

Allgemeines und Grundsätzliches zu Mann über Bord

Ein Überbordgehen eines Crewmitglieds ist immer eine sehr kritische Situation. Schnelles und richtiges Handeln ist extrem wichtig.

Ausguck, Rettungsmittel und Crew Alarmierung

- 1) Lauter Ausruf desjenigen der das MOB beobachtet hat (in der Regel der Schiffsführer oder der Rudergänger): "Mann über Bord / Man over board!" Hiermit leitet der Ausrufer das MOB-Manöver ein.
- 2) Der Schiffsführer oder der Rudergänger übernimmt die Koordination des MOB-Manövers.
- 3) Lauter Ausruf des Schiffsführers/Rudergängers: "Alle an Deck / All hands on deck!"
- 3) Der Schiffsführer bzw. der Rudergänger bestimmt eine Person, die ausschließlich den Überbordgegangenen beobachtet und mit ausgestrecktem Arm auf dessen Position zeigt.
- 4) Weitere Crewmitglieder werden angewiesen, die Rettungsmittel (Leine, Ring, Gegenstände die schwimmen etc.) zum Ausbringen vorzubereiten.
- 5) Alle Crewmitglieder halten Ausguck und geben Hinweise hinsichtlich der Position des Überbordgegangenen, wenn dieser zeitweise oder ganz aus dem Blickfeld gerät.

Gerade bei Seegang und nachts gerät die Person (sichtbar ist maximal der Kopf) sehr schnell aus der Sicht

Ein Rettungsmittel soll sofort zu der treibenden Person ausgebracht werden, wenn es diese erreichen kann (Anweisung). Wenn vorhanden, eine lange Rettungsleine ("Livesling") ausbringen, um den MOB kreisförmig zu erreichen.

Bei Bewußtlosigkeit des MOB, muss dieser mit dem Boot erreicht werden und von der Crew aktiv geborgen werden.

Die **MOB-Taste des GPS** ist zu drücken, für den Fall, dass eine größere Suchaktion erforderlich werden soll.

Notruf (Mayday) absetzen. Dieser Punkt kann nicht überbetont werden. Gerade bei kleinen Crews ist ein Überbordgehen **absolut lebensbedrohlich**. Das Überleben kann von Minuten abhängen. Daher, wenn auch nur der allergeringste Zweifel besteht, ob man die Person wieder an Bord bekommt, sofortiges Mayday. Das richtige Absetzen von Mayday, der Einsatz der MOB-Taste, der Distress-Alarm müssen unbedingt schon bei der Schiffs- und Sicherheitseinweisung allen Crew Mitgliedern erklärt werden. **Distress Taste kurz gedrückt=Notfall im Menü auswählen, dann mindestens 3 Sekunden gedrückt halten. Jetzt startet am Display ein Count down. Erst jetzt wird der Funkspruch abgesetzt.** Die Missachtung dieser Regel hat schon Menschenleben gekostet!

Im Zweifel gilt: im MOB-Fall das Boot sofort und irgendwie stoppen. Motor einsatzbereit halten. Sofort bei der Meldung "Mann über Bord an Steuerbord" ist die Einhebelschaltung auf "Neutral" zu reißen, damit sich die Schraube nicht mehr dreht, und das Steuer vom Verunglückten wegzudrehen, in diesem Fall "Hart SB", damit das Heck nach BB, also vom Verunglückten weg, schwenkt. Bei Außenbord-Motoren auf keinen Fall den sogenannten "Quickstopp" verwenden, da die Maschine in Bereitschaft bleiben muss.

