

Sicherheits- und Technikeinweisung SY NYALA 08/2026

I. Sicherheit

- I.1 Allgemeine Sicherheit, Schwimmwesten und Lifebelts
- I.2 Rettungsinsel, Notsignale
- I.3 DSC-Notruf absetzen
- I.4 Mann-über-Bord, MOB-Taste am Kartenplotter
- I.5 Seeventile / Leckabwehrmittel
- I.6 Feuerlöscher
- I.7 Luken und Fenster
- I.8 Seefest-Machen vor dem Auslaufen
- I.9 Anker

II. Technikeinweisung

Unter Deck:

- II.1 Sachgemäßer Gebrauch des Bord-WC / Leerung Fäkalientank
- II.2 Gebrauch des Kochers/Gasanlage
- II.3 Elektropanel und Schaltkreise, Batterie-Hauptschalter
- II.4 Landanschluss und Ladegerät
- II.5 Gebrauch Kühlschränke
- II.6 Wasser- und Lenzpumpen, Warmwassersystem
- II.7 Tank- und Batteriemonitore
- II.8 Duschen an Bord
- II.9 Stauräume und Inhalte
- II.10 Kartentisch
- II.11 Steckdosen zum Laden

An Deck:

- II.12 Diesel-, Wasser- und Fäkalientanks
- II.13 Watermaker
- II.14 Fallen und Strecker
- II.15 Winschen
- II.16 Hydraulik für Achterstag, Baumniederholer und Unterliekstrecker
- II.17 Segel und Schoten
- II.18 Spinnaker-Bäume
- II.19 Handhabung Spi/Spibaum während der Halse
- II.20 Handhabung Gennaker
- II.21 Handhabung Rollfock
- II.22 Handhabung Großsegel
- II.23 Handhabung Bugstrahlruder
- II.24 Nachladen Servicebatterien

Navigationselektronik:

An Bord sind die folgenden Geräte vorhanden (Handbücher sind im Technikordner oder im Kartentisch):

B & G Zeuss 12" Kartenplotter/Multifunktionsdisplay unter der Sprayhood
B & G Zeuss 7" Kartenplotter/Multifunktionsdisplay am Steuerstand
B&G UKW-Funkanlage See-/Binnenfunkanlage mit integriertem AIS, Zweitbedienteil (Cockpit)
B&G Radaranlage Halo 20+
Raymarine I70 Multifunktionsanzeigen (insgesamt 6 Stück)

Raymarine Autopilot mit Jefa-Antrieb
Ipad pro mit NV und Navionics-Karten gesamtes Fahrtgebiet (Backup)
Bord-Notebook, auch als Kartenplotter nutzbar
Fest eingebauter Bord-PC mit GPS-Maus

I. Sicherheit

I.1 Allgemeine Sicherheit, Schwimmwesten und Lifebelts

Die Sicherheit an Bord hat höchste Priorität. Neben der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Skippers hat jedes Crewmitglied an Bord selbst auf seine eigene, aber durchaus auch auf die Sicherheit der anderen Crewmitglieder zu achten. Sicherheitsrelevanten Anweisungen von Schiffs- und Wachführern sind unbedingt und unverzüglich zu befolgen.

Jedes Crewmitglied hat von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sowie bei stark bewegter See bzw. bei mehr als vier Beaufort eine Automatik-Schwimmweste und Lifebelt zu tragen. Zum Bordinventar gehören fünf SEAGO Automatikwesten mit je 300 N Auftrieb. Zu jeder Weste ist ein Lifebelt und Reservepatronensets vorhanden. Die Westen werden den vorgesehenen Wartungen durch einen Fachbetrieb unterzogen. Darüber hinaus liegen in dem Stauraum unter dem Navigationssitz fünf Weatherdock EasyRescue-Notfallsender, die in der Jackentasche gestaut werden können.

Die Schwimmweste Nr. 1 ist auf Kiki eingestellt, die Nr. 2 auf Nici. Die Westen mit den Nr. 3 bis 5 sind für unsere Mitsegler und sind von diesen selbst zu Beginn der Reise auf die entsprechende Körpergröße einzustellen.

Der Lifebelt sollte bei Arbeiten außerhalb des Cockpits möglichst zu jeder Zeit eingepickt sein. Dafür eignen sich besonders die Strecktaue, die vom Cockpitbereich bis den Vorschiffsklappen auf beiden Seiten des Laufdecks zur Verfügung stehen.

I.2 Rettungsinsel, Notsignale

Die Rettungsinsel (für 6 Personen) befindet sich auf der Steuerbordseite am Heckkorb. Die Reißleine ist am Heckkorb befestigt. Das Kommando zum Klarmachen der Rettungsinsel wird ausschließlich vom Skipper oder dem Wachführer gegeben.

Die Notsignale befinden sich in den gelben Grabbags in der Backskiste an Steuerbord (der Winkkurbeleinsatz muss rausgenommen werden, um daran zu kommen), die Signalpistole und die Munition im Safe hinter dem hintersten Fach hinter der Rückenlehne der Steuerbord-Salonkoje. Die Notsignale sind vor dem Besteigen der Rettungsinsel gemeinsam mit den „Grabbags“ mit allen notwendigen Schiffs- und Personaldokumenten von Bord zu nehmen.

In den Grabbags befindet sich auch ein DSC-Handfunkgerät. Die EPIRB ist in der begehbaren Backskiste hinter der Eingangstür in einer Halterung befestigt.

