

BEI MANN-ÜBER-BORD-UNFÄLLEN

- ⌞ Die Person, die den Unfall bemerkt hat, ruft sofort "Mann über Bord!", sorgt für Alarmierung des Wachführers und wirft einen Rettungsring in Richtung des Überbordgefallenen. Dieser Rettungsring ist optisch auffällig und mindestens mit Nachlicht und Treibanker versehen und dient zur Markierung der Unfallstelle.
- ⌞ Eine mit einem Fernglas ausgerüstete Person wird als Ausguck eingeteilt. Sie hat die einzige Aufgabe, den Mann nicht aus den Augen zu verlieren.
- ⌞ Uhrzeit, anliegender Kurs und Schiffsort werden notiert (MOB).
- ⌞ Die gesamte Besatzung wird alarmiert.
- ⌞ Auf Schiffen, die unter Segeln laufen, wird sofort die Maschine gestartet. Diese wird jedoch erst bei Bedarf eingekuppelt.
- ⌞ Über Sprechfunk werden andere Schiffe mit einer Pan-Pan-Meldung von dem Unfall unterrichtet und gegebenenfalls um Unterstützung gebeten.
- ⌞ Die zur Bergung und Erstversorgung des Verunglückten benötigten Gerätschaften werden klargelegt.

All diese Maßnahmen sollten nach Möglichkeit simultan ausgeführt werden. Dies ist jedoch, vor allem bei einer zahlenmäßig schwachen oder ungeübten Wachbesetzung, in der Praxis nicht zu verwirklichen. Dadurch und durch die Tatsache, daß ein Menschenleben auf dem Spiel steht, entsteht eine schwere Streßsituation für den Wachführer und alle anderen Beteiligten. Schon allein um diesen Streß zu mildern, müssen die zu treffenden Maßnahmen immer wieder geübt werden. Jeder Wachführer muß in der Ausführung bewährter Manöverstrategien geübt sein. Während seiner Wache hat er zu jedem Zeitpunkt zu wissen, welches Mann-über-Bord-Manöver er im Ernstfall anwenden würde. Komplizierte Manöver, die ihn in seiner Streßsituation überfordern, sind hierzu nicht geeignet.

Wenn ein über Bord Gegangener nicht mehr in Sicht ist, muß sofort ein **planmäßiges Suchverfahren** in Gang gesetzt werden.

Sofort wird auf **Feinnavigation** übergegangen und damit mitgekoppelt wo sich die Yacht in Bezug zum vermuteten Ort des Vermißten bewegt.

Ablaufort fixieren:

- Meilenanzeige und Stoppuhr auf Null setzen und starten
- Mann-über-Bord-Taste drücken (GPS, LORAN, DECCA)
- Wegepunkt setzen

Jede Teilstrecke wird auf der Rückseite der Seekarte mitgezeichnet.

Maßstab: 1 cm = 0,1 sm oder 1 min.

Der Navigator ruft seine Steueranweisungen nach oben, die vom Rudergänger exakt ausgeführt werden.

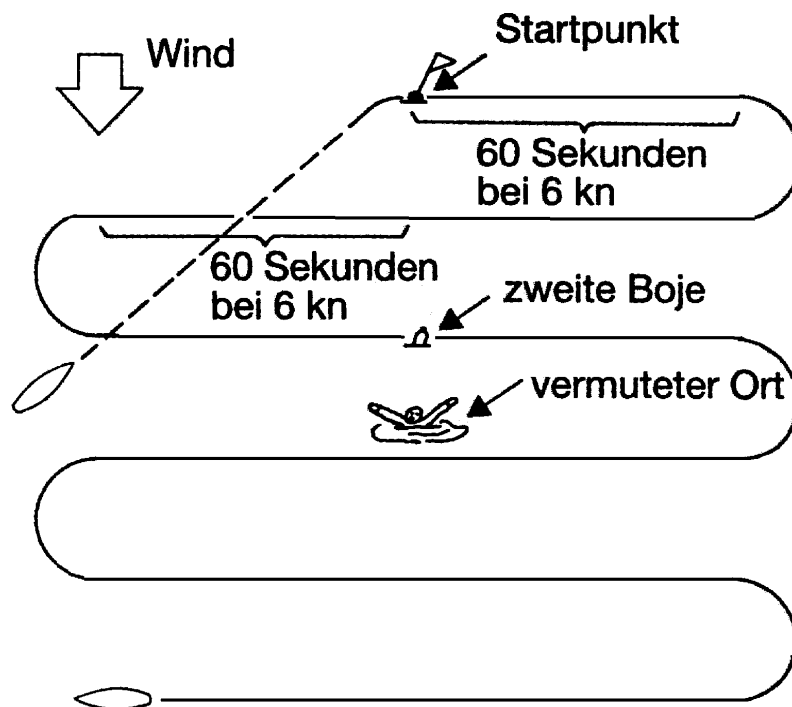
Alle anderen erhalten Suchsektoren zugewiesen (Backbord-, Steuerbord-, Voraus-, Achtern-Halbkreis). Die Beobachtung erfolgt von der höchstmöglichen Position.