Name	Kurs	Situation	Kurzbeschreibung
MOB Manöver mit Q-Wende	Vorwind bis Amwind	Eingespielte Crew, gute Sicht, auch mit viel Wind	Klassisches Schulmanöver. Nach MOB abfallen auf raumen Kurs und drei Schiffslängen weiterfahren, anluven und Wende fahren, raumschots laufen, bis Person auf 1-2 Uhr, dann Nahezu aufschießer
MOB Manöver mit Halse	Raumschots bis Vorwind	Eingespielte Crew, gute Sicht, wenig Wind	Nach MOB fünf Schiffslängen weiterfahren, abfallen und halsen, mit Halbwind weiterfahren, bis Person auf 1-2 Uhr, dann Nahezu aufschießer
Quickstopp	Halbwind bis Amwind	auch ungeübte Crew, schnelle Reaktion erforderlich	Nach MOB sofort anluven mit unveränderter Segelstellung einen Vollkreis fahren (Wende, weiter drehen mit backstehender Fock, Gefahrenhalse, dann aufschießen)
MOB Manöver mit Gefahrenhalse	Amwind, dichte Schoten	einhandtauglich, schnelle Reaktion erforderlich	"Mütze über Bord"-Manöver. Schnelles und einfaches Manöver. Nach MOB kurz durchatmen und hart abfallen, Gefahrenhalse, Schoten loswerfen, Ruder weiterhin hart anluven
MOB Manöver mit Beidrehen (Münchner Manöver)	Halbwind bis Amwind	auch ungeübte Crew, auch bei viel Wind	Schiff auf Amwindkurs bringen, zwei Schiffslängen laufen, Beidrehen über die Wende, auf Person hindriften lassen
Teardrop-Manöver	Vorwind mit Spinnaker	mit Motorunterstützung	gefühlvoll anluven, Vorschot loswerfen, Motor starten, durch die Wende fahren und Person ansteuern

Bergung

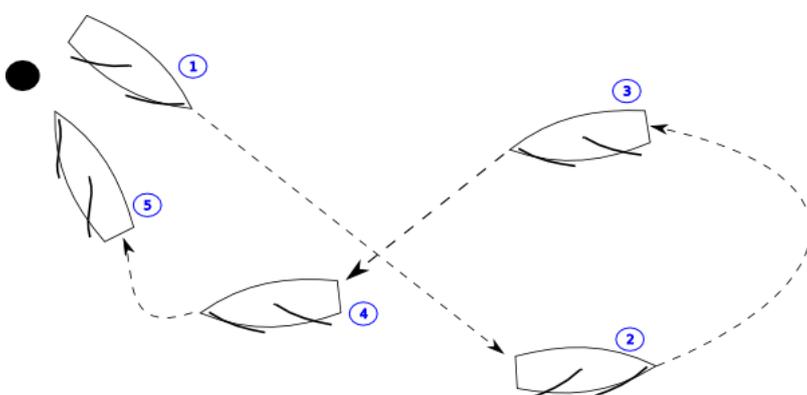
Die MOB-Manöver schließen mit einem [Nahezu aufschießer](#) ab, so dass man die im Wasser treibende Person an Luv oder Lee aufnehmen kann. Es ist situationsabhängig, welche Seite vorzuziehen ist.

Bergung in Luv: Vorteil: keine schlagenden Segel und Schoten im Weg, Schiff wird nicht auf das Opfer gedrückt. Nachteil: Schiff kann abtreiben und das Opfer ausser Reichweite bringen.

Bergung in Lee: Vorteil: kein Abtreiben der Yacht vom Opfer weg, Nachteile: Schlagende Schoten, Bordwand kann auf das Opfer gedrückt werden.

Die Bergung einer bewusstlosen oder verletzten Person ist eine eigene Herausforderung. Ohne Hilfsmittel lässt sich die Person - insbesondere von kleiner Crew - kaum an Bord holen. Es wird oft empfohlen, beispielsweise das Spi-Fall zur Hilfe zu nehmen.

Laut BSU sterben die meisten wegen erfolgloser Bergeversuchen. Daher ist es unabdingbar, dass die Bergung einer z.B. 120kg schweren Person im Rahmen der Schiffs- und Sicherheitseinweisung VOR dem ersten Ablegen praktisch durchgegangen wird! Der Skipper muss davon ausgehen, dass er selbst über Bord geht! Dann muss seine Crew wissen wie und was zu tun ist! Die seitliche Bergung mittels Spifall und Winschen muss dabei durchgespielt werden. In nördlichen (deutschen) Gewässern ist man binnen kurzer Zeit unterkühlt, nicht mehr handlungsfähig und wird bewusstlos. Daher ist es zielführend, die Überbordgegangene Person mittels Schlauchboot (gesichert an der Yacht) mit zwei Mann Besatzung zu bergen, da das Schlauchboot weniger Freibord hat und die Person leichter und somit schneller aus dem kalten Wasser kommt. Viele Spifallen reichen nur bis zum Deck, um von dort den Spi aus dem Sack zu ziehen und nicht bis ins Wasser. Daher ist die Vorbereitung einer Zusatzleine mit Karabiner zu prüfen. Bei der Sicherheitseinweisung muss eine Hebeprüfung von einer schwachen Person über die Spi-Winsch getestet werden. Kann die schwache Person die schwere MOB-Person nicht heben, muss der Einsatz von zwei Winschen geprüft werden (Tandemprinzip)!



Das Mann-über-Bord Manöver mit Q-Wende ist das "klassische" MOB-Manöver, dass vor allem in den praktischen Segelprüfungen verlangt wird.

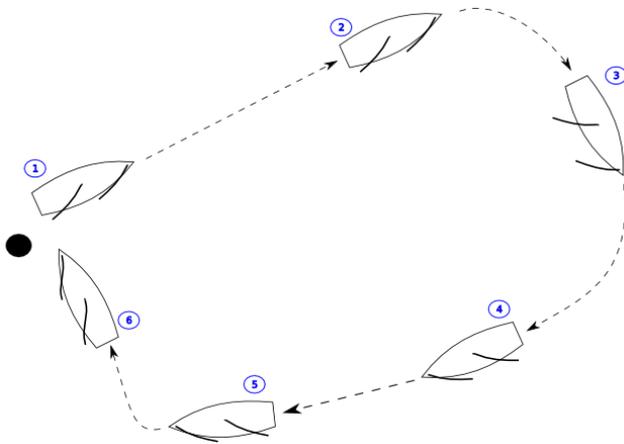
Es handelt sich um ein weiträumiges Manöver, dass eine einsatzbereite Crew erfordert. Wegen der

Weiträumigkeit sollte es nur bei guter Sicht eingesetzt werden, kann aber auch noch bei viel Wind gefahren werden. Das Manöver lässt sich theoretisch aus allen Kursen heraus fahren, insbesondere bei Halbwind bis Vor-Wind-Kursen macht das Manöver Sinn.

1. Etwa drei Schiffslängen raumschots ablaufen
2. Aus dem raumschot-Kurs heraus eine **Wende** fahren (Q-Wende)
3. Nach der Wende auf raumschots abfallen und raumschots laufen, bis die Person auf ca. 1-2 Uhr ist
4. In entsprechender Entfernung Schoten loswerfen und einen Nahezuaufschießer fahren
5. Person aufnehmen

Hinweise und Kritik

- Die Schulbücher sehen vor, dass das Manöver mit Raumschots-Kursen gefahren wird. Zum Teil wird diese Variante auch von Prüfern in praktischen Prüfungen verlangt. **Davor ist in der Praxis dringend zu warnen!** Insbesondere in der Hektik einer realen MOB-Situation ist die Gefahr einer Patenthalse sehr groß. Daher sollte das Manöver im Ernstfall immer mit Halbwind-Kursen gefahren werden (funktioniert mindestens genauso gut).
- Drei Schiffslängen Abstand zum Überbordgegangenen sind u.U. kritisch. Gerade auf offener See kann das Opfer schnell aus der Sicht kommen.

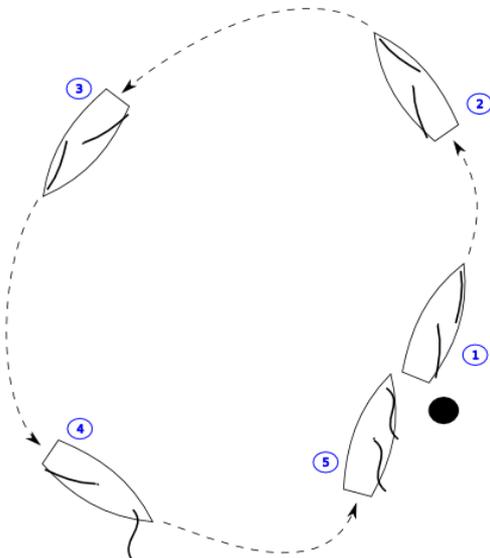


Das Mann-über-Bord Manöver mit Halse ist das Gegenstück zum [MOB Manöver mit Q-Wende](#) und kann bei Am-Wind-Kursen zum Einsatz kommen.

In der Praxis hat dieses Manöver keine große Bedeutung. Es ist weiträumig und nur bei wenig Wind und eingespielter, einsatzbereiter Crew durchführbar. Durch die Halse ist es zudem, gerade in der Stresssituation einer MOB-Situation, gefährlich. Effektivere und sicherere Alternativen bei Am-Wind-Kursen stellen [Quickstopp](#), [MOB Manöver mit Gefahrenhalse](#) und [MOB Manöver mit Beidrehen](#) dar.

1. Etwa fünf Schiffslängen am Wind ablaufen
2. Abfallen, Schoten nachfieren und die Halse einleiten
3. Durchhalsen
4. Auf Halbwind-Kurs gehen
5. Wenn das Opfer auf 1-2 Uhr ist, einen Nahezuaufschießer durchführen
6. Opfer bergen

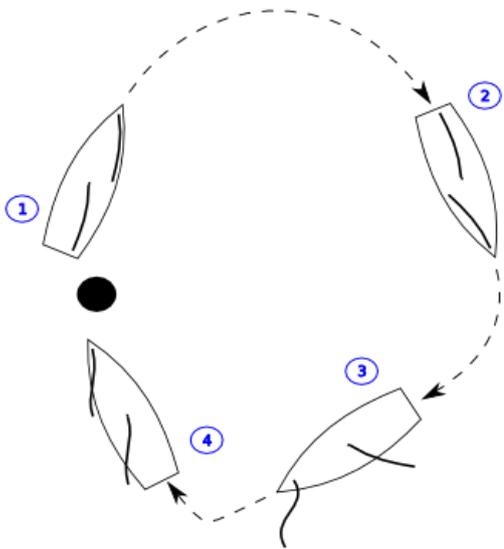
Das **Quickstopp-Manöver** gilt nach einer Untersuchung der **United States Yacht Racing Union (USYRU)** als schnellstes und sicherstes Manöver im MOB-Fall. Es besteht darin, sofort anzuluvn und ohne Veränderung der Segelstellung einen Vollkreis zu fahren. Das Vorsegel wird bewußt back stehen gelassen.



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

1. Im MOB-Fall umgehend anluven
2. Durch den Wind drehen, die Segelstellung jedoch unverändert lassen. Das Vorsegel steht back
3. Weiter abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen
4. Die Vorschot loswerfen
5. Nahezuaufschießer und Person bergen

Die **Gefahrenhalse** ist ein sehr schnelles Manöver. Es muss kurz nach dem MOB-Fall gefahren werden. Dafür ist es sehr unkompliziert und lässt sich auch einhand sehr gut fahren.



Das Groß muss dichtgeholt sein, daher empfiehlt sich dieses Manöver nur bei Am-Wind-Kursen. Da der Abstand zum Überbordgegangenen gering gehalten wird, ist dieses Manöver für schlechte Sicht und Seegang geeignet

1. Unverzüglich Leeruder geben, die Segelstellung bleibt beibehalten
2. Abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen. Es wird eine Patenthalse (allerdings mit dichtgeholtem Groß) gefahren
3. Kurz vor der Boje Vorsegel loswerfen
4. Nahezuaufschießer und Boje bergen

Das MOB Manöver mit Beliegen,

auch als *Münchner Manöver* bezeichnet und Englischen als *Quick Turn Rescue* oder kurz bekannt, wird aus Halbwind- oder Amwind-gefahren. Es ist ein engräumiges und sicheres das auch mit kleiner Crew gefahren werden

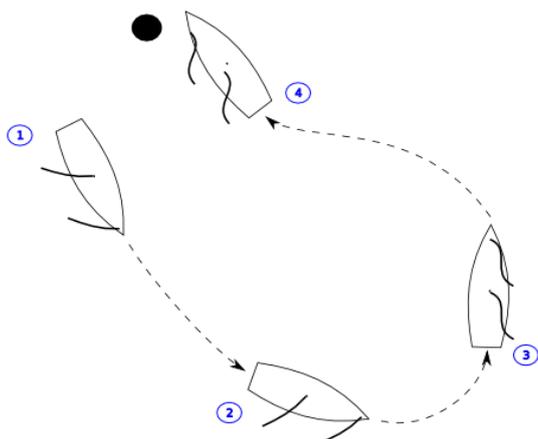
Nötigenfalls auf Amwind-Kurs anluven

1. Durch den Wind drehen, das Vorsegel back stehen lassen
2. Luvrudder geben zum Beiliegen
3. Auf den Überbordgegangenen hintreiben lassen
4. Fall vorhanden, Maschine anlassen und Driftbahn durch kurze Gasschübe korrigieren
5. Bergung in Lee vorbereiten

- Der einzige Nachteil des Manövers ist das Beiliegen. Im Gegensatz zum Nahezuaufschießer ist das Schiff im Beiliegen nur wenig manövrierbar. Kommt man zu weit weg vom Opfer zum stehen, muss der Beilieger erst aufgelöst werden, bevor man einen neuen Versuch fahren kann. Korrekturmöglichkeiten bestehen durch Einsatz der Maschine und Änderungen der Segelstellung bis hin zum Übernehmen der Fock nach Lee.

Modifikation: mit killender statt backstehender Fock.

Das Tear-Drop-Manöver ist eine Ergänzung zum Quick-Stop-Manöver bei raumem Kurse und vorm Wind. Es eignet sich auch mit Spinnacker.



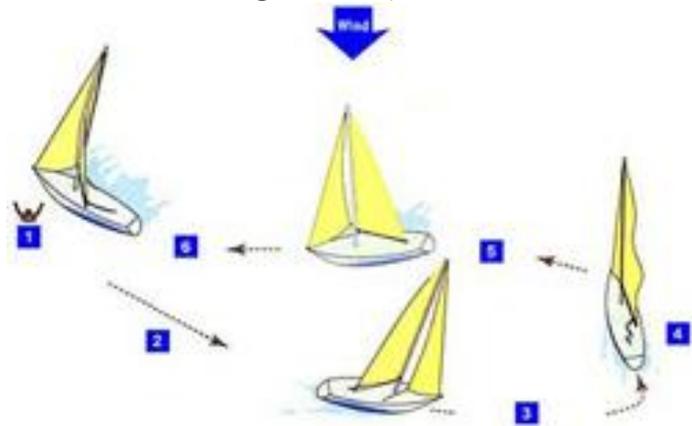
Wenn Jemand bei raumem oder Vorwindkurs über Bord geht, wird sofort gefühlvoll und entschlossen anluvt, um durch den Wind zu gehen und dann die Person im Wasser direkt anzusteuern. Sobald die Segel killen wird der Achterholer/Vorscot losgeworfen und der Motor gestartet. Dann wir ggf. mit Motorunterstützung die Person angesteuert.

1. gefühlvoll anluven,
2. Vorscot loswerfen,
3. Motor starten, durch die Wende fahren
4. Person ansteuern

häufig im *Quick* Kursen Manöver, kann.

Hamburger Manöver

Das untenstehend dargestellte Boje-über-Bord Manöver, auch **Hamburger Manöver** genannt, stellt sich als die überzeugendste und erfolgreichste Variante aller diesbezüglichen Trainings dar.



1. Mann über Bord! Crew alarmieren – MOB-Taste drücken – Rettungsmittel ausbringen.

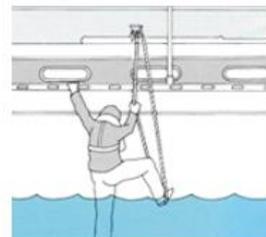
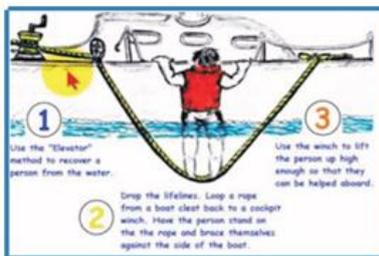
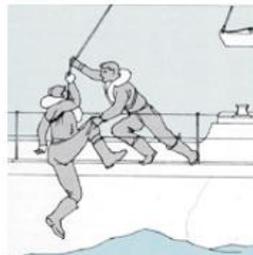
2. Alle Schoten dichtholen und die Yacht auf Halbwindkurs bringen

4. Die Yacht durch den Wind wenden, Fock bleibt back stehen. Wieder Halbwindkurs. Motor an.

5. Aktive Zielfahrt mit möglichen Kurskorrekturen im beidgedrehten Zustand, mit abnehmender Geschwindigkeit aufs Objekt, das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten angepeilt wird.

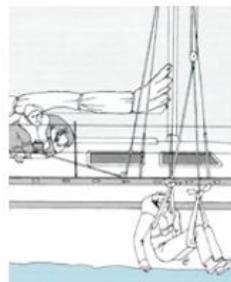
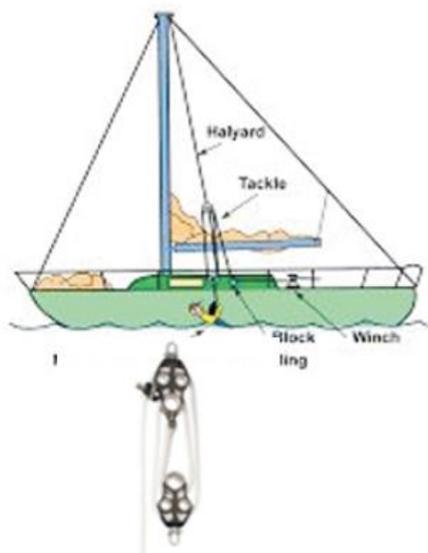
6. Im Einzugsbereich der Boje die Yacht rechtzeitig anluven, um mit geringst möglicher Geschwindigkeit das Ziel zu erreichen. (Hartluvruder legen)

Gerhard Lackner, 2017



Wie kommt der MOB wieder an Bord:

Eine gute Idee ist es, den MOB zuerst ins Dinghi zu ziehen. (Zeitgewinn!)



BORDEINWEISUNG Durchzuführen vom Skipper

Thema	Wann	Inhalte / Details	✓
Allgemein	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> - Kabinen - Duschen/Toiletten - Stauräume, Backskisten - Pantry - Fenster, Türen, Luken, Oberlichter - „Hausordnung“ 	
	Vor dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> - Positionen und Aufgaben der Crew - Wachplan 	
	Nach dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> - Positionen und Aufgaben der Crew 	
Ausrüstung	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> - Standort der Rettungsmittel - Standort der Erste Hilfe-Ausrüstung - Standort Fernglas, Handlampe - Anker, Fender, Leinen - Karten, Schiffspapiere - Beiboot/Dingi 	
	Vor dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> - Rigg und Segel 	
	Nach dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> - Festmacher und Anker sichern 	
Technik	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> - Innen- und Außenbeleuchtung - Schalttafel - Navigationsausrüstung - Kommunikation - Kühlschrank, Herd, Gasflasche und Zuleitung - Motorstart/Notaus 	
Verhalten	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> - Verhalten an Deck - Verhalten unter Deck - Funkgerät und Handhabung - Ablesen der Position vom GPS - Wo ist die MOB-Taste? 	

SICHERHEITSEINWEISUNG

Durchzuführen vom Skipper, wenn alle Crewmitglieder komplett an Bord sind

Thema	Maßnahmen	✓
Rettungsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Rettungsmittel sind an Bord - Standort der Rettungsmittel - Wann und wie sind sie einzusetzen - Zuweisung Rettungsmittel/Verantwortlichkeiten - Packen eines Seenotbeutels - Persönliche Vorbereitungen 	
Rettungsübung	<ul style="list-style-type: none"> - Anlegen der Rettungswesten - Simulation klarmachen Rettungsinsel - Übung klarmachen Beiboot/Dingi - MOB-Manöver in Theorie und Praxis - Verhalten „Mann-Über-Bord“ - Schema „Mayday-Meldung“ - (Übung Ausbooten und Abbergen) 	
Feuer an Bord	<ul style="list-style-type: none"> - Feuergefahr in der Pantry - Maschinenraum - Elektroheizung - Kurzschluss - Standort und Bedienung (Simulation) Feuerlöscher - Standort und Bedienung (Simulation) Feuerlöschdecke 	
Wassereintritt	<ul style="list-style-type: none"> - Lecksicherung - Bedienung automatische Lenzpumpe/n - Standort und Bedienung manuelle Lenzpumpe/n 	
Personenunfall	<ul style="list-style-type: none"> - Standort der Erste Hilfe-Ausrüstung - Standort der Bordapotheke - Zuständigkeiten festlegen 	