



-VERKlickER

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e.V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 36 / Nr. 1, März 2006

Interessierte SIK-Mitglieder beim Motorseminar

In den Räumen der Kölner Segelschule an der Horbeller Straße fand das angekündigte Motorseminar statt. Jochen Weiden, Leiter der Segelschule, erläuterte an einem Mercedes Bootsmotor Funktionsweise als Schiffsantrieb bei Segelyachten, und Einzelheiten wie Ölkreislauf, Kraftstoffsystem, Luftsysteem, Kühlsystem, Startvorgang und Lichtmaschine. Außerdem wurden kurz die gebräuchlichsten Bootsmotoren, sowie ihre Vor- und Nachteile aufgeführt.

Eine Fülle von Tipps und Ratschlägen befasste sich z.B. mit der Problematik was zu tun ist, wenn der Antrieb blockiert, und wie durch systematisches Vorgehen die Ursache eingegrenzt wird. Vertieft wurde auch das Thema Ölkreislauf, Ölkontrolle, Ölwechsel und Filtertausch. Gleiches galt für das Kraftstoffsystem und dessen Einzelteile. Wo sitzen Förderpumpe, Kraftstofffilter, Einspritzpumpe, wie sehen sie aus, wie sind sie zu warten oder auszutauschen. Wie ist das System zu entwässern, denn Diesel hat die Eigenschaft, Wasser anzuziehen. Und auch wie das System systematisch zu entlüften ist, falls erforderlich.

Weiter wurde Kühlung und Lüftung besprochen und typische Fehlerquellen, die zu Funktionsstörungen führen können, und wie man sie erkennt und behebt. Ein interessanter Tipp betraf die Notlösung bei ausgefallener Kühlwasserpumpe: Ein Schlauch direkt hinter der defekten Pumpe anflanschen und mit der Trinkwasserpumpe verbinden. Dann die elektrische Trinkwasserpumpe einschalten, so wird dann mit Trinkwasser aus dem Wassertank gekühlt.

Es wurde durch Jochen Weidens lebendige, anschauliche und praxisbezogene Beispiele deutlich, dass doch das eine oder andere leicht an Bord selbst erledigt werden kann, wenn man nur weiß, was zu tun ist. Auch auf einem Charterschiff. Oder dass man im Schadensfall die Fehlerursache eingrenzen und dem Vercharterer oder der Werkstatt diese beschreiben kann.

Das Seminar war für alle sehr interessant und die drei Stunden im Nu vorbei. Weitere Informationen zur Kölner Segelschule findet ihr im Internet: www.sportschiffahrt.de (Achtung: nur mit 2 F!). Nach Bedarf werden dort immer wieder Termine des Motorseminars angeboten.

Jochen Weiden (Mitte) und SIK-Teilnehmer am Dieselmotor.



Anstehende Arbeiten an Wohnwagen und Booten in 2006

Folgende Arbeiten sind am **“Blanken Hans”** zu erledigen:

Unterboden aufbereiten, die Segel sind zu reparieren, das Ruder ist nochmals zu überarbeiten. Termine dazu an jedem März-Samstag bei Walter Trimborn. Genaue Absprache aber über Hans Ludemann, erreichbar: siehe unten.

“Agrippina”: Auftriebskörper einkleben, Holzschutz aufbringen. Termin hierfür ist der 1. und 2. April.

Wohnwagen: Batterien, Heizung, Gas, Elektroinstallation überprüfen, Neon-Lampe in der Küche überprüfen. Generell den Wohnwagen von Winter auf Sommer herrichten. Vorgesehener Termin auch hier der 1. und 2. April.

Im Laufe des Jahres ist der Vorbau zu komplettieren (Verkleidung), Vorhänge nähen, Dichtungen zu erneuern, Fenster streichen und Kühlschrank überprüfen.

Gerätehaus: Hier ist ein Rettungsversuch durch Einbringung von Stabilisierungsmaßnahmen geplant, außerdem ein neuer Anstrich.

Helfer(innen) melden sich bitte wie immer bei **Hans Ludemann**,

Telefon / Fax 02204 - 68250,

E-Mail: ludemann.becker@t-online.de

Wir gratulieren!

Es hatten Geburtstag (seit letztem Verklicker): Christoph Oppermann 16.12., Jürgen Sabel 09.01., Edgar Wallenborn 26.01., Andrea Vogt 11.02., Jaqueline Engel 13.02., Doris Engel 13.02., Lukas Brommund 16.02., Helga Vogt 20.02., Joachim Floren 21.02., Werner Erdmann 22.02., Susanne Trimborn 24.02. Herzlichen Glückwunsch und alles Gute! mg

Nicht vergessen!

**SIK-Mitgliederversammlung am
15. März um 19.00 Uhr im
“Monheimer Hof”**

Es stehen wichtige Themen zur Entscheidung an!

Medizin an Bord

Während unseres November-Jour fixes hielt Christoph Oppermann einen Vortrag über das Thema "Medizin an Bord". Als Arzt ist er dafür natürlich prädestiniert, und hat in der Vergangenheit auf unseren Törns schon das eine oder andere Mal mit seinen Kenntnissen und den mitgeführten Medikamenten für schnelle Genesung kranker Mitsegler gesorgt.

Er erläuterte an diesem Abend in seinem Referat, was sinnvollerweise an Medikamenten mitgenommen werden sollte, wobei es wichtig ist, in welchem Seegebiet man unterwegs sein möchte. Denn die Auswahl an Medikamenten muss für die Tropen oders das Mittelmeer eine andere sein als für unsere "Hausmeere". Auch informierte uns Christoph über die Möglichkeit eines Medico-Gesprächs, was zentral über das Krankenhaus Cuxhaven angenommen wird. Hierbei wird über Funk oder Telefon kostenlos ärztlicher Rat erteilt zur Diagnose und Erstversorgung in Notsituationen. Zur gezielten Beratung gibt es einen Fragenkatalog, der nach dem Krankheitsverlauf des Patienten fragt, nach eventuell vorhandenen Befunden, nach Möglichkeiten aus der Bordapotheke und Behandlungsmöglichkeiten an Bord und nach bereits ergriffenen Maßnahmen. Aber auch Dinge abfragt wie z.B. Name und Position des Schiffes, Wettersituation, Entfernung zum nächsten Hafen, Funktion des Patienten an Bord.

Am lebenden Objekt (Freiwilliger: Georg Vogt) demonstrierte Christoph Wiederbelebensmaßnahmen, künstliche Beatmung mittels einer kleinen "Gummi-ballpumpe", die preiswert im Sanitätshandel erworben werden kann, und die Mund-zu-Mund-Beatmung ersetzt. Weiter zeigte er uns noch, wie man einen Verband anlegt, wenn eine Wunde stark blutet. Er berichtete auch darüber, wie schwer es ist, jemanden aus dem Wasser zu bergen, zumal wenn man an Bord keine weitere Hilfe hat, und wie man es doch schafft. Denn man kann nicht davon ausgehen, dass derjenige, der im Wasser liegt, aktiv bei seiner Bergung mithelfen kann, wegen Verletzung, z.B.

Christoph stellte uns im Anschluß seines Vortrags umfangreiches Material zur Verfügung, wo Vieles noch näher erläutert worden ist. Wer den Vortrag verpasst hat, aber nachträglich an dem Material interessiert ist, dem kopiere ich (= Michael Grönwald) das gerne. mg

Allen eine schöne und erlebnisreiche Segelsaison 2006!!

**Wasserung der Boote:
8. April
Ansegeln: 22. April**

Aktuelles zum Thema Funk

In diversen Yacht- und Boots-Magazinen ist in den letzten Wochen und Monaten über die neuen Bestimmungen zu Funklizenzen und aktuellen Funkgeräten für Sportbootfahrer berichtet worden. Da ich erst kürzlich zusammen mit Peter Frech und Helmut Weise Funkprüfungen abgelegt habe, haben wir auch in der Funkausbildung Neues aus erster Hand erfahren. Es folgt der Versuch einer zusammenfassenden Übersicht.

Es gibt in Deutschland eine Fülle von Funklizenzen für den See- und Binnenfunk, aber nur zwei (bis drei) sind für Sportbootfahrer wichtig:

UBI = UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenfunk. Diese Lizenz hat Gültigkeit nur auf Binnengewässern. Jetzt mag der eine oder andere denken: "Brauche ich nicht, ich fahre doch nur auf der See!" Aber: das Ijsselmeer z.B. ist ein Binnengewässer, und die meisten (Charter-)Yachten haben Funk an Bord.

SRC = Short Range Certificate, gilt weltweit auf See (nicht Binnen) für den UKW-Sprechfunk, inklusive Nutzung des GMDSS, das internationale Not- und Sicherheitsfunksystem. Die deutsche Bezeichnung lautet etwas irreführend "Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis", diese Lizenz ist heute unbedingt erforderlich.

LRC = Long Range Certificate ("Allgemeines Funkbetriebszeugnis"), gilt ebenfalls weltweit auf See, aber über das SRC hinaus hat es Gültigkeit für Grenz- und Kurzwelle, Inmarsat A, B, und C, sowie Radiotelex. Ist also eher etwas für "Große Fahrt".

Bis letztes Jahr August war es statthaft ein Funkgerät an Bord zu benutzen, wenn ein Crewmitglied einen entsprechenden Schein besaß. Wenn nicht, dann konnte das Funkgerät "unbrauchbar" gemacht, z.B. ausgebaut, werden. Das betraf vor allem Chartercrews.

Seit August **muss** der (Charter-)Skipper ein Funkzeugnis haben, wenn auf dem Boot ein Funkgerät installiert ist. Denn sobald das Boot in Fahrt ist, muss das Funkgerät eingeschaltet sein. Ausbauen ist unzulässig. Der Grund liegt darin, dass moderne Funkanlagen ein Signal zur Identifizierung des Schiffes mitsenden. Und wenn diese Funkanlage außerdem umschaltbar ist für den Binnenschiffahrtfunk und das ATIS-Signal aussendet, ist sogar, auch wenn man nur vorhat, auf der Ostsee zu segeln, ein UBI-Zeugnis erforderlich. Es gilt, dass für an Bord vorhandene Geräte die entsprechenden Lizenzen vom Skipper vorzulegen sind.

In der Presse wurde berichtet, dass die Wasserschutzpolizei und auch andere Behörden in Amtshilfe verstärkt Kontrollen machen, nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Niederlanden. Wer ohne gültige Lizenz unterwegs ist, oder überhaupt keine hat, oder das Funkgerät ausgeschaltet hat, macht sich strafbar.

Und das kann sogar Skippern mit eigenem Boot passieren, die ein Funkzeugnis haben. Aber die vor einigen Jahren gemachte Lizenz erfüllt vielleicht nicht mehr alle Anforderungen, wenn inzwischen an Bord ein modernes GMDSS-Funkgerät installiert wurde.

Um zu erfahren, ob vorhandene Funkzeugnisse noch in vollem Umfang Gültigkeit haben, wendet man sich am besten an die verschiedenen Behörden und Verbände, die können Auskunft geben, was eventuell erforderlich ist, um die Lizenzen durch Nachprüfung zu aktualisieren.

Bei einigen Charterunternehmen habe ich in den Internetseiten inzwischen Wochenend-Schnellkurse für Funkzeugnisse SRC und UBI inklusive Prüfung im Programm entdeckt, damit die Boote auch weiter verchartert werden können. Ich kann mir vorstellen, dass ein Vercharterer bei Bootsübergabe an einen Freizeitskipper ab dieser Saison nicht nur die Führerscheine vorgelegt haben möchte, sondern auch die Funkzeugnisse. Peter, Helmut und ich wollten letztes Jahr eigentlich auch so einen Intensivkurs mitmachen, aber, wie sich bald herausstellte, ist die Vorbereitung auf die Theorieprüfung recht umfangreich, für das SRC teilweise in englisch, mit einer Menge ungewohnter Vokabeln, sodass aus heutiger Sicht von so einem Wochenend-Schnellkurs eher abzuraten ist.

Zum Abschluss liste ich auf, wo man erfahren kann, ob vorhandene Funkzeugnisse noch Gültigkeit haben: Deutscher Segler-Verband, www.dsv.org Deutscher Motoryachtverband, www.dmyv.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, www.bsh.de

Bundesnetzagentur (ehem. Regulierungsbehörde), www.bundesnetzagentur.de

Und wer sich auf Funkprüfungen vorbereiten möchte, kann das mit diesem Buch: "**Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis (SRC), UKW Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk (UBI)**", Autor Uwe Hannemann, Delius Klasing Verlag. Zur Vorbereitung auf die Theorieprüfung: www.tim-koester.de

Internetadresse des Prüfungsausschusses für unsere Region: www.dsv-pa-rhein-ruhr.de Tipp: Frühzeitig anmelden, Wunschtermine sind schnell ausgebucht.

mg

ICOM Funkanlage, Bild: www.icomeurope.com