Das Suchmuster für den **Punktfall** beginnt mit dem kleinen Suchquadrat. Der Startpunkt liegt eine Kabellänge in Luv des vermuteten Ortes. Dort bringt man die Markierungsboje aus und startet ein quer zum Wind liegendes Zeilenmuster. Jeweils nach einer Kabellänge (= 60 sec bei 6 kn) von der Mittelachse entfernt wird umgedreht.

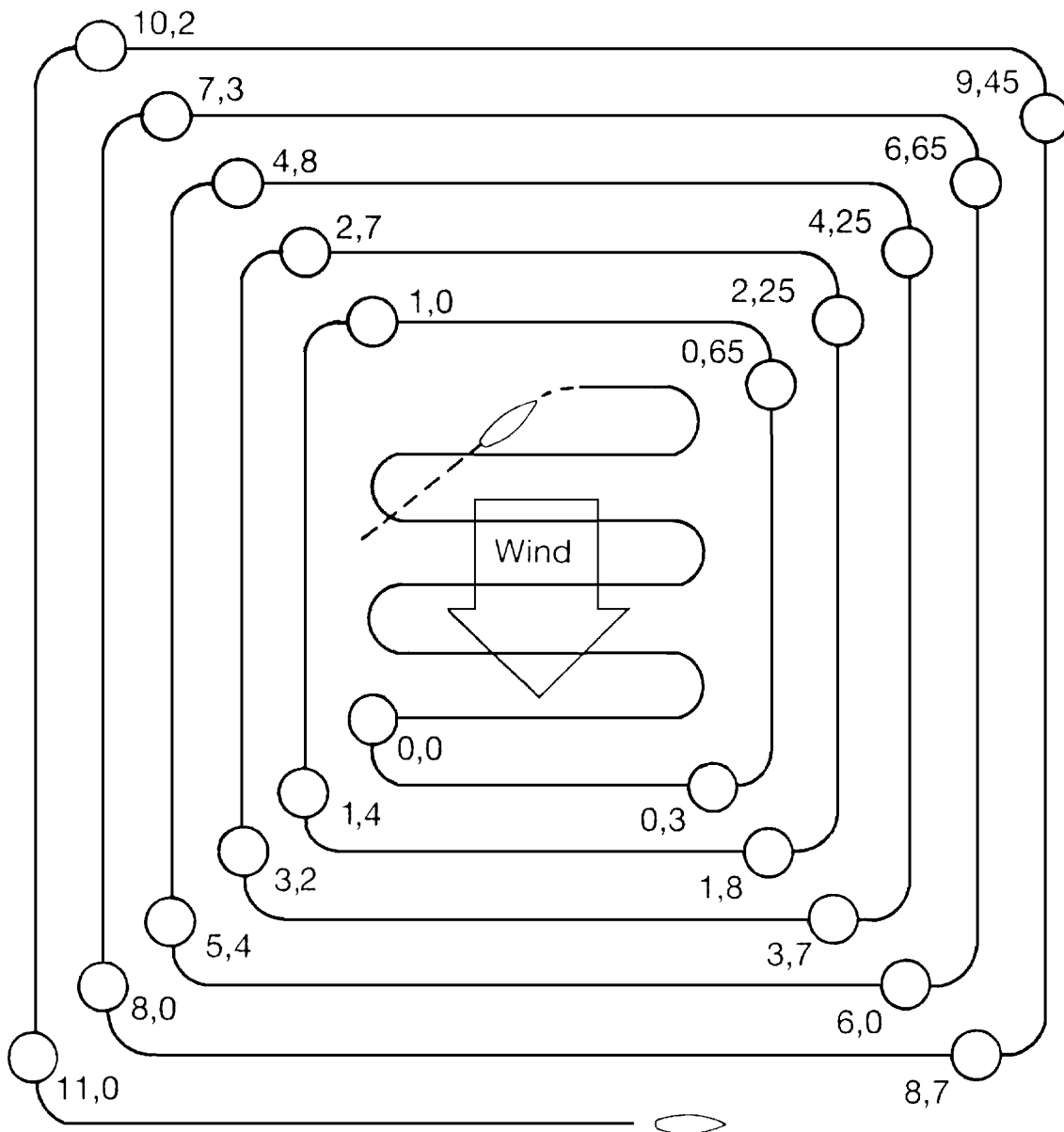
Kompaßkurse: 90° zum wahren Wind

70° - 80° zum scheinbaren Wind

Bei Windstärken zwischen 5 und 8 kann die Drift der Boje als Zeilenabstand benutzt werden. Bei geringerem Wind muß man den Zeilenabstand schätzen. Je nach Zeilenabstand ist nach 5 bis 10 Zeilen ein Quadrat mit 3 Kabellängen Seitenlänge abgesucht.



