navigationssitz Mitte

Bohrmaschine

Winkelbohrmaschine 220 V

Winkelschleifer 220 V

Stichsäge 220 V

Handhobel

2 Schraubzwingen, Rest M Raum, Bb, Batt. Kasten

Packung Wellenstopfbuchse

Schublade 7 Stb- Seite Navigationssitz unten

Schraubenschlüssel (Gabel, Ring)

Steckschlüssel und Ratsche

Imbus- Schlüssel

Bohrer, Gewindebohrer

Schneideisen

Schleifscheiben

Schlüssel für Schlösser Reserve

Schublade 1 Stb- Seite Nav.-Tisch oben

Seekarte Nr.1

div. Straßenkarten

Gästebuch

Signaltafeln

Bleistifte

Druckerrollen

Schreibbänder (für Drucker)

Flachdichtungen (z. Ausschneiden)

Schublade 2 Stb.- Seite Nav.-Tisch

Bedienungsanleitungen

Schublade 3 Stb- Seite, Nav.-Tisch

Eisenkleinteile (Scharniere, Beschläge)

Sonderschrauben

Ersatzteile Toiletten

Certesil oder anderes Entkeimungsmittel

Dochte Ersatz

Schublade 4 Stb.- Seite, Nav.-Tisch

Schrauben, Splinte

Blindnieten

U-Scheiben

div. Kleber

Schrank 2 Bb- Seite (über Sitzbank)

Feststoffwesten

Lifebelts

Bootsmannstuhl

Maschinenraum Bb- Seite

ATF Getriebeöl

Druck & Zuglager bekommt norm. Motorenöl (Ölekännchen)

Ölfilter, Kraftstofffilter + Vorfilter für Maschine

Trichter (verschiedene Größen), kleine Kunststoffwannen, kleine Handsaugpumpe (Öl oder Bilgenreste) Nietenzange, Ersatzwantenspanner, Werkzeug für Wellenausbau, Abzieher für Schraube, Ersatzschraube + Mutter+Passfeder, **Hakenschlüssel für Stopfbuchse,** große Winschkurbel

Maschinenraum Stb- Seite

Elektr. Notlenzpumpe

Achterkajüte Stb – Schwalbennester

Ersatz Lattenspanner /Mastrutscher für Besan/Groß

Eteile Windmessanlage Fallenstopper**, Flaggen**

Leuchtstoffröhren, Dometic Zündsicherungen

Positionslampen,

Ersatz für Salingleuchte und Handsuchscheinwerfer

Achterkajüte Bb – letztes Schwalbennest

Unterliekklettbänder für Groß&Besan, Bändsel für Vorsegel an Reling

Achterkajüte zw. den Kojen

Bolzenschneider, Gummimaterial, Dichtungen, Tankbulleyes

Unter Bb Koje Achterkajüte

Motorersatzteile wie Kühlwasserthermostat, Wärmetauscher, Lichtmaschinen, +Limaregler, Notkühlungsmaterial,

Ersatzklemmen f. Steuerseil,div Spannungswandler (12/24V), Ersatzfrischwasserpumpe (24V), Raytheonanzeigen, Gewindestangen, elektr. Leitungsmaterial, Schrumpfschläuche,

großer Ratschenkasten, Packen mit Teile für Gasanlage (z.B. Druckregler),

Unter Stb Koje, mittleres Fach

Weiteres Angelzubehör

Achterkajüte hinten über Kojen (u. Steuersäule)

Bb.: Rettungswesten

Mittig : Sondermedikamente f. Langfahrt

Stb.: Ersatzschlafsack, Decken

Achterkajüte Bb- Bilge

Petroleumkocher, 1 Keilriemen

Achterkajüte Stb- Bilge vorn

Keilriemen

Achterkajüte Stb- Bilge hinten

Drehmomentschlüssel (?)

Drahtseile

Schlauchschellen

Achterpiek Bb- Seite

Drahtseil verzinkt (Notrigg -Stag, -want)

+ Seilklemmen

Maschinenöl

diverse Farben

Malerzubehör

Warmluftfön

Exenterschleifer

Schleifpapier

Pumpenaufsatz,

Heckanker

Abwasserschläuche (grün)

Achterpiek Stb- Seite

Notpinne

Farben, Pinsel

Feudel

Kabeltrommel

Landanschlußkabel 110V und 220V

Strickleiter

Wasserkanister 30 1

Gepäckwagen

Frischwasserschläuche (gelb)

Mittschiffstoilette Schrank Bb- Seite vorne

Toilettenpapier

Küchenrollen

Flur vor Mittschiffstoilette Schrank Stb-Seite vorn unten

Staubsauger

Kollisionsschotten

Im Schab direkt bei Navisitz

Takelhandschuh
Nähzeug für Segel

Segelersatzteile, Takelgarn

Lüftungsverschlüsse, Handwindmessgerät, **Handfunke (+Ladegerät),**

Im Schab hinter Navisitz:

Arbeitshandschuhe, Angelzeug, Drucker, Papier