

Bevor es aus dem Wasser geht

Erst prüfen – dann kranen

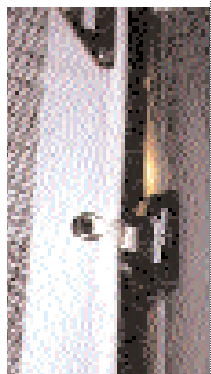
Vorarbeit fürs Winterlager: Einige Dinge können Sie nur sinnvoll erledigen, wenn das Schiff noch schwimmt. Eine Übersicht zum guten Saisonabschluss.



Tip: Ein letzter Blick in die Segel, bevor es an Land geht.

Segel

Man kann natürlich ein Segel auch im Wohnzimmer untersuchen, aber ein 30 Quadratmeter großes Tuch wird Ihnen dann ganz schön zu schaffen machen. Am besten prüfen Sie zu zweit: Einer holt langsam das Fall, der zweite steht auf dem Kajütdach und begutachtet Meter für Meter, Naht für Naht. Sind Schäden zu erkennen, sofort ein Stück rotes Tape aufkleben, damit der Segelmacher später schnell die beschädigte Stelle findet. Auch wenn Sie sich schon immer über eine Falte geärgert haben – Tape ankleben und Bemerkung draufschreiben. Und wollten Sie nicht schon lange eine Kausch fürs Cunningham haben? Jetzt können Sie den richtigen Punkt anzeichnen. Untersuchen Sie auch den Sitz der Segelzeichen, die meist nur geklebt sind und sich ablösen können. Sollte das Segelkleid nicht schon mehrfach geändert werden? Ausmessen und dranschreiben. Sind neue Segel fällig? Jetzt ausmessen! Maßbögen hält Ihr Segelmacher bereit. Checken Sie auch Details wie Maststrischer, Latten und Liekleinen.

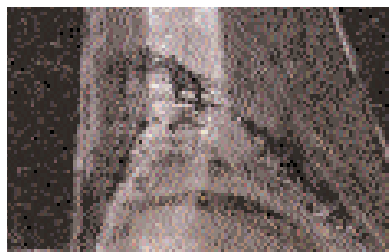


Für die meisten Segler ist die Saison immer viel zu kurz. Jeder Sonnenstrahl wird noch genutzt, der Aufslipstermin weit nach hinten geschoben. Und plötzlich ist die Saison dann doch zu Ende – der Mast muß gelegt werden; der Trecker an Land wartet schon. Schnell werden noch die wichtigsten Handgriffe erledigt und die Gurte angelegt. In der Lagerhalle will man dann in aller Ruhe die notwendige Winterarbeit erledigen. So die Regel – die zu Problemen führt.

Erledigen Sie die Vorarbeit fürs Winterlager noch im Wasser. Machen Sie sich

auch rechtzeitig Gedanken darüber, was erneuert oder zusätzlich angeschafft werden soll. Denn dann benötigen Sie vielleicht Maße und Informationen, die besser zu ermitteln sind, solange das Schiff noch schwimmt.

Und: Je früher Sie an die Ausrüster mit Ersatz- oder Reparaturaufträgen herantreten, desto niedriger können die Preise sein. Diesen Herbst-/Winterbonus sollten Sie in jedem Fall nutzen. Und: Arbeiten, die durch Fremdfirmen jetzt schon ausgeführt werden können, fallen nicht nur billiger, sondern meist sogar besser aus. →



Tanks und Inhalte

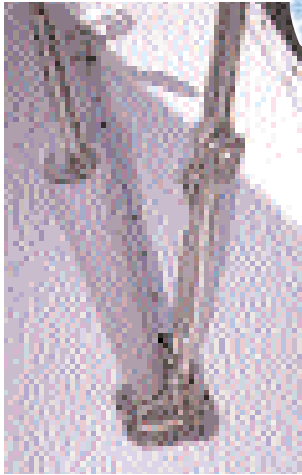
Wassertanks und Fäkalientanks müssen zum Winterlager entleert sein. Fäkalien in die Entsorgung, Wasser außenbords. Entleeren Sie die Tanks so gut wie mög-

lich, und spülen Sie sie mit frischem Trinkwasser durch. Der Fachhandel hält Präparate bereit, mit denen Sie die Trinkwasseranlage entkeimen können – dies ist besonders wichtig bei Systemen, die nicht vollständig entleert werden können. Entleeren Sie auch den Warmwasserboiler, sonst wird er vom Frost gesprengt! Ebenso sollten Sie das Fäkaliensystem entkeimen und dann mit Frischwasser spülen. Verbleiben die Entkeimer im Tank, kann der durchrosten (s. Foto l. o.). Dieseltreibstofftanks überwintern am besten, wenn sie ganz gefüllt sind. Aber Vorsicht: Schauen Sie in Ihre Winterlagerverordnung. Besonders in Hallenlagern müssen die Tanks entleert sein. Bei entleerten Tanks sollten Sie später die Entlüftungsöffnung mit einem Lappen verschließen, damit der Tank nicht mehr „atmen“ kann; damit verhindern Sie Kondenswasserbildung.

Gasflaschen gehören nicht ins Winterlager. Am besten Sie bringen Ihre Leihflasche gleich zum Händler und besorgen sich im neuen Jahr einen gefüllten Ersatz.

Gasanlage: Prüfen Sie auch, wann die nächste Wartung fällig ist.



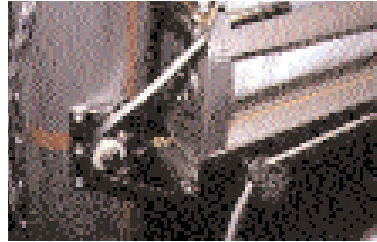


Rigg

Kontrollieren Sie das laufende Gut. Stellen Sie gravierende Beschädigungen fest, ziehen Sie mit dem Fall eine Sörgleine ein und nehmen das alte Fall als Muster oder zur Reparatur mit. Dieser Austausch ist bei stehendem Rigg meist einfacher als an Land.

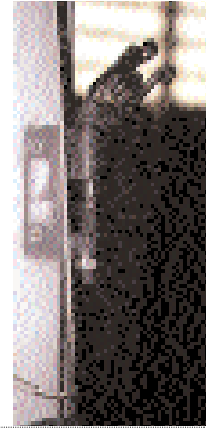
Kontrollieren Sie alle Funktionen des Riggs: Lümmelbeschlag, Baumniederholer, Reffleinrichtung, Rollmechanik, Wanten- und Stagspanner, Blöcke, Rollen und Schienen. Prüfen Sie auch alle Rutscher. Und wie sieht es mit Elektrik und Elektronik am Mast aus? Funktio-

Besser jetzt schon checken: Schraub- und Nietverbindungen.



nieren UKW-Antenne, Windex-, Dampfer- und Ankerlicht?

Und falls Sie Lazy Jacks nachrüsten wollen: Jetzt ist ein guter Zeitpunkt, eine Skizze anzufertigen.



Fenster und Luken

Nach der gründlichen Deckswäsche vergewissern Sie sich, ob alle Dichtungen noch halten, was sie namentlich versprechen. Gegebenenfalls das Lukenfabrikat und die Größe notieren, damit Sie Ersatz beschaffen können. Aufgeschraubte Fenster ohne Rahmen müssen besonders untersucht werden. Schon bei leichten Leckagen sollten Sie sich für eine Neueinbettung entschließen: Mit punktuelltem Abdichten ist meistens nichts gewonnen.



Riß im Fenster: besser jetzt Ersatz besorgen. Gilt besonders für maßgefertigte Teile.

Maschine und Antrieb

Alle Funktionen und den Fahrbetrieb prüfen. Eine zweite Person unter Deck horcht auf Störgeräusche. Ölwechsel vornehmen (s. Seite 118). Notieren Sie die Maximalwerte für Drehzahl und Geschwindigkeit sowie die Temperatur. Schreiben Sie auf, ab wann der Motor eine deutliche schwarze Fahne zeigt (Rauchgrenze). Diese Daten sind für den Monteur wichtig. Ist der Wasserausstoß am Auspuff gleichmäßig? Lassen sich die Gänge leicht einlegen? Stimmt die Leerlaufdrehzahl? Was sagt die Ladekontrolle, lädt die Lichtmaschine? Steigen aus dem Motorraum Öldünste auf? Wenn ja, versuchen Sie die Quelle zu lokalisieren. Untersuchen Sie den Motorraum auf eventuelle Wasser- oder Ölleckstellen (dazu Maschine stoppen!).

Schellen- und Schlauchcheck: Test auf Funktionen und Dichtigkeit.

Seeventile und Leitungen

Checken Sie alle Stellen durch. Lassen sich alle Ventile leicht öffnen und schließen? Zeigen sich kleine Leckstellen? Sind alle Schlauchschellen fest angezogen? Sind die Schläuche am WC intakt, pumpt die Pumpe einwandfrei Seewasser hinein und wieder weg? Ist die Lenzpumpe in Ordnung?

Checken Sie auch die Seeventile des Motorkühlkreislaufes, vergessen Sie dabei nicht das Ventil Ihres Saildrives. Bronzeventile können auszinken und spröde werden. Das Problem: Diese Ermüdung ist den Teilen meist nicht anzusehen. Prüfen Sie also die mechanische Festigkeit durch leichtes Nachziehen – was Sie tunlichst erst kurz vor dem Krann in Angriff nehmen sollten.

Motor: Angeraten ist ein letzter Probelauf für den Winterschlaf und die Erfassung vitaler Daten.

Das Deck

Wenn Sie die Möglichkeit haben, sollten Sie mit dem Hochdruckreiniger noch einmal gründlichst alle Salzwasserreste und Algen beseitigen; Salze können in der Winterfeuchtigkeit eine Menge Unheil anrichten. Besonders kritische Stellen: Relingsfüße, Rollanlagen, Ankerwischen, Bugbeschläge. Auch das Sprayhood läßt sich mit dem Wasserstrahl prima säubern, ebenso alle Teakteile. Ihre Mitsegler schicken Sie derweil unter Deck – als Lecksucher. Tropft es irgendwo, ganz genau hinschauen, wo das Rinnsal beginnