

Schwerwetter, Sicherheit und Sondermanöver

Vor allem für Jollensegler kann es unangenehm und gefährlich sein bei schlechten Wetterbedingungen zu segeln. Aufgrund der kleinen, rein formstabilen Boote und der oft nicht vorhandenen Rückzugsmöglichkeit, wie z.B. eine Kajüte, sind vor allem bei länger andauerndem Schwerwetter nicht nur die Kentergefahr oder Schäden am Boot, sondern auch Verletzungen oder andere gesundheitliche Gefahren wie Unterkühlung imminenz. Ein Segler muss vor dem Auslaufen die Wettersituation beachten und beobachten, und Wetterberichte, sowie -warnungen einholen. Es liegt in seinem Ermessen, ob Segler, Crew und Material den herrschenden und zukünftigen Bedingungen gewachsen sind, bei ihm liegt also auch die Verantwortlichkeit, wenn bei Fehleinschätzung der Lage gesundheitliche oder finanzielle Schäden entstehen.

1 Schwerwetter

Schwerwetter ist mit Starkwind verbunden. Es liegt also im Aufgabenbereich des Seglers herannahende Stürme in irgendeiner Art und Weise zu erkennen:

- ⊗ **Tiefdruckgebiet:** Sind die wandernden Tiefdruckgebiete besonders stark ausgeprägt, kann es durch hohe Druckgradienten zu sehr starken Winden kommen, die aufgrund topologischer Gegebenheiten auch verstärkt werden können. Da die Ausflüge mit Jollen oder kleinen Kielbooten auf österreichischen Seen üblicherweise auf wenige Stunden beschränkt sind, ist das Einholen des Wetterberichts vor dem Auslaufen möglich und im Sinne der guten Seemannschaft. Schlechtes Wetter bedingt durch ein herannahendes Tiefdruckgebiet kann auf einen längeren Zeitraum vorausgesagt werden. Das Erkennen des Tiefs durch eigene Beobachtungen ist vor allem auf Langfahrten wichtig, bei denen man keine Chance auf aktuelle Wetterberichte hat.
- ⊗ **Gewitter:** In Gewittern erreicht der Wind häufig Sturmstärke, wenn möglich sollte es vermieden werden während eines Gewitters zu segeln. Diese entstehen an der Kaltfront eines Tiefdruckgebiets (Frontengewitter) oder aber bei heißem und schwülem Wetter und labiler Schichtung (Hitzegeewitter). Die Position einer Kaltfront und ihre Zuggeschwindigkeit können aus der Wetterkarte abgeschätzt werden und Gewitter werden dementsprechend auch in Wetterberichten relativ genau angekündigt. Wann, wo und ob sich Hitzegeewitter bilden, kann nicht so exakt vorhergesagt werden, in der Regel wird nur die Möglichkeit auf Gewitterbildung angekündigt. In den gemäßigten Breiten können Gewitter optisch an hochauftürmenden Cumulus- bzw. Cumulonimbuswolken im Westen erkannt werden. Ihre Mächtigkeit reicht bis an die Tropopause, an der sich die typische Ambossform einer Gewitterwolke bildet. Mit einer Zuggeschwindigkeit bis zu 40 kn bleibt nicht allzu viel Zeit, um darauf zu reagieren, bei Möglichkeit sollte ein geschützter Platz in einem Hafen oder einer Bucht gesucht bzw. keinesfalls ausgelaufen werden.
- ⊗ **Revierspezifisch gefährliche Wetterlagen:** Je nach topologischen Gegebenheiten eines Segelreviers kann es auch bei scheinbar harmlosen Wetterlagen zu starken Winden kommen. Es liegt im Aufgabenbereich des Seglers sich über die revierspezifischen Wettersysteme zu informieren und abzuschätzen, ob ein Auslaufen gefahrlos möglich ist. Ein typisches Beispiel sind katabatische Winde (z.B. Föhn), die an Bergkämmen „herunterfallen“ und so hohe Geschwindigkeiten erreichen können. In der Regel erhält man die brauchbarsten Vorhersagen bezüglich solcher kleinräumigen Ereignisse bei ansässigen Segelclubs oder Einheimischen mit Revierkenntnis.

In praktisch allen Segelrevieren gibt es Sturmwarnsignale, die aber österreichweit nicht vereinheitlicht sind. Es ist notwendig sich im Vorhinein darüber zu informieren, welcher Art diese Warnsignale sind (optisch (z.B. Flaggen), akustisch (z.B. Sirenen), etc.).

Eine Sturmwarnung wird ab einer erwarteten Windstärke von 8 Beaufort ausgegeben. Die Beaufortskala ist ein Maß für die Windstärke und abhängig von der Windgeschwindigkeit. Sie verläuft nicht linear,

die Differenz der mittleren Windgeschwindigkeit nimmt mit steigender Windstärke zu. In Tabelle 1 ist die Beaufortskala angeführt.

Tabelle 1: Beaufortskala

Windstärke in Bft	Bezeichnung	Geschwindigkeit in kn	Geschwindigkeit in m/s	Geschwindigkeit in km/h
0	Windstille	0	0	0
1	Leiser Zug	0 - 4	0 - 1,6	1 - 6
2	Leichte Brise	4 - 7	1,6 - 3,4	6 - 12
3	Schwache Brise	7 - 11	3,4 - 5,5	12 - 19
4	Mäßige Brise	11 - 16	5,5 - 8,0	19 - 28
5	Frische Brise	16 - 22	8,0 - 10,8	28 - 38
6	Starker Wind	22 - 28	10,8 - 13,9	38 - 49
7	Steifer Wind	28 - 34	13,9 - 17,2	49 - 61
8	Stürmischer Wind	34 - 41	17,2 - 20,8	61 - 74
9	Sturm	41 - 48	20,8 - 24,5	74 - 88
10	Schwerer Sturm	48 - 56	24,5 - 28,5	88 - 102
11	Orkanartiger Sturm	56 - 64	28,4 - 32,7	102 - 117
12	Sturm	>64	>32,7	>117

Da der Druck (im Segel) mit dem Quadrat der Geschwindigkeit steigt, nehmen die wirkenden Kräfte auf das Boot mit höherer Windstärke überproportional zu.

1.1 Vorbereitungen auf schlechtes Wetter

Wird die Crew auf offenem Wasser von schlechtem Wetter überrascht, kann oft nicht abgeschätzt werden, welches Ausmaß an Stärke und Dauer erreicht wird. Boot und Crew müssen, solange Wind und Welle noch moderat sind, vorbereitet werden, um auch länger anhaltendes, schlechtes Wetter zu überstehen.

1. Ölzeug anziehen und Schwimmwesten anlegen
2. Ausrüstung gut verstauen, Luken und Niedergang dicht
3. Segel flach trimmen und gegebenenfalls reffen bzw. kleinere Segel setzen
4. Nahrungsmittel zum einfachen Verzehr vorbereiten
5. Positionsbestimmung und Orientierung

1.2 Legerwall

Eine der größten Gefahren ist auf Legerwall zu geraten. Bei sehr starken Winden und hoher Welle kann ein Aufkreuzen nicht mehr möglich sein und damit fährt das Boot, mehr oder weniger schnell, kontinuierlich nach Lee. Befindet sich dort aber Land, so wird die Gefahr des Auflaufens akut: Das Boot liegt auf Legerwall. Aus diesem Grund muss bei sich ankündigendem schlechtem Wetter, Weg nach Luv gemacht werden, also gekreuzt werden, sodass sich das Boot möglichst weit weg vom Land in Lee befindet.

1.3 Freikommen nach dem Auflaufen

Läuft das Boot bei starkem Wind und hoher Welle auf, so besteht keine gute Chance von selbst wieder freizukommen. Befindet sich das Boot auf einem Wellenberg, so wandert es unter Einfluss des Windes näher zum Land hin. Es fällt in das darauffolgende Wellental und stampft mit dem Kiel auf Grund, was zu substantziellen, irreparablen Schäden führen kann. Je seichter das Wasser wird, desto steiler bäumt sich die Welle auf, die Schläge gegen den Bootsrumpf werden immer häufiger und stärker. Ist die Wassertiefe in

etwa so groß wie die Welle lang ist, beginnen die Wellen zu brechen und das Boot kann bis an den Strand gespült werden. In so einer Situation kann das Boot komplett zerstört werden, der Mannschaft bietet aber die Nähe des Landes eine gewisse Sicherheit.

Natürlich kann das Boot auch bei moderaten oder leichten Bedingungen auflaufen. Sind Wind und Welle nicht zu stark bzw. hoch, kann, je nach Situation, wieder freigekommen werden.

☼ **Am-Wind-Kurs:** Läuft das Boot bei ablandigem Wind auf Grund, müssen zunächst die Schoten losgeworfen werden, um den Druck aus den Segeln zu nehmen und so die Kräfte auf Rigg und Rumpf zu reduzieren. Durch anschließendes Backhalten des Großsegels nach Lee und des Vorsegels nach Luv wird der Bug von der seichten Stelle weggedrückt. Steht die Schiffslängsachse annähernd quer zum Wind, Großsegel nach Luv backhalten, das Boot krängt und wird durch den Winddruck von der Untiefe getrieben. Sobald das Boot frei ist, Segel nach Lee bringen und wegfahren von der seichten Stelle.

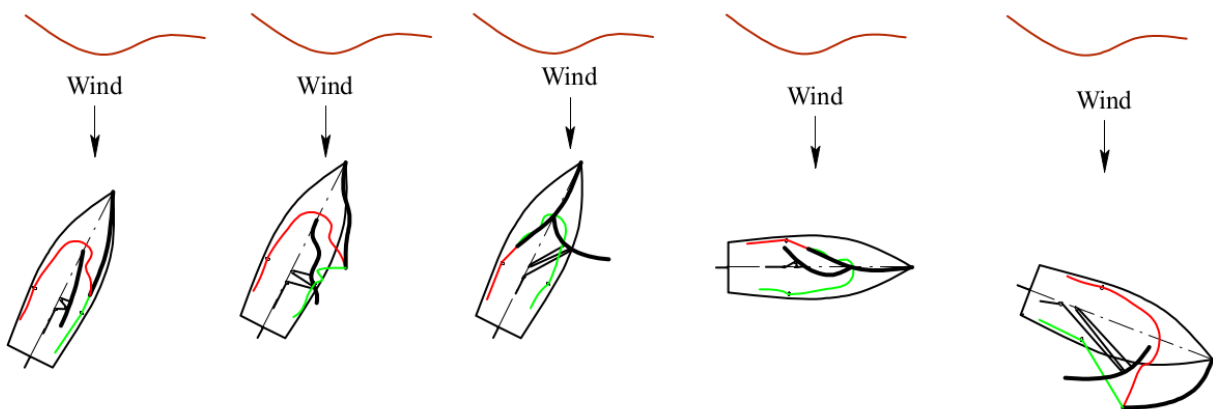


Abbildung 1: Freikommen bei ablandigem Wind am selben Bug

In manchen Situationen ist es sinnvoll über Stag zu gehen. Wird in diesem Fall das Großsegel nach Luv backgehalten, so besteht die Chance, dass das Boot um den Kiel durch den Wind dreht. Diese Drehung kann schon ausreichen, um auf dem anderen Bug weitersegeln zu können.

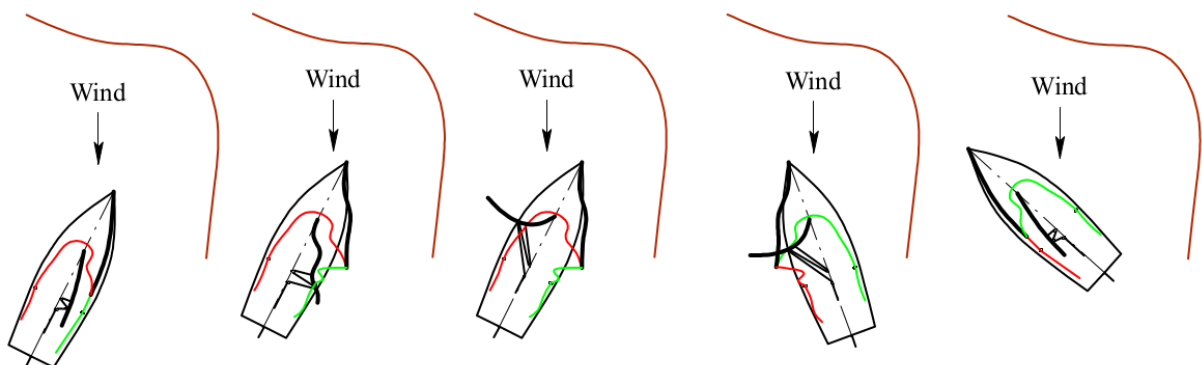


Abbildung 2: Freikommen bei ablandigem Wind am anderen Bug

☼ **Vorwindkurs:** Das Auflaufen auf raumen Kursen ist kritischer als bei ablandigem Wind, da dieser das Boot kontinuierlich in Richtung Land drückt. Zuerst müssen die Schoten losgeworfen und zumindest das Großsegel geborgen werden. In der Regel drehen Wind und Welle das Boot quer. Um

freizukommen, muss wieder Krängung erzeugt werden, um den Tiefgang zu verringern und so den Kiel aus dem Grund zu bekommen. Diese Krängung wird am einfachsten über eine Auslenkung am Masttopp erzeugt, das Großfall und das Spinnakerfall bieten sich hierfür an. Befindet sich ein helfendes Boot in der Nähe, so kann dieses gebeten werden, das Großfall, quer zur Schiffslängsachse, nach Luv zu ziehen. Ist man auf sich alleine gestellt, besteht die Möglichkeit einen Anker nach Luv auszubringen, das Fall daran zu befestigen und selbst das Masttopp vom Land wegzuneigen.

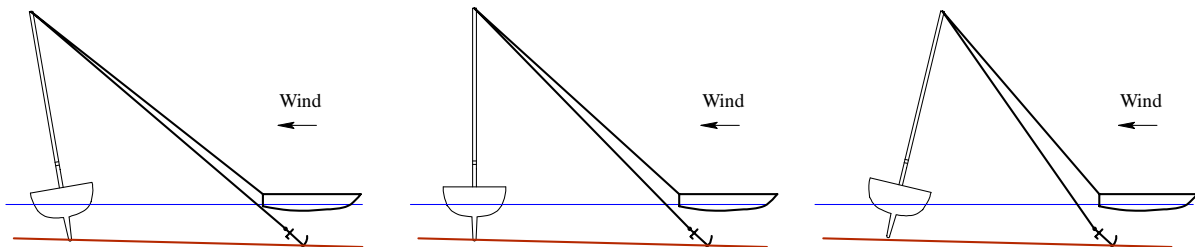


Abbildung 3: Freikommen bei aufländigem Wind durch Krängung nach Luv

Der Nachteil der vorher genannten Methode besteht darin, dass das Boot zuerst über den eigenen Kiel nach Luv gekippt werden muss. Es entsteht eine hohe Belastung des Riggs und ist unter Umständen gar nicht möglich. Reicht das Fall (inkl. zusätzlichen Leinen, die als Verlängerung dienen) bis an Land, ist es sinnvoller den Anker nach Luv auszubringen, das Masttopp zum Land hin zu neigen und, sobald der Kiel frei ist, das Boot am Anker nach Luv zu verholen. Um das Krängen zu erleichtern, kann die Ankertrasse unter dem Unterwasserschiff an der Leeseite des Bootes festgemacht werden.

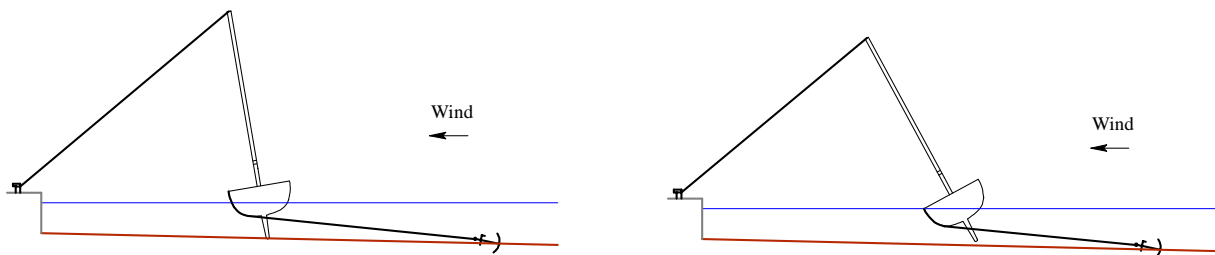


Abbildung 4: Freikommen bei aufländigem Wind durch Krängung nach Lee

1.4 Materialbruch

Vor dem Auslaufen muss das Boot auf Ausrüstung, Zustand und Schäden überprüft werden, speziell dann, wenn es nicht das eigene ist. Es kann natürlich trotz akribischer Überprüfung passieren, dass ein Schaden nicht entdeckt wird oder gar nicht zu entdecken ist. Befindet man sich am Wasser, sollte das Material nicht übermäßig beansprucht werden, bei starken Winden ist es oft sinnvoller ein Reff einzustecken, auch wenn es noch möglich ist das Boot unter Kontrolle zu halten, ohne oder nur mit geringen Einbußen an Bootsgeschwindigkeit. Dass etwas an Bord zu Bruch geht, ist keine Seltenheit und passiert naturgemäß dann, wenn der Wind stark ist und die Bedingungen schlecht sind.

- ✳ **Mastbruch:** Ein Mastbruch passiert häufig während eines Manövers, und damit bei einem plötzlichen Lastwechsel, häufig durch falsch eingestellte Wantenspannung bedingt. Aus diesem Grund gibt es keine klar definierte Höhe an der er bricht. Es besteht Verletzungsgefahr der Crew durch herabstürzende Mastteile, der man nicht leicht vorbeugen kann. Aber auch wenn der Mast, noch an den Wanten hängend, im schweren Wetter an Deck herumschlägt, besteht ein Verletzungsrisiko. Es ist also behutsam, aber schnell vorzugehen. Der abgebrochene Mast ist so zu sichern, dass er keinen Schaden anrichten kann. Bei größeren Booten mit höherem Mast ist es oft nicht möglich den abgebrochenen

Mast gefahrlos zu verstauen. Er stellt eine Gefahr für Mannschaft und auch Boot dar, wenn dieser seitlich im Wasser nachgezogen wird und ein Leck ins Freibord oder Unterwasserschiff schlagen kann. In diesem Fall müssen die Wanten und Stage gekappt und der Mast versenkt werden. Ein entsprechendes Werkzeug ist an Bord mitzuführen.

- ⊗ **Wantenbruch:** Die größte Belastung der (Luv-)Wanten besteht beim Segeln auf Am-Wind-Kurs. Bricht ein Want, so ist auch die Mastbruchgefahr imminently und es muss sofort über Stag gegangen werden, um die geschwächte Seite zu entlasten. Am neuen Bug sollte, so weit wie möglich, gerefft, und mit Bordmitteln ein provisorisches Want gebastelt werden, mit dem behelfsmäßig in einen Hafen zurückgesegelt werden kann.
- ⊗ **Bruch des Vorstags:** Das Vorstag bricht in der Regel bei vorlich einfallenden Winden und hoher, steiler See. Um das Rigg zu entlasten und zu vermeiden, dass der Mast umkippt, müssen die Schoten schnell aufgefiert (in erster Linie die Großschot) und ein Vorwindkurs gesegelt werden. Auf keinen Fall darf in den Wind geschossen oder mit geringer Fahrt ein Am Wind-Kurs gesegelt werden. Das Vorsegel muss gesetzt bleiben, da es den Mast nach vorne stützt. Wird das Spinnakerfall am Pütting des Vorstags oder an einer Klampe befestigt und stark angeholt, so stabilisiert es den Mast ebenfalls nach vorne. Bei ungefeilt Salingen stützen auch die Wanten den Mast und die Gefahr eines Mastbruchs ist geringer. Mit Bordmitteln kann ein provisorisches Ersatzvorstag gebastelt werden.
- ⊗ **Bruch des Achterstags:** Das Achterstag bricht eher bei achterlich einfallenden Winden, es muss sofort angeluvt und ein hoher Kurs gesegelt werden (auf Am-Wind-Kursen ist ein Achterstagbruch genauso möglich, aber das rasche Reagieren durch schnelles Anluven ist nicht so kritisch). Wird die Großschot ganz dicht geholt, so stützt diese den Mast nach achtern. Da die Segel das Boot nach vorne „ziehen“, hat der Mast auch auf Am-Wind-Kurs die Tendenz nach vorne umzukippen – je schneller das Boot segelt, umso stärker. Ganz kritisch ist dieser Umstand bei Seegang, wenn der Bootsrumpf beim Stampfen in der Welle plötzlich abgebremst wird und das Rigg auf Grund seiner Trägheit und dem Druck im Segel diese Verzögerung nicht mitmacht. Die sicherste Variante bei Achterstagbruch ist das vorsichtige Beidrehen und Beiliegen. Das Boot befindet sich dann in einer relativ ruhigen Lage, der Druck aufs Rigg kommt eher von vorne und man schafft gute Bedingungen, um die notwendigen provisorischen Reparaturen durchzuführen. Ähnlich wie beim Vorstagbruch kann in diesem Fall die Dirk im Pütting oder an einer Klampe festgemacht werden und mit Bordmitteln kann ein Ersatzachterstag gebastelt werden.
- ⊗ **Segelbruch und Bruch des laufenden Guts:** Jedes Segel und jedes Tauwerk kann brechen, daher gehören zur Ausrüstung eines Bootes auch Ersatzsegel und -leinen in unterschiedlichen Größen und Stärken, sowie Nähzeug. Es ist nicht zielführend im Rahmen dieses Lernbehelfs auf den Bruch jedes Segels bzw. jeder einzelnen Leine einzugehen. Es sei nur darauf hingewiesen, dass der Bruch häufig dazu führt, dass Segel, Leinen oder der Großbaum unkontrolliert herumschlagen und ein hohes Verletzungsrisiko in sich bergen, dass in erster Linie gebannt werden muss.

1.5 Kentern

Das Umfallen eines Bootes wird kentern genannt. Gekenterte, formstabile Boote können in der Regel von der Crew von selbst aufgerichtet werden, dies erweist sich umso einfacher, je weniger weit der Kentervorgang fortgeschritten ist. Ist ein Boot um 180° gedreht, so ist es durchgekentert. Durch rasches Handeln kann und sollte ein Durchkentern vermieden werden.

- ⊗ **Einrumpfboot:** Ist die Jolle durchgekentert, also um 180° gedreht, kann die Crew auf das verkehrt treibende Boot steigen, eine Vorsegelschot nehmen und sich auf der anderen Seite des Rumpfes an der Vorsegelschot hinauslehnen. Das Boot beginnt sich aufzurichten. Während des Aufrichtens kann sich zumindest ein Crewmitglied auf das Schwert des Bootes stellen, sofern es nicht aus dem Schwertkasten gerutscht ist. Auf dem Schwert stehend, erzeugt der Segler ein aufrichtendes Moment, das das

Boot weiterdreht. Sobald das Boot sich weit genug aufgestellt hat, kann er, ohne erneut ins Wasser zu müssen, direkt ins Boot weiterklettern.

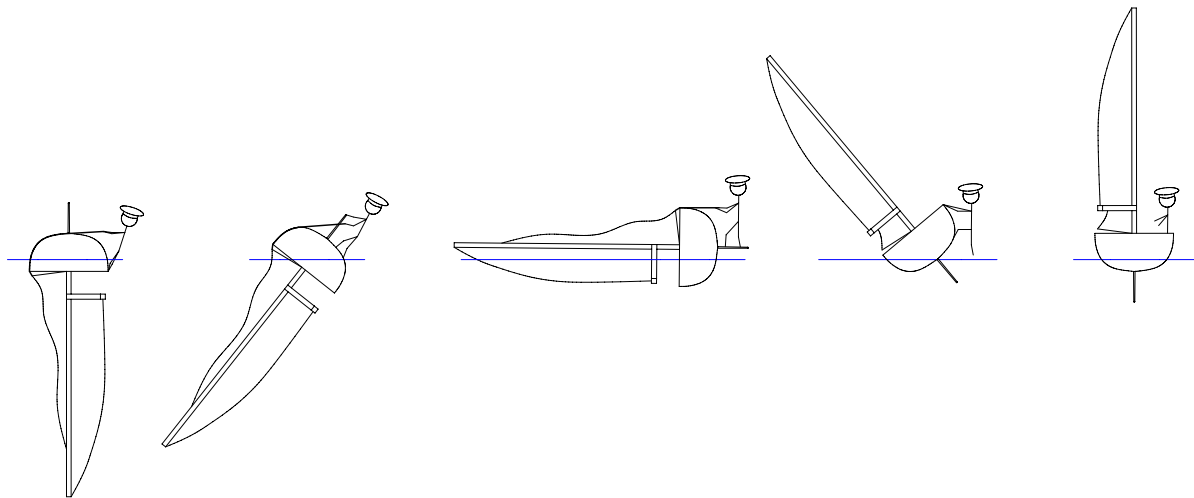


Abbildung 5: Aufrichten eines durchge kenterten Schwertbootes

⊗ **Katamaran:** Das Aufstellen von Katamaranen ist aufgrund der hohen Formstabilität wesentlich schwieriger. In der Regel existiert außen an jedem Rumpf eine Leine, die, wie beim Einrumpfboot, quer über den gekenterten Katamaran gespannt werden kann, sonst kann auch die Schot des Vorsegels benutzt werden. Die Crew kann also auch in diesem Fall mit Hilfe ihres Gewichts das Boot wieder aufstellen.

Ist es nicht möglich das gekenterte Boot wieder aufzustellen, ist die Variante beim Boot zu bleiben und auf Hilfe zu warten, sofern absehbar, die sicherere.

Auf Schwertbooten sollten alle Gegenstände mit Bändsel am Boot gesichert werden, da diese bei einer Kenterung verloren gehen können. Speziell gilt das für Schwert und Pinne ohne die ein Weitersegeln nur sehr schwierig möglich ist, vor allem bei viel Wind.

1.6 Sinken

Droht ein Boot zu sinken, so besteht für die Mannschaft häufig auch Lebensgefahr. Diese Situation ist als Seenot definiert und muss dementsprechend durch Signalmittel angezeigt werden. Gerade am offenen Wasser ist es wichtig jede Möglichkeit wahrzunehmen, um sich potentiellen Helfern bemerkbar zu machen. Die Crew sollte der Situation entsprechend ausgerüstet sein (wärmende Kleidung, Schwimmweste, akustische und optische Signale, um auf sich aufmerksam machen zu können, etc.), um auch längere Zeit im Wasser überleben zu können und sichtbar zu sein. Die Mannschaft sollte nach dem Sinken des Bootes zusammenbleiben und sich, wenn möglich, wärmen und mental unterstützen. Trotz der Aufregung darf nicht auf ständige Überprüfung der Vollzähligkeit vergessen werden.

Befindet sich das Boot in der Nähe von Land, so sollte es, wenn abgesehen werden kann, dass das Sinken nicht aufzuhalten ist, in seichtere Gewässer gesteuert, ja sogar auf Grund gesetzt werden, um den rettenden Weg für die Crew zum Land zu verkürzen. So kann auch eine eventuelle Bergung des Bootes erleichtert werden. Wenn Zeit und Nerven reichen, kann, z.B. mit einem Fender, eine Boje improvisiert werden, die die Lage des Bootes unter Wasser, an der Oberfläche markiert.

1.7 Bergen Überbordgegangener

Das Bergen eines Überbordgegangenen ist eines der schwierigsten Manöver, vor allem dann, wenn der Überbordgegangene aufgrund von Ohnmacht oder schweren Verletzungen bei seiner Bergung nicht unterstützen kann.

Das Bergen eines Überbordgegangenen ist von einem Schwertboot aus nur über das Heck möglich, da es aufgrund der reinen Formstabilität beim Versuch eine Person über die Seite an Deck zu holen, kentern würde. Das in der Regel niedrige Freibord bietet den an Bord verbliebenen Crewmitgliedern aber die Möglichkeit einfach zu arbeiten, den Überbordgegangenen mit Leinen zu sichern und durch eigene Körperkraft im Wasser zu bewegen. Ihn einfach an Deck zu heben ist auch bei geringem Freibord nicht ohne weiters möglich und es müssen Taljen und andere Hilfsmittel genutzt werden, um einen bewusstlosen Menschen an Bord zu holen.

Auf Kielbooten existiert aufgrund ihrer Gewichtsstabilität die Möglichkeit den Überbordgegangenen auch über die Seite an Deck zu hieven. Das höhere Freibord erschwert aber das Arbeiten und vor allem in diesem Fall kann ein Ohnmächtiger nicht ohne Hilfsmittel an Deck gehoben werden, sondern es sind Taljen und/oder Winschen von Nöten. Große Kielboote mit hohem Freibord besitzen in der Regel am Heck eine Vorrichtung, um eine Leiter oder ein Seefallreep mit Trittschlingen zu installieren, über die die Bergung des Überbordgegangenen erleichtert werden kann. Bei längeren Fahrten ist auch ein Beiboot, ein Dinghi, nichts Unübliches, das beim Manöver eingesetzt werden kann.

2 Sicherheit

Die Sicherheit von Mannschaft und Boot ist oberstes Gebot eines Seglers und Schiffsführers - nicht nur aus moralischen Gründen. Ausgefallene Crewmitglieder oder beeinträchtigte Manövrierfähigkeit des Bootes aufgrund von Schäden führen immer schneller zu immer größeren Problemen, die die Sicherheit weiter beeinträchtigen. Der Schiffsführer ist verantwortlich für das Wohlergehen der Crew und des Schiffes, bei Unfällen tragen sie die volle Verantwortung (sofern das Crewmitglied nicht entgegen der Anweisung des Skippers handelt). Um ausreichend Sicherheit gewährleisten zu können, muss jede Fahrt gut vorbereitet werden; das reicht vom Einholen eines geeigneten Wetterberichts über die Bereitstellung adäquater Ausrüstung (persönlicher, wenn diese an Bord nicht vorhanden ist) bis hin zur ausführlichen Einweisung der Crew in alle Aspekte des Bordlebens. Desweiteren sind Notsituation durchzusprechen und auch zu trainieren (z.B. Mann über Bord-Manöver), sodass im Ernstfall jedes Crewmitglied weiß, was es zu tun hat.

2.1 Sicherheitsausrüstung

Segelfahrzeuge mit Kajüte bis 15 Meter Länge und ohne Kajüte bis 20 Meter Länge, sofern diese nicht gewerblich genutzt werden, müssen nach österreichischem Recht nicht zugelassen werden. Zusätzlich zu einer eventuellen Mindestausrüstung auf Wasserstraßen gebietet jedoch die gute Seemannschaft ein gewisses Maß an Sicherheitsausrüstung mitzuführen. Dazu kann gehören:

- ⊗ Seenotsignale
- ⊗ Schwimmwesten für jede Person an Bord
- ⊗ Lifebelts (nur auf Kielbooten!)
- ⊗ Rettungshufeisen mit Blinklicht
- ⊗ Nebelhorn
- ⊗ Verbandskasten
- ⊗ Rettungsinsel
- ⊗ Anker mit Trosse oder Kette
- ⊗ Riemen

- ⊗ Schlepptrasse
- ⊗ Ösfass oder Pütz mit Schwamm
- ⊗ Messer
- ⊗ wasserdichte Taschenlampe
- ⊗ Werkzeug (inkl. Wantenschneider)
- ⊗ Gewebeklebeband
- ⊗ Festmacherleinen und Fender
- ⊗ Leinen, Ersatztauwerk für das laufende Gut und Bändsel
- ⊗ Schäkel, Splinte, Karabiner und Blöcke
- ⊗ Nähnadel und Segelgarn bzw. Takelgarn
- ⊗ Feuerzeug
- ⊗ Handfunkgerät
- ⊗ Fernglas
- ⊗ Nautisches Informationsmaterial des Segelreviers
- ⊗ Signalflaggen
- ⊗ Ankerball
- ⊗ Bargeld und ein Ausweis

2.2 Schwimmwesten

Je nach Art des Segelns sind auch unterschiedliche Arten von Schwimmwesten sinnvoll. Allzu globige Schwimmwesten sind von großem Nachteil für die Bewegungsfreiheit. Regattasegler bevorzugen daher leichte Schwimmwesten, die mehr als Schwimmhilfe dienen sollen, sollte ein Sportler über Bord gehen. Natürlich ist diese wenig eingeschränkte Bewegungsfreiheit für alle Segler ein wesentlicher Sicherheitsaspekt. Es gibt aber einen Unterschied zwischen den „Regattawesten“ und den für längere Fahrten gebräuchlichen Schwimmwesten. Letztere besitzen im Brustbereich einen großen, oder zwei (unterschiedlich) große, Auftriebskörper, die gewährleisten, dass ein bewusstloser Überbordgegangener, der mit dem Rücken obenauf im Wasser zu liegen kommt, durch die Auftriebskraft umgedreht wird, sodass das Gesicht nach oben schaut und dieser nicht ertrinken kann. Diese Schwimmwesten werden als ohnmachtssicher bezeichnet. Zudem besitzen sie meist auch einen mit Auftriebskörpern versehenen Kragen, der den Kopf des Bewusstlosen stützt. Regattawesten hingegen haben die Auftriebskörper um den ganzen Körper gleichmäßig verteilt, sodass ein bewusstloser Überbordgegangener mit dem Bauch nach unten im Wasser zu liegen kommen und ertrinken kann.

Es existieren auch ohnmachtssichere Schwimmwesten, die sich erst aufblasen (sollten), wenn der Träger ins Wasser fällt. Bis dahin sind sie klein verpackt, um den Segler so wenig wie möglich zu behindern. Im Inneren der Weste befindet sich eine mit Kohlenstoffdioxid oder Pressluft gefüllte Gaspatrone, die mit Hilfe eines Bolzens aufgestochen wird und die Schwimmweste mit Gas füllt. Der Bolzen ist über eine Feder vorgespannt und mit einer Salztabelle gesichert, die sich auflöst, sobald sie mit Wasser in Berührung kommt. In der Regel gibt es auch eine manuelle Auslösung, wenn der Mechanismus streikt. Sollte das auch nicht funktionieren kann die Schwimmweste vom Träger über ein Ventil selbst aufgeblasen werden - sofern dieser nicht ohnmächtig ist.

2.3 Seenotsignale

Seenot bedeutet, dass eine unmittelbare (Lebens-)Gefahr für Boot und Mannschaft besteht. Für diesen Fall gibt es eine Reihe von Seenotsignalen, um mögliche Helfer auf sich aufmerksam zu machen. Das Anwenden eines Seenotsignals, ohne sich tatsächlich in Seenot zu befinden, ist strafbar.

Internationale Seenotsignale:

- ⊗ Rotes Licht (Handfackeln, Leuchtkugeln, Fallschirmraketen, ...)

- ⊗ minütlicher Knall (Böller, früher: Kanonenschüsse)
- ⊗ Dauerton (z.B. mit dem Nebelhorn oder Hupe)
- ⊗ „SOS“ morsen (optisch oder akustisch: ●●● — — — ●●●)
- ⊗ N über C (die Flaggen November und Charlie)
- ⊗ Ball über rechteckiger Flagge u.u.
- ⊗ Feuer
- ⊗ orangefarbener Rauch
- ⊗ müde Fliege (langsameres Heben und Senken beider Arme seitlich am Körper)
- ⊗ MAYDAY-Ruf über Sprechfunk

Seenotsignale auf österreichischen Binnengewässern:

- ⊗ eine Flagge oder einen sonstigen geeigneten Gegenstand im Kreis schwenken
- ⊗ Ball über rechteckiger Flagge u.u.
- ⊗ ein Licht im Kreis schwenken
- ⊗ Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen in kurzen Zwischenräumen
- ⊗ „SOS“ mit einer Lichtquelle morsen (●●● — — — ●●●)
- ⊗ Feuer
- ⊗ Rote Fallschirm-Leuchtraketen oder Handfackeln
- ⊗ müde Fliege (langsameres Heben und Senken beider Arme seitlich am Körper)

2.4 Creweinweisung

Ein Segler ist für seine Crew verantwortlich, vor allem dann, wenn diese unerfahren ist. Es liegt im Aufgabenbereich des Verantwortlichen die Crewmitglieder so einzuführen, dass ein sicheres Segeln gewährleistet werden kann. Dies reicht vom Anlegen der Rettungsweste, über die richtige und sichere Bedienung einer Winch bis hin zur richtigen Kleidung abhängig von Fahrt und Wetter und die Verproviantierung, um z.B. genügend Flüssigkeit an Bord mitzuführen.

2.5 Sicherheitsregeln

Die österreichischen Segel- und Surfschulen haben sich auf 13 Sicherheitsregeln geeinigt, die zu befolgen sind, um einen sicheren Segelausflug gewährleisten zu können:

1. In Notsituationen Ruhe bewahren und beim Boot bleiben. Auch ein gekentertes Boot hat noch genug Auftrieb
2. Auf offenem Wasser das Boot nie freiwillig verlassen
3. Das eigene Können nicht überschätzen
4. Vermeide es, alleine zu segeln; zumindest am Ufer informieren. Den Partner in beiden Fällen gut aussuchen
5. Immer nur mit intaktem Material und richtiger Bekleidung segeln, Ausrüstung und Boot überprüfen
6. Immer wieder das PoB-Manöver üben bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen
7. Wetterentwicklung beobachten, vor allem auf Langschlägen
8. Nie bei Gewitter segeln
9. Nie ohne Sicherheitsausrüstung ablegen
10. Das Befahren von Badezonen und Bereichen der Berufsschiffahrt vermeiden
11. Bei Bedarf (Schwerwetter) Schwimmwesten anlegen
12. Signalmittel mitnehmen
13. Revierinformationen einholen