Jetzt erfolgt die Suche nach dem Prinzip **Karee-Spirale**. Zunächst wird in der engeren Nähe gesucht und dann in immer größer werdendem Abstand zum vermuteten Ort. Die Segel werden geborgen, um die Kurse unabhängig vom Wind fahren zu können.



Die Ziffern an den Ecken sind die Triplog-Stände für einen Spurabstand von 0,5 Kabellängen (92 m)

KAREE-SPIRALE

Triplogstände für einen
Spurenababstand von
0,5 Kabellänge (92 m)

Triplog neuer Kurs: _____

0,0 Steuerbordbug
0,3 gegenan
0,65 Backbordbug
1,0 vorm Wind
1,4 Steuerbordbug
1,8 gegenan
2,25 Backbordbug
2,7 vorm Wind
3,2 Steuerbordbug
3,7 gegenan
4,25 Backbordbug
4,8 vorm Wind
5,4 Steuerbordbug
6,0 gegenan
6,65 Backbordbug
7,3 vorm Wind
8,8 Steuerbordbug
8,7 gegenan
9,45 Backbordbug
10,2 vorm Wind
11,0 Steuerbordbug

Kompaßkurse: _____

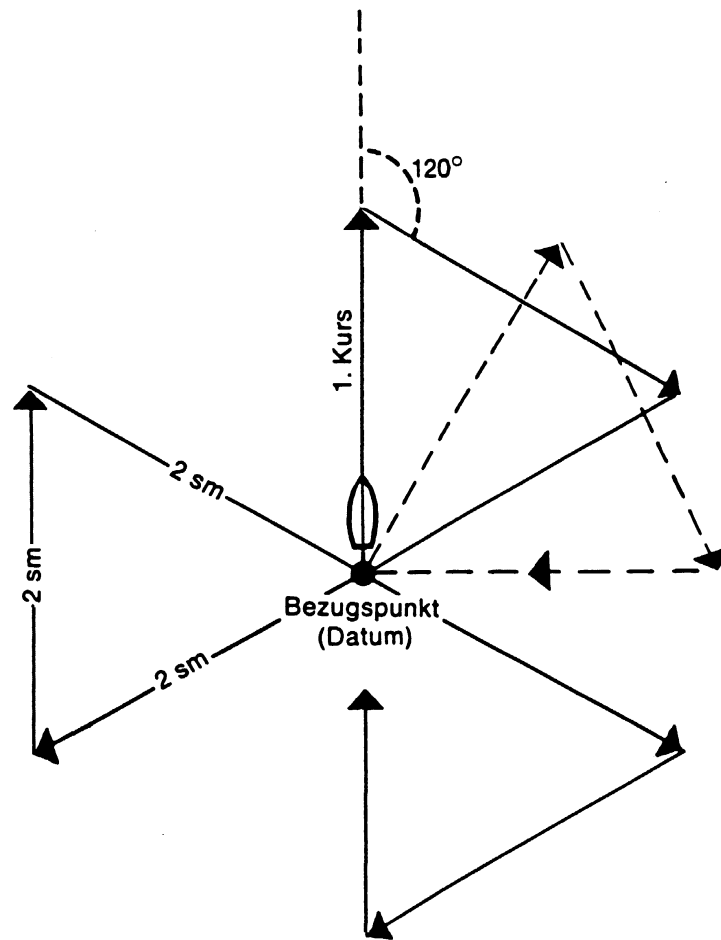
Steuerbordbug _____ °
gegenan _____ °
Backbordbug _____ °
vorm Wind _____ °

Sektorweise Suche – 1 Schiff

Anzuwenden, wenn die Position des Suchziels innerhalb enger Grenzen, bei einem kleinen wahrscheinlichen Gebiet, bekannt ist.

Beispiele: a) Mann über Bord - das Schiff kehrt unverzüglich zum Bezugspunkt (Datum) zurück.

b) Das Suchziel wird mal gesichtet und dann wieder verloren - das Schiff fährt auf den Bezugspunkt (Datum) zu.



Alle Kursänderungen erfolgen 120° über Steuerbord. Beginn im Bezugspunkt.

Dieses Verfahren führt mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zur Entdeckung dicht beim Bezugspunkt und dehnt die Suche schnell auf das wahrscheinliche Gebiet aus.

Nach Beendigung der ersten Suche ist der neue Anfangskurs 30° nach rechts zum 1. Kurs zu verlegen und eine neue Suche entsprechend der gestrichelten Linie durchzuführen.

Begriffe zum Suchverfahren:

- ⌞ **Bezugspunkt** (englisch Datum): Die wahrscheinlichste Position des Suchzieles zum jeweiligen Zeitpunkt ist durch Berücksichtigung der vermuteten Abdrift, unter Bezugnahme auf die ursprünglich angegebene Position des Unfallortes, zu ermitteln.
- ⌞ **Position Suchbeginn** (Commence Search Point),
- ⌞ **Track** - Der Weg den ein einzelnes Schiff zurücklegt (z.B. von A nach B),
- ⌞ **Spacing** - Der Abstand zwischen zwei benachbarten Suchtracks (Suchstreifenbreite).
- ⌞ **Suche in größer werdenden Quadranten**: Ein Suchverfahren, das für ein einzelnes Schiff geeignet ist. Vom Bezugspunkt (Datum) aus sollte das einzelne Schiff in nach außen größer werdenden Quadranten suchen.
- ⌞ **Sektorenweise Suche**: Ein Suchverfahren, das für ein einzelnes Schiff unter besonderen Umständen geeignet ist (z. B. Mann über Bord). Hierbei sucht das Schiff sternförmig vom Bezugspunkt (Datum) aus in einem System von Kreisabschnitten.
- ⌞ **Suchverfahren in parallelen Tracks**: Suchverfahren, die für zwei oder mehrere Suchschiffe geeignet sind. Alle Schiffe steuern parallele Kurse.
- ⌞ **Abdrift**: Die durch Schätzung ermittelte Gesamtwirkung von Wind, Strömung und/oder Gezeitenstrom, wodurch es zu einer Änderung der Position des Suchzieles kommen kann.
- ⌞ **Winddrift**: Die Bewegung eines Objekts durch das Wasser, hervorgerufen durch örtliche Winde, die gegen die dem Wind ausgesetzte Oberfläche des Objekts drücken.
- ⌞ **Meeresströmung**: Der Strom, der in der offenen See vorherrscht und nicht durch örtliche Winde verursacht wird.
- ⌞ **Windströmung**: Der herrschende Oberflächenstrom in der offenen See, hervorgerufen durch Winde, die über das Wasser streichen.