I.3 DSC-Notruf absetzen

Ein eventuell erforderlicher Notruf ist lediglich vom Skipper bzw. den ihn stellvertretenden Wachführern abzusetzen, die idealerweise ein SRC-Funkzeugnis besitzen. Jeder Wachführer ist verpflichtet, sich unmittelbar nach Beginn der Reise mit dem Handbuch der UKW-Funkanlage selbst vertraut zu machen, um einen DSC-Notruf absetzen zu können.

I.4 Mann-über-Bord, MOB-Taste am Kartenplotter

Sofern es zu einer Mann-über-Bord Situation kommt, sind sofort durch den Ruf „All Hands, all Hands, all Hands“ alle verfügbaren Crewmitglieder an Deck zu rufen. Sofern zwei Crewmitglieder beim Überbordfallen an Deck sind, hat derjenige, der gerade nicht das Ruder führt mit höchster Priorität den Überbordgefallenen im Auge zu behalten.

Der Rudergänger betätigt umgehend die MOB-Taste am Kartenplotter, startet die Maschine und tut alles, um so schnell wie möglich zurück zum Überbord-Gefallenen zu navigieren.

Betätigung der MOB-Taste am Kartenplotter

Vor dem Betätigen der MOB (Man over Board)-Taste muss die Menü-Taste (unten rechts) in der jeweiligen Displayansicht gedrückt werden, um in das „App-Menü“ zu gelangen. Das Icon für die MOB-Funktion ist mit „MOB“ gekennzeichnet und befindet sich in der oberen Reihe in der Mitte.

Nach dem Drücken der MOB-Funktion schaltet der Plotter automatisch in eine vergrößerte Kartenansicht und zeigt die relevanten Informationen zur Navigation zum MOB-Wegepunkt an.

I.5 Seeventile / Leckabwehrmittel

Bei der Sicherheitseinweisung zeigt der Skipper allen Crewmitgliedern die Lage der folgenden Seeventile:

Abfluss Spüle, Lenzpumpe: unter der dem kurzen Schenkel der Sitzgruppe an Backbord

Abfluss Duschpumpe: hinter der Rückenlehne der Bb-Salonkoje

Auslass Watermaker: hinter der Rückenlehne der Bb-Salonkoje

Zulauf Bord-WC: unter dem Fußboden vor dem Zugang zur begehbaren Backskiste

Ablauf Bord-WC: hinter der kleinen Klappe vor dem Zugang zur begehbaren Backskiste

Zulauf Motor: Unter dem Cockpitboden, Zugänglich über die Klappe zum Motorraum in der Achterkabine.

Nach derzeitigem Kenntnisstand können die meisten Seeventile beim Segeln geöffnet bleiben.

Lediglich bei starker Krängung nach Backbord sollten die Seeventile für den Auslass des Watermakers und den Auslass der Sumpfpumpe geschlossen werden.

Vor der Nutzung der Waschbecken und der Dusche unter Deck sowie des Watermakers müssen die entsprechenden Seeventile geöffnet werden.

Leckabwehrmittel

Weichholz-Stopfen für Seeventile und kleine und ein großer weicher Pfropfen für größere Lecks befinden sich unter dem Safe hinter der Rückenlehne im hinteren Fach der Stb-Salonkoje.

Ein Beil und ein Brecheisen zum Wegbrechen von Einrichtungsteilen im Notfall ist im Werkzeugschapp (hinterstes Fach unter der STB-Salonkoje gestaut.

I.6 Feuerlöscher

An Bord befinden sich fünf Handfeuerlöscher und zwei Löschdecken an den folgenden Positionen:

Unter Klappe der unteren Niedergangs Stufe
Unter der Spüle im Schrank oben rechts

Löschdecke
Fettbrandlöscher

Kleiderschrank im Vorschiff
Kleiderschrank Achterkajüte
Fach unter Navigationssitz

6 kg – ABC-Pulverlöscher
6 kg Schaumlöscher
2 St. 2 kg CO₂-Löscher

Wenn schon Glut gebildet wurde, sollte auch mit der Seewasser-Deckswaschpumpe (Anschluss und Schlauch im Ankerkasten) gelöscht werden

Gemäß der Abbildung unten eignen sich die Feuerlöscher für die folgenden Brandklassen:

	Feste, glutbildende Stoffe Holz, Textilien	Flüssige oder flüssig werdende Stoffe Benzin, Öle	Gasförmige, auch unter Druck stehende Stoffe Propan	Brennbare Metalle Aluminium, Magnesium	Speiseöle und -Fette pflanzlich oder tierisch
Brandklassen					
Pulverlöscher mit Glutbrandpulver	✓	✓	✓		
Pulverlöscher mit Metallbrandpulver				✓	
Schaumlöscher	✓	✓			
Wasserlöscher	✓				
Kohlendioxid-löscher (CO ₂)		✓			
Fettbrandlöscher	✓	✓			✓

Grundsätzlich hinterlässt CO₂ als Löschmittel – im Gegensatz zu ABC-Pulver keine ärgerlichen Rückstände, die das Boot unbewohnbar machen. Daher sollte vor dem Einsatz der 6kg-Schaum- und Pulverlöscher zunächst versucht werden, ein entstehendes Feuer mit der Löschdecke, eventuell auch mit Wasser und/oder mit den CO₂-Löschern zu bekämpfen.

Grundsätzlich dürfen Fettbrände (in der Pantry) jedoch niemals mit Wasser gelöscht werden.

I.7 Luken und Fenster

Sämtliche Luken im Deck sind beim Segeln – insbesondere bei Nacht und schwerem Wetter - dicht verschlossen zu halten.

Nur bei ruhigem (kein Spritzwasser kommt über) und warmen Wetter dürfen die Luken beim Segeln einen Spalt weit geöffnet bleiben.

I.8 Seefest-Machen vor dem Auslaufen

Vor jedem Auslaufen ist das Boot „seefest“ zu machen. Dazu staut jedes Crewmitglied sein Kojenzeug und alle persönlichen Gegenstände so sicher an seinen Platz, dass beim Segeln nichts durch die Gegend fliegen kann.

Der Smut sorgt dafür, dass die Pantry ebenfalls seefest ist und auch dort nichts durch die Gegend fliegen kann. Etwaig anfallendes Geschirr, Thermoskannen, etc. sind – sofern diese nicht sofort abgespült und weggestaut werden können – in der Spüle zwischenzulagern.

I.9 Anker

Der 30 kg Hauptanker liegt in der Rolle am Bug, 50m 10 mm-Kette in der Kettenlast unter dem Ankerkasten. Der 20kg – Zweitanker liegt im Ankerkasten.

Zur Nutzung der elektrischen Ankerwinde muss – außer in Notfällen – der Motor mitlaufen und am Elektropanel in der Navigation der Schalter „Steuerung Ankerwinde“ eingeschaltet sein. Zum Fieren und Holen der Kette wird die graue Maxwell-Funkfernbedienung (Halterung am Niedergang an Backbord) benutzt. Diese hat einen Kettenzähler, der die Länge der bereits ausgelaufenen Kette anzeigt.

Beim Holen und Werfen des Ankers ist darauf zu achten, dass die letzten Meter vorsichtig von Hand geholt/gefiert werden. Der Anker muss frei vom Rumpf bleiben, um diesen nicht zu beschädigen.

Vor dem Ankerwerfen muss der Sicherungsstift im Ankerschaft gezogen und nach dem Aufholen wieder eingesteckt und gesichert werden. Die Ankerwinde ist mit der Kettenkralle mit Tauvorläufer (auf der Vorschiffsklampe an Stb zu entlasten).

II. Technikeinweisung

Unter Deck:

II.1 Sachgemäßer Gebrauch des Bord-WC / Leerung Fäkalientank

Das Bord-WC wird mit Seewasser gespült und kann sowohl auf See wie auch im Hafen (dort möglichst nur zum Pinkeln) genutzt werden.

Klopapier gehört nicht in das WC, sondern in den kleinen Mülleimer im WC bzw. beim Segeln direkt über Bord.

Nutzung des WC's:

1. Seeventile öffnen, sofern geschlossen (im Normalfall sind diese offen)
2. Hebel an der Pumpe auf Spülen (schwarzer Hebel nach links) stellen
3. Mit Handpumpe ca. zu 1/3 mit Seewasser füllen
4. Hebel an der Pumpe auf Abpumpen (schwarzer Hebel nach rechts) stellen
5. Nach Verrichtung des Geschäfts Schüsselinhalt abpumpen
6. Hebel an der Pumpe auf Spülen (schwarzer Hebel nach links) stellen
7. Mit Handpumpe ausreichend mit Seewasser spülen, evtl. Klobürste nutzen
8. Hebel an der Pumpe auf Abpumpen (schwarzer Hebel nach rechts) und Pumpe verriegeln (gegen den Uhrzeigersinn, Griff steht auf 11/5 Uhr)
9. Seeventile schließen, sofern erforderlich

II.2 Gebrauch des Kochers/Gasanlage

Um den Verbrauch von Gas möglichst gering zu halten, sollten an Land möglichst Induktionskochfeld, AirFryer und Wasserkocher genutzt werden.

Die beiden im Gebrauch befindlichen 7,5 kg Propangas-Flasche befinden sich im Gasfach an der Backbordseite des Cockpits. Dort befindet sich – am Kopf der Gasflasche – das elektrisch von der Pantry aus zu bedienende Hauptabsperrventil für das Gas. Zum Einschalten der Gaszufuhr muss am Elektropanel zunächst der Schalter „Gaswarnanlage“ eingeschaltet werden. Nach einigen Sekunden „Test-Gepiepe“ kann dann unter den Oberschränken der Pantry an der Gaswarnanlage die Gaszufuhr (unten rechts) eingeschaltet werden.

Die Kardanik ist nur auf See bzw. bei Krängung in Funktion zu setzen. Unnötiges Schwingen des Kochers sorgt für erhöhten Verschleiß der flexiblen Gasleitung und ist daher zu vermeiden.

Die Zündung der Flammen erfolgt elektrisch mit dem Knopf mit dem Blitzsymbol. Der Backofen lässt sich am besten mit dem Rowenta-Stabfeuerzeug (in der Besteckschublade) anzünden. Nach dem Zünden ist der jeweilige Regler für die Flammen bzw. den Backofen noch einige Sekunden reingedrückt zu halten.

II.3 Elektropanel und Schaltkreise, Batterie-Hauptschalter

Die Hauptschalter für die Batterien befinden sich rechts neben dem Kartentisch, die für Bugstrahlruder und Ankerwinch in der rechten Reihe des Elektropanels etwa in der Mitte.

Das Elektropanel mit allen Schaltkreisschaltern befindet sich auf der Steuerbordseite im Bereich des Navi-Tisches. Die Schaltkreise sind prinzipiell selbsterklärend beschriftet.

II.4 Landanschluss und Ladegerät

Die Landanschluss-Steckdosen befinden sich im Ankerkasten und in der Achterpiek, jeweils auf Steuerbordseite unter dem Deck. Die beiden Landstromkabel sind in der Achterpiek an Steuerbord gestaut. Auf der Bootsseite ist grundsätzlich mit dem grellgelben Kabel zu arbeiten, die orange 25m-Verlängerung wird nur bei Bedarf und größeren Entfernungen zur Landstrom-Steckdose genutzt. Adapter für den landseitigen Anschluss befinden sich in der Achterpiek an Steuerbord.

II.5 Gebrauch Kühlboxen

An Bord gibt es zwei Kühlboxen und eine Gefrierbox, die je nach Bedarf genutzt werden. Beide Kühlschränke verfügen über leistungsfähige Kompressoren und eine große Verdampferplatte. Da die Kühlschränke neben dem Autopiloten und der Starlink-Satellitenkommunikationsanlage die größten Verbraucher an Bord sind, sollten sie so sparsam wie möglich eingesetzt werden.

Die Positionen und Einsatzbereiche der Kühlboxen sind:

Position	Einsatzbereich
Pantry	Gemüse, Obst, Flaschen für Sodastream, Fleisch
Salontisch	Softdrinks, Wurst, Käse, Bier, Säfte
Begehbare Backskiste	TK-Ware

Das Nachfüllen der Kühlschränke sollte möglichst im Hafen erfolgen, wenn der Landanschluss liegt. Dabei bitte unbedingt beachten, dass alkoholfreie Getränke und sonstige Produkte, die einfrieren könnten, nicht in unmittelbarer Nähe der Verdampferplatte eingestaut werden.

Nach dem Be- oder Nachfüllen des Kühlschranks sollte der Kühlschrank nach Bedarf auf hohe Leistung gestellt werden. Sobald die gewünschte Temperatur der Lebensmittel erreicht ist, sollten die Thermostate auf Stufe 5 zurückgeregelt werden.

II.6 Wasser- und Lenzpumpen

Das Boot ist mit einem Druckwassersystem für Kalt- und Warmwasser ausgestattet. Zapfstellen befinden sich an der Pantry, in der Dusche, im WC-Raum und im Cockpit.

Das Warmwasser wird in einem 50l-Boiler (unter dem Cockpit hinter dem Maschinenraum) bereitet und kann nur über die Druckwasserpumpe gezapft werden. Die Warmwasserbereitung läuft entweder bei länger laufender Maschine (über einen Wärmetauscher mit dem Kühlwasser des Motors) oder bei angeschlossenem Landanschluss und eingeschaltetem Schalter „Boiler“. Theoretisch wäre auch ein Betrieb über die Servicebatterien möglich, der Stromverbrauch ist jedoch so hoch, dass diese Möglichkeit in der Praxis beim Segeln nicht oder nur bei vollen Batterien genutzt werden soll.

Der Schalter „Boiler“ im Elektropanel muss deshalb beim Segeln ausgeschaltet sein.

Für Kaltwasser steht in der Pantry auch eine Fußpumpe für Seewasser, die zum Vorspülen des Abwasches verwendet werden sollte, um Trinkwasser zu sparen. Zum Kochen von Nudeln, Reis und Kartoffeln kann etwa 1/3 Seewasser verwendet werden.

Zum Lenzen der Bilge stehen eine automatische und eine manuelle elektrische Pumpe (Schalter am Panel in der zweiten Reihe von rechts oben) sowie eine Handlenzpumpe zur Verfügung. Für Notfälle gibt es unter dem Stb-Kopfe der Vorschiffpumpe eine sehr leistungsstarke 230 V-Tauchpumpe mit entsprechendem Schlauch (der bis zum Cockpit oder zu einer der Salonluken reicht).

Die Handlenzpumpe ist auf der Steuerbordseite im Cockpitsüß an der Achterkante des Dodgers eingebaut, der Pumpenschwengel ist im davor liegenden Schwalbennest gestaut.

Der Füllstand der Bilge sollte vor dem täglichen Auslaufen sowie auf See bei hartem Wetter regelmäßig, in jedem Fall aber um 08 Uhr, 12 Uhr und um 20 Uhr geprüft werden.

II.7 Tank- und Batteriemonitor (Victron Cerbo)

Die Füllstände des Frischwassers und Dieseltanks können am Victron Cerbo-Systemmonitor (oben links neben dem Schenker-Bedienteil für den Watermarker) abgelesen werden.

Die Tanks haben folgende Kapazitäten:

Dieseltank Backbord:	ca. 157 l
Dieseltank Steuerbord:	ca. 157 l
Wassertank Backbord:	ca. 285 l
Wassertank Steuerbord:	ca. 285 l

Zum Ablesen (bei dunklem Monitor) einmal auf den Monitor tippen, um den Monitor zu „wecken“. Dann einmal am unteren Bildschirmrand tippen, es öffnet sich eine Anzeige mit „Seiten“ und „Menü“.

Auf „Menü“ tippen und mit dem Finger bis zur gewünschten Anzeige nach oben und unten scrollen.

Für den Füllstand des 100l-Fäkalientanks gibt es eine separate analoge Anzeige unter dem Schenker-Monitor, die mit einem Kippschalter aktiviert wird. Im Normalfall wird der Fäkalientank bei uns an Bord jedoch nicht genutzt.

Die Ladezustände der Servicebatterien sowie die Ladeströme können ebenfalls am VICTRON-Cerbo in Summe abgelesen werden, die einzelnen Ladeströme der einzelnen Ladequellen nur in der Victron App auf dem Handy des Skippers.

II.8 Duschen an Bord/Nutzung des Waschbeckens im Vorschiff

An Bord kann auf dem Vorschiff mit Seewasser (über die Deckwaschpumpe, vorher Schalter Deckwaschpumpe im Panel, zweite Reihe von rechts), in der Dusche im Vorschiff und im Cockpit mit Süßwasser und warm – sofern im Boiler warmes Wasser ist – geduscht werden.

Bei Lage dürfen nur die Duschen an Deck benutzt werden, weil andernfalls Wasser in die Schränke und/oder auf den Teppichboden zwischen Dusche und Kleiderschrank im Vorschiff fließen würde.

Vor Nutzung der Nasszelle im Vorschiff – egal ob zum Duschen oder Zähneputzen – muss die „Duschpumpe“ am Elektropanel (zweite Reihe von rechts, dritter Schalter von oben) eingeschaltet werden. Andernfalls würde das Wasser nicht abfließen und aus der Dusche auf den Teppichboden davor laufen. Nach dem Duschen im Vorschiff sind alle Wandflächen zu trocknen.

II.9 Stauräume und Inhalte

Sämtliche aus den Stauräumen entnommene Güter sind bitte unmittelbar nach der Benutzung wieder ordentlich wieder im jeweiligen Stauraum unterzubringen, damit alles an seinem Platz bleibt.

II.10 Kartentisch

Der Kartentisch ist als „Heiligtum“ anzusehen und dient insbesondere auf See ausschließlich zu Navigationszwecken. Private Sachen möchte ich dort nicht sehen.

II.11 Steckdosen zum Laden

Die an Bord befindlichen 230 Volt-Steckdosen funktionieren auch auf See über den 5 KW-Inverter.

Zum Laden von Handy, iPad etc. gibt es im Navi-Panel drei USB (A+C)-Steckdosen, weitere USB C-Buchsen befinden sich an jeder Leseleuchte im Salon, in der Achterkabine und im Vorschiff. Handys, iPads, etc. sollten möglichst nur bei laufender Maschine oder laufendem bzw. im Hafen bei gelegtem Landanschluss geladen werden.

II.12 Diesel-, Wasser- und Fäkalientank sowie Tankmonitore

Die Frischwasser- und Dieseltanks befinden sich unter den Bodenbrettern zwischen Navigation und Pantry. Der Fäkalientank befindet sich an Steuerbord hinter dem Waschtrockner. Die Einfüllstutzen für Wasser und Diesel befinden sich auf beiden Seiten an Deck und sind mit „Water“ und „Diesel“ gekennzeichnet. Der Absaugstutzen für den Fäkalientank befindet sich ebenfalls an Deck an der Steuerbordseite, etwa an der Achterkante des Decksaufbaus.

Sowohl die Wasser- als auch die Dieseltanks sind mit dem Prinzip der kommunizierenden Röhren miteinander verbunden, können jedoch gegeneinander – z. B. aus Trimmgründen – abgesperrt werden.

Die Absperrhähne für die Dieseltanks befinden sich unter der Matte im Niedergangsbereich (kleiner Staukasten an der unteren Treppenstufe muss zunächst weggenommen werden), die der Wassertanks mittschiffs unter dem Eckpolster des kurzen Schenkels der L-förmigen Sitzgruppe bzw. unter dem Bodenbrett daneben im Bereich des Mülleimers.

Beim Dieseltanken muss sehr langsam (!!) getankt werden, weil der Diesel sonst aus der Entlüftung sprudelt. Um jeweils beide Tanks wirklich voll zu bekommen, sollten beide Tanks vor dem Bunkern erst abgesperrt werden. Sofern das Boot auch nur ein wenig krängt sollte dann zunächst der jeweilige Luv-Tank, im Anschluss dann der jeweilige Leetank komplett gefüllt werden.

Wichtiger Hinweis:

Die Tanks sollten nach Möglichkeit NIE zu mehr als 80 % geleert werden (Restfüllstand immer über 20% halten). Bei den Wassertanks führt eine Komplettentleerung des Steuerbordtanks gesichert zu Problemen mit der Druckwasserpumpe.

Sollte (bei einem vollen abgesperrten Tank) der Leetank unter einen Restfüllstand von 20% fallen, kann dieser wieder aufgefüllt werden, indem man das Absperrventil des (noch vollen) Luvtank öffnet.

II.13 Watermaker

Die NYALA ist mit einem Schenker Zen 50 Watermaker ausgerüstet, der bisher völlig problemlos funktioniert hat. Er sollte möglichst nur unter Maschine oder bei voller Sonneneinstrahlung und laufendem Hydro- und Windgenerator genutzt werden.

Zur Nutzung ist der Schalter „Entsalzungsanlage“ einzuschalten, das elektrisch öffnende Seeventil (Schalter im hinteren Oberschrank über der Backbord-Salonkoje) zu öffnen, und dann am Schenker-Monitor in der Button „Start“ zu drücken.

Der Watermaker sollte immer mindestens eine Stunde laufen und muss zum Ende des Zyklus mit der Taste „Flush“ und dann „Stop“ für eine Minute gespült werden (Spülzyklus endet automatisch).

An Deck:

II.14 Fallen und Strecker am Mast und am Lümmelbeschlag

Die folgenden Fallen und Strecker befinden sich am Mast und am Lümmelbeschlag des Großbaums:

Backbordseite Mast (von vorn nach achtern)

Spifall	rot
Genuafall Bb	blau
Kutterfall	grün
Toppnant	gelb

Steuerbordseite Mast (von vorn nach achtern)

Spibaumlift (2 Curryklemmen)	schwarz
Fall Code 0	gelb
Genuafall Stb	blau
Großfall	weiß / grün
Dirk/Reserve Großfall	grau

Am Lümmelbeschlag

Reff 1	grün
Reff 2	blau
Reff 3	rot

Für die Genua sollte möglichst das Backbordfall genutzt werden, da dieses (wie auch das Großfall auf der Steuerbordseite) unter Last möglichst immer auf der Winsch und nicht nur über die Hebelklemme gesichert werden sollte.

Der Spibaumlift muss gut in den beiden zugehörigen Curryklemmen belegt werden, damit der Spibaumschlitten am Mast nicht ungewollt verrutschen kann.

Die Großschot läuft beidseitig am Aufbau vorbei nach achtern und sollte über die 52er Winschen (Seondaries) im Cockpit gefahren und mit dem E-Winscher geholt werden. Wenn für eine Wende oder Halse die benutzte Winsch benötigt wird, kann die Schot mit der Exzenterklemme am Decksumlenkblock kurzfristig abgestoppt werden.

Auch die Genua- und Kutterschoten können kurzfristig über Exzenterklemmen an den Decksumlenkern abgestoppt werden. Die Genuaschoten sollten möglichst über die 58er-Elektrowinschen, die Kutterfock über die Secondaries (52er-Winschen mit E-Winscher) gefahren werden.

Zur Verstellung der Holepunkte sind die Genuaholepunkte von achtern über die 28er-Winschen leinenverstell- und an Deck abstoppbar. Die Holepunkte der (reffbaren) Kutterfock müssen manuell am Holepunkt selbst mit PinStop-Schlitten justiert werden.

II.15 Winschen

Folgende Winschen (alle selbstholend) stehen zur Verfügung:

Achterkante Mast	1 St. Andersen ST40 (zum Reffen)
Am Mast in Brusthöhe:	2 St. Andersen ST46
Cockpit vorn:	2 St. Andersen ST58 (elektrisch oder manuell)
Cockpit Mitte:	2 St. Andersen ST52 (mit Handkurbel oder Ewincher)
Cockpit achtern:	2 St. Andersen ST28 (mit Handkurbel oder Ewincher)

Die manuellen Winkskurbeln befinden sich im Staufach unter dem Deckel der begehbaren Backskiste. Neben den manuellen Winkskurbeln stehen auch zwei akkubetriebene „E-Wincher“ Winkskurbeln und ein Ersatzakku zur Verfügung. Der E-Wincher kann auf allen Winschen eingesetzt werden.

Bei der Nutzung des Selftailers sollten die Winschen so viele Törns auf der Trommel haben, dass sich die Schot problemlos (ohne Selftailer) mit einer Hand unter Last halten lassen. Im Normalfall sind das bei Leichtwind mindestens zwei Törns für Gennaker und Spischoten, bei mehr Wind sowie für alle Fallen, Genuaschoten und Achterholer sollten mindestens vier komplette Törns auf der Trommel liegen.

II.16 Hydraulik für Achterstag, Baumniederholer und Unterliekstrecker

Achterstag, Kutterstag, Baumniederholer und Unterliekstrecker werden auf der „NYALA“ hydraulisch getrimmt. Das Bedienfeld für die Hydraulik befindet sich auf der Steuerbordseite neben dem Steuerrad und besteht aus:

- dem Umschalt-Ventil für Achterstag (Backstay) Baumniederholer (Vang) und Unterliekstrecker (Outhaul) und Kutterstag (Inner Forestay).
- dem Schraubventil zum Öffnen (Fieren) und Schließen (Dichtholen)
- dem Manometer für den Druck im System
- der Pumpe mit aufsteckbarem Hebel (Hebel ist an der Vorderseite der Achterpiek an Steuerbord)

Vor der Nutzung der jeweiligen Hydraulikzylinder ist zunächst die entsprechende Funktion (Backstay oder Vang) durch Drehen des Umschaltventils (Spitze zeigt auf die jeweilige Markierung) auszuwählen. Nach dem Auswählen der Funktion wird dann das Schraubventil wie folgt betätigt:

Zum Anpumpen Rändelschraube im Uhrzeigersinn zudrehen, Hebel in die Pumpe stecken und durch Hin- und Herbewegen so lange pumpen bis gewünschte Spannung erreicht ist (Beim Baumniederholer „nach Auge“ bis gewünschter Twist im Achterliek des Großsegels ist, beim Achterstag auf maximal 2,5 auf dem Manometer, den Unterliekstrecker und das Kutterstag wieder nach Augenmaß).

Zum Fieren wird die Rändelschraube gefühlvoll gegen den Uhrzeigersinn gedreht, bis die gewünschte Spannung erreicht ist und danach wieder geschlossen

Achtung:

Das Hydrauliksystem kann so viel Power aufbauen, dass bei zu starkem Dichtholen mit dem Baumniederholer der Großbaum brechen und beim Achterstag der Pütting aus dem Rumpf gerissen werden kann.

II.17 Segel

Die folgende Segelgarderobe steht zur Verfügung (Langfahrtausrüstung unterstrichen)

Großsegel mit drei Reffreihen

Genua 2, rollbar und reffbar

Starkwindfock (Genua 4), rollbar und reffbar

Kutterfock, UK Dacron, mit Bindereff reffbar

Code 0 mit Endlosfurler (möglicherweise ist der Furler auch an der Passatgenua

Gennaker A2, 1,5 oz im Bergeschlauch

Spinnaker S2, 0,75 oz im Bergeschlauch

Passatgenua (mit Furler des Code 0 reff- und rollbar

Die Genua 2 und die Starkwindfock werden im Profilvorstag, die Kutterfock mit Stagreitern am wegnehmbaren Kutterstag und die Passatgenua fliegend gefahren. Der Furler der Passatgenua wird im Padeye vor dem Bugkorb, der Beschlag der Endlosreffleine wird am Relingsfuß an Backbord (1. Relingsstütze hinter dem Bugkorb) eingehängt.

Schoten für Vorsegel:

Die (blauen) Genuaschoten bleiben im Normalfall immer angeschlagen. Die Genuaschoten sollten wie folgt geführt werden:

Amwind-Halbwindkurse:

Außen um die Wanten

Raumschotkurse:

Mit sep. Außenschot* über Snatchblock auf Fußreling

Ausgebaumt:

Mit Außen- und zusätzlicher Innenschot

*hier können entweder die dicken Spi-Achterholer oder bei Leichtwind die grauen Schoten (Barberhauer) mit Schnappschäkel (beides in STB-Achterpiek) genutzt werden.

Für die Kutterfock gibt es einen separaten grünen Schotensatz, der immer an der Kutterfock angeschlagen bleibt.

Für die Raumwindsegel gibt es die folgenden Schotsätze, die in der Achterpiek lagern

Achterholer 14 mm, rot/grün mit T12-Schnappschäkeln

Spinnakerschoten, 10 mm (grau mit Tylaska T8-Schnappschäkeln)

Der Spinnaker wird grundsätzlich mit doppeltem Geschirr, also auf beiden Seiten mit Schot und Achterholer gefahren, die beide in die Schothörner eingepickt werden. Die Achterholer laufen über die stehenden Blöcke an der Fußreling direkt auf die vorderen 58er-Winschen im Cockpit. Die Spinnaker- und Gennakerschoten werden durch die Blöcke am Heckkorb auf die mittleren (52er) oder vorderen (58er)-Winschen im Cockpit geführt.

II.18 Spinnakerbäume

Neben dem Ausbaumen des Spinnakers eignen sich die Spibäume auch hervorragend zum Ausbaumen der Genua 2 und der Passatgenua, die fliegend gefahren wird. Im Normalfall kommt der ständig am Mast geriggte Carbon-Spibaum zum Einsatz, der Alubaum an Deck

dient in erster Linie als Reserve bzw. für die Passatgenua. Werden beide Spibäume gleichzeitig gefahren, ist für den Carbonspibaum der Toppnant, für den Alu-Spibaum das Kutterfall als Toppnant zu nutzen.

Die Enden des Spibaums sind asymmetrisch. Mastseitig ist ein Glockenbeschlag mit Gegenstück an der Mastschiene, vorstagseitig eine automatisch beim Einlegen der Schot verriegelnde Klaue, Die offene Seite sollte nach unten zeigen. Die Klaue kann an beiden Enden des Spibaums durch Ziehen der entsprechenden Leine geöffnet werden.

Toppnant und Niederholer werden nicht – wie auf kleineren Booten üblich – an einer Hahnpot in der Mitte des Baumes, sondern an der vorstagseitigen Nock eingeschäkelt. An Deck wird der Niederholer in dem Padeye direkt hinter dem Vorstag eingeschäkelt, was den Nachteil hat, **dass der Niederholer bei jeder Veränderung am Achterholer ebenfalls mitgefahren werden muss**. Aufgrund der hohen Kräfte ist dies jedoch nicht anders möglich und auf Booten ab 35 Fuß absolut üblich.

Beim Fieren des Achterholers ist unbedingt darauf zu achten, dass der Spibaum nicht ans Vorstag schlägt. Die Folge wäre eine sehr teure Beschädigung des Profilverstags und/oder des Spibaumes.

Bei längeren Schlägen unter Spi oder mit ausgebaumter Genua ist es deshalb ratsam, den Spibaum selbst mit einer sogenannten „Brasse“, bzw. an der vorderen Nock befestigten weiteren Schot (z. B. mit der Kutterfocksot) nach achtern zu sichern. Diese Brasse sollte so auf der Klampe für die Achterleinen belegt werden, dass der Spibaum beim versehentlichen Loswerfen oder zu weitem Fieren des Achterholers etwa 30 cm vor dem Anschlagen am Vorstag gestoppt wird.

II.19 Handhabung Spi/Spibaum während der Halse

Aufgrund des aus statischen Gründen nicht wegnehmbaren Babystags muss der Spi vor einer Halse geborgen oder aber von einem sehr erfahrenen Steuermann auch ohne Spibaum stabil gefahren werden können. Der Spibaum kann nicht einfach unter dem Vorstag durchtauchen. Eventuell kommt auch eine Halse mit zwei Spinnakerbäumen in Frage. Für den zweiten Spibaum muss dann das Kutterfall als Toppnant genutzt werden.

II.20 Handhabung Gennaker

Für kleine Crews empfiehlt sich insbesondere auf kürzeren Raumschotsgängen die Nutzung Gennakers, der bei scheinbaren Windeinfallswinkeln von etwa 100 – 160° und wahren Windgeschwindigkeiten von 4 – 18 Knoten, auf sehr tiefen Raumbäumen auch bis 20 Knoten sinnvoll einsetzbar ist.

Der Gennaker ist mit einem Bergeschlauch ausgestattet. Der Gennakerhals wird am Bugbeschlag vorn (vor dem Vorstag) vor der Bugspitze über die „Tackleine“ gefahren, die vom Halsbeschlag am Bugspriet über einen Block nach achtern auf eine kräftige Winsch geführt werden muss. Die Tackleine/Downfucker befindet sich in der Achterpiek.

Vor dem Setzen sind die Gennaker-/Spinnakerschoten einzuziehen und der Gennakersack auf dem unteren Durchzug der Seereling hinter dem Bugkorb auf der Leeseite einzupicken.

Die Luvschot ist vor dem Vorstag herumzuführen, damit der Gennaker beim Halsen vor dem Vorstag bleibt bzw. herumgeführt werden kann.

Das Setzen und Bergen des Gennakers sollte entweder in der Abdeckung der ausgerollten Genua oder aber auf einem sehr tiefen Raumschotskurs in der Abdeckung des Großsegels erfolgen. Zum Bergen sollte nicht die Schot losgeworfen, sondern der Tylaska-Schnappschäkel am Hals geöffnet werden. Der Gennaker wandert dann von allein in die Abdeckung des Großsegels, der Bergeschlauch kann dann mit geringem Kraftaufwand über das Segel gezogen werden.

II.21 Handhabung Rollgenua

Beim Auf- und Abrollen der Genuas muss das hydraulische Achterstag leicht entlastet werden (Manometer höchstens auf 1,5), um die Kugellager des Rollmechanismus zu schonen. Das Aufrollen kann mit Hilfe der akkubetriebenen Winschkurbel oder der Elektrowinsch an Backbord erfolgen, wobei die Schot unter leichtem Zug (nur ein Törn auf der Winsch) kontinuierlich gefiert werden sollte. Nach dem Aufrollen sind sowohl die Wickelleine als auch die Schot zu belegen.

Sollte die Genua gerefft werden, ist die Wickelleine in jedem Fall auf der Secondary-Winsch mit mindestens vier Törns zu belassen, der Fallenstopper würde die Reffleine sonst schnell verschleifen.

II.22 Handhabung Großsegel

Beim Setzen sollte die Hebelklemme geöffnet sein und erst dann geschlossen werden, wenn das Fall ausreichend durchgesetzt ist. Das Setzen erfolgt am einfachsten mit dem E-Wincher am Mast, dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass sich das Kopfbrett oder die Segellatten nicht zwischen an den Lazyjacks oder den Backstagen verhaken.

II.23 Handhabung Bugstrahlruder

Das Bugstrahlruder auf der NYALA ist ausfahrbar und muss mit großer Vorsicht behandelt werden.

Vorbereitung zur Nutzung:

Vor der Benutzung muss sichergestellt werden, dass der Schalter „Steuerung Bugstrahlruder“ in der rechten Reihe des Elektropanel eingeschaltet ist. Die weitere Bedienung erfolgt dann an der Steuersäule.

Einschalten und Ausfahren des Bugstrahlruders:

Beide „On“-Tasten gleichzeitig drücken

Nach etwa 5 Sekunden ist das Bugstrahlruder ausgefahren und zur Nutzung bereit

Joystick nach vorn drücken schiebt den Bug nach Backbord

Joystick nach hinten ziehen schiebt den Bug nach Steuerbord

Einfahren und Ausschalten des Bugstrahlruders:

Durch kurzes Drücken der Off-Taste wird das Bugstrahlruder eingefahren und dann ausgeschaltet.

Nach Passieren der Hafenausfahrt oder Anlegen bitte am Elektropanel den Schalter „Steuerung Bugstrahlruder“ wieder ausschalten, damit das Bugstrahlruder nicht versehentlich ausgefahren wird und so Schaden nehmen könnte.

Wichtiger Hinweis:

Das Bugstrahlruder muss bei Geschwindigkeiten von mehr als vier Knoten ausgeschaltet und eingefahren werden, um teuren Schäden und dem Ausfall des Bugstrahlruders vorzubeugen.

II.24 Nachladen Servicebatterien

Auch auf See sollten die Servicebatterien immer möglichst voll gehalten werden. Während des Segelns lassen sich die Batterien auf drei verschiedene Weisen aufladen:

1. Über die Lichtmaschinen des Motors (bei weit entladenen Batterien sinnvoll)
2. Über den Hydrogenerator
3. Über die Solarpanels an Deck
4. Über den Windgenerator

Grundsätzlich sollten die Service-Batterien nachgeladen werden, wenn die Kapazität an der Anzeige des Victron Cerbo unter 70 % sinkt.

Am schnellsten geht das Nachladen über die 24V 110 A Lichtmaschine des Motors, kostet aber auch Diesel. Hier reicht eine Drehzahl von 1.200 bis max. 1.400 Umdrehungen/min aus, um mit ca. 80A zu laden.

Von den „regenerativen“ Energiequellen laden die Solarpanele und der Windgenerator (sofern nicht abgebremst bzw. blockiert) bei entsprechendem Lichteinfall vollautomatisch. Diese Quellen sind jedoch nicht so effizient wie der Hydrogenerator am Heck, der ab sechs Knoten sehr wirksam lädt, zur Benutzung aber erst abgesenkt werden muss.

Zum Abfieren sollte die Fahrt auf etwa vier Knoten reduziert werden. Dann ist der Arm runterzuklappen und über die Niederholerleine so dichtzuholen, dass die Arretierung im Schaft (rote Leine) einrasten kann. Die Arretierung ist eingerastet, wenn der Zug auf dem Niederholer nachlässt. Eventuell lässt sich das Einrasten unterstützen, wenn man sich auf die hochgeklappte Badeleiter stellt und dann auf den dreieckigen Bügel des Hydrogenerators tritt, um diesen einzurasten. Erst dann kann die Fahrt wieder (beliebig) erhöht werden.

Beim Laden sollte die Batteriespannung der Servicebatterien 27,4V nicht übersteigen. Wenn die Batterien voll sind, sollte der Hydro-Generator umgehend hochgeholt werden.