

Mensch/Mann über Bord MOB – Notmanöver und Bergung

- Entscheidend ist, dass das Manöver mit kleiner Crew (oder vermindert einsatzfähiger) sicher, schnell und erfolgreich gefahren werden kann. Im Notfall auch alleine.
- Bei allen Manövern wird eine Schwimmleine mit Rettungsring/-kragen ausgebracht, an dem sich das Opfer ggf. festhalten und so eine Leinenverbindung hergestellt werden kann, falls das Schiff nicht genau trifft. Durch das Beidrehen bildet das Schiff bei beiden Manövern eine für das Bergen erforderliche *stabile Plattform*, bei der der Baum –falls zum Bergen benötigt– bereits auf der richtigen Seite liegt.
- Das Schulbuchmanöver „mit Q-Wende“ (Halbwindkurs, Q-Wende, Halbwindkurs, Aufschießer), das meistens in Segelschulen gelehrt wird ist eigentlich nur für Jollen geeignet.
- Der Einsatz der **Q-Wende auf Segelyachten** ist gefährlich, weil es
 - einen großen Raumbedarf hat, wodurch der Abstand zum Überbordgefallenen leicht zu groß wird, um ihn bei bewegter See noch im Auge zu behalten, und
 - weil die beim Beinahe-Aufschießer schlagenden Schoten und Segel sowohl Retter als auch Opfer an Deck gefährlich verletzen können.
- In der Praxis haben sich darum für Kielyachten vor allem
 - das **Quickstopp**-Manöver
 - das **Münchener**-Manöver und
 - das **Hamburger**-Manöverbewährt.

Sie bilden die für die Bergung notwendige „**stabile Plattform**“, bei der das **Schiff über mehrere Minuten ruhig liegt** und die **Segel bzw. Schoten nicht schlagen**.
- **Quickstopp-Manöver:** aus am-Wind-Kurs ohne an den Segeln etwas zu verändern, wenden und mit dicht genommenen Segeln einmal im Kreis fahren (eventuell mit Motorhilfe) und beidrehen um das **Opfer** beiliegend **an Lee** aufzunehmen. Quickstopp kann auch mit zahlenmäßig kleiner Crew gefahren werden. **Das Schiff bleibt in der Nähe des Überbordgefallenen.**
- **Münchener-Manöver** drei Schiffslängen Am-Wind segeln, beidrehen und **zum Opfer zurücktreiben (?)** lassen. Das Münchener-Manöver kann einhand gefahren werden. Mein Verständnis: Schwierig, das treibende Schiffe kaum steuerbar sind. Geeignet für Eigner, die ihr Schiff seit 200 Jahren kennen.
- **Hamburger-Manöver:** eine Mischung aus Q-Wende und Münchener Manöver. Fock bleibt auf dem Rückweg zum Überbordgefallenen back stehen. Die Segel werden in der Wende dicht geholt, was in der Endphase zum sicheren Beiliegen führt. Auf dem Rückweg sinkt die Fahrt sinkt auf ein Minimum, die Crew kann Bergemittel anschlagen. Das Opfer wird so angefahren, dass es auf der Leeseite des Schiffes liegt. Das Schiff wird final durch Anluven aufgestoppt, so dass das Opfer mittschiffs oder im hinteren Drittel aufgenommen werden

kann. Die beiliegende Yacht krängt stark nach Lee und erleichtert so die Bergung.

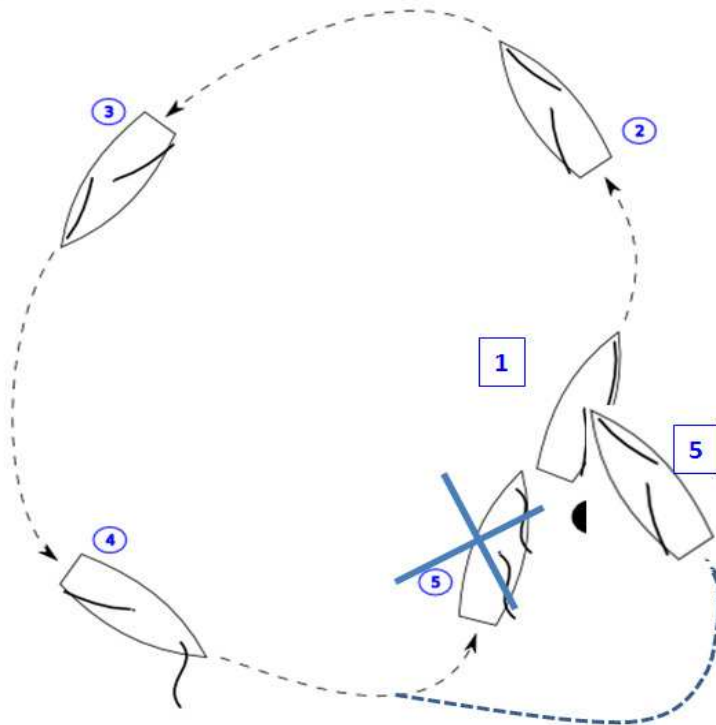
- Entscheidend ist dann **das sofortige Herstellen einer Leinenverbindung**, damit das Opfer an der Bordwand gehalten werden kann, da das Schiff –wetterbedingt- unter gesetzten Segeln treiben wird.
- Wenn noch nicht geschehen, kann der Motor zusätzlich gestartet werden, um das Schiff zu stoppen. Das Herstellen der Leinenverbindung erfordert idealerweise ein stehendes Schiff

Kurs- und Segelskizzen der einzelnen Manöver ...

Das Quickstopp-Manöver gilt nach einer Untersuchung der **United States Yacht Racing Union (USYRU)** als schnellstes und sicherstes Manöver im MO einen Vollkreis zu fahren. Das Vorsegel wird bewusst back stehen gelassen.

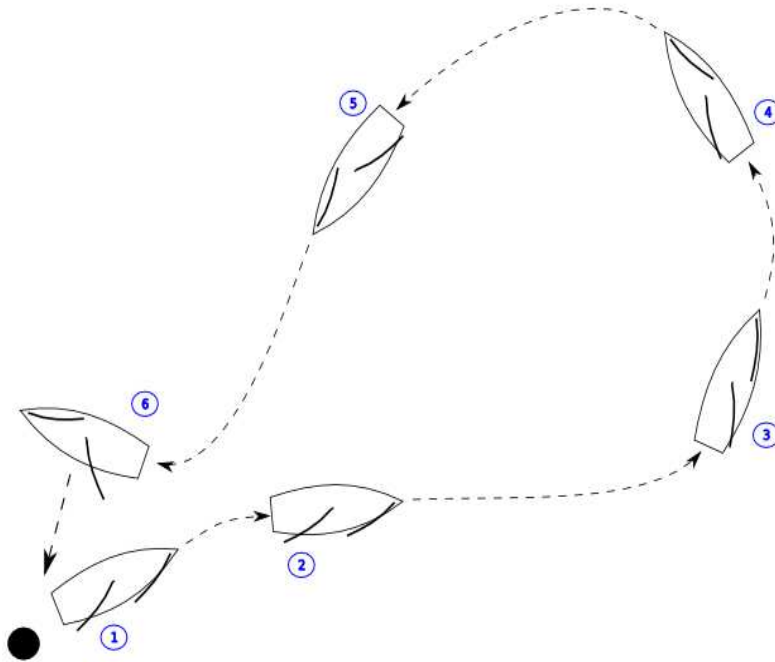
Das Manöver kann von kleiner Crew gefahren werden. Die Entfernung zum Überbordgegangen wird gering gehalten, so dass es auch bei schlechter Sicht sein, so dass sich dieses Manöver bei Am-Wind und Halbwind-Kursen eignet.

Durchführung

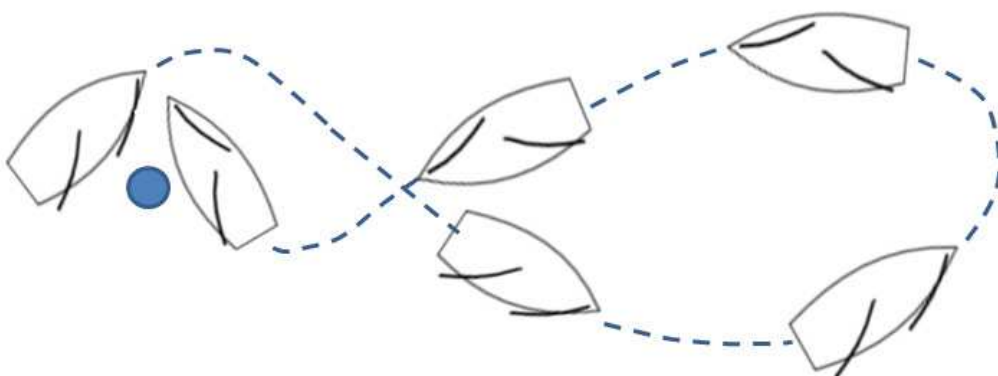


Das MOB Manöver mit Beliegen, häufig auch als *Münchner Manöver* bezeichnet und im Englischen als *Quick Turn Rescue*: sicheres Manöver, das auch mit kleiner Crew gefahren werden kann.

Durchführung



Hamburger Manöver: Ablaufen zur Q-Wende. In der Wende die Fock dichtholen, sie bleibt auf dem Rückweg back stehen. Die Fahrt sinkt auf ein Minimum. Zum Aufstoppen am Opfer anluven, Person in Lee.



MOB ... und dann?

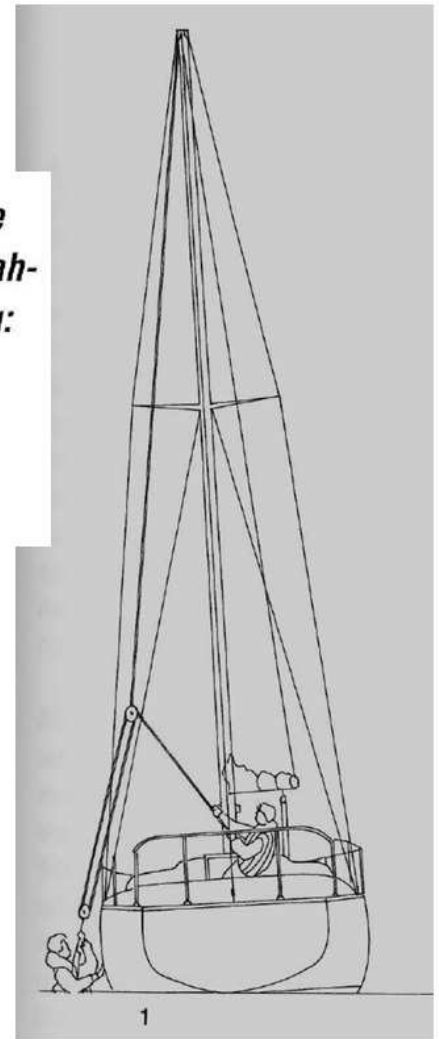
Drei Möglichkeiten der Bergung: →

Spinnakerfall und Bergetalje

1 Die wohl beste Bergungshilfe ist eine Bergungstalje mit zwei dreischiebigen Blöcken, fest am Want gefahren oder – wie hier – angeschäkelt am Fall. Wichtig: die Talje mit dem Fall entsprechend hoch heißen, damit sie nicht zu Blocks kommt, bevor sich der zu Bergende in Deckshöhe befindet.

(Seemannschaft 28, (2008))

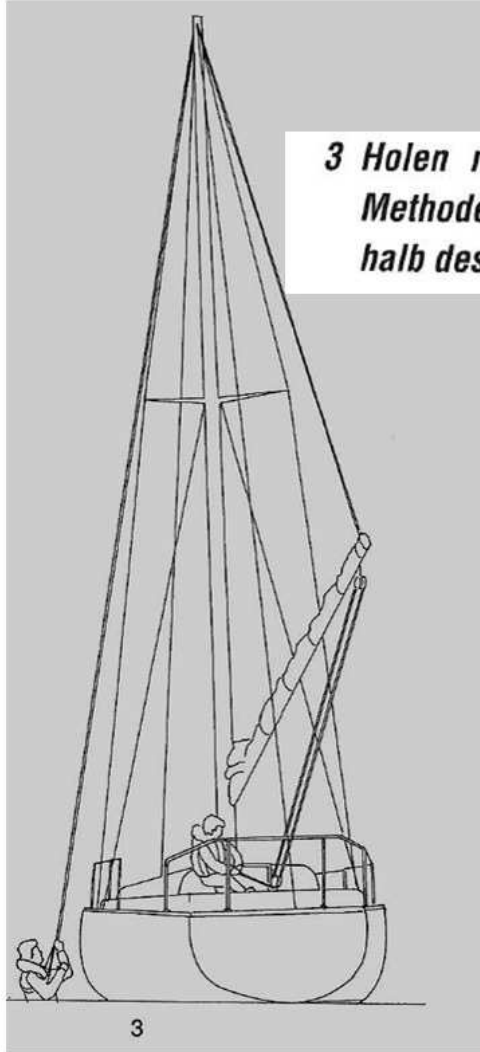
Jedoch: belastend für das Opfer, vertikale Position, Auftriebskörper drücken gegen den Hals. Gefahr des Herausrutschens aus der Rettungsweste



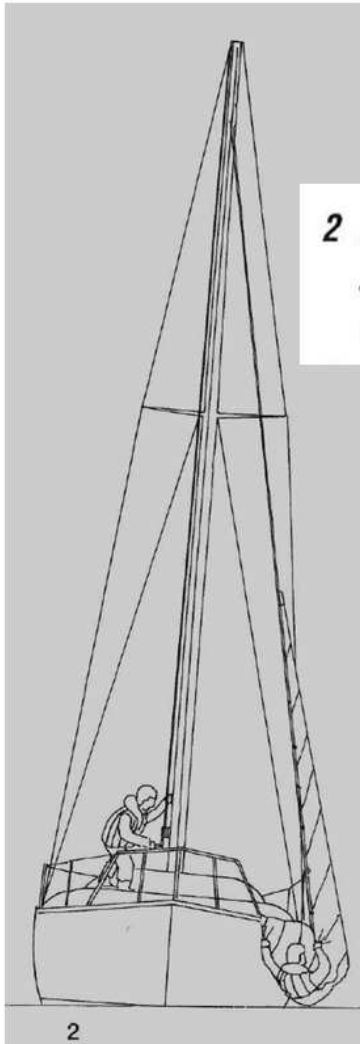
Mittels Dirk und Großschot

3 *Holen mit Dirk und Großschot: eine wirkungsvolle Methode, aber nur praktikabel, wenn die Dirk außerhalb des Mastes läuft.*

(Seemannschaft 28, (2008))



... und der Baumniederholer
beliebig gefiert werden kann...
Contessa ---→ Rodkicker !!



Groß – oder Vorsegel

2 Hochholen über die Fallwisch im Vor- oder auch Großsegel. Möglicherweise muss das Fall auf eine Schotwisch umgelenkt werden, die mit größerer Kraft holt.

(Seemannschaft 28, (2008))

kleine Crew

Wichtig: kleine Segelfläche

(aber: Genua der Contessa: 80m² (!))

Angepasst in

- handiger Größe (!) und für
- **einfache Bedienung :**

---→ das Bergesegel („pick-up sail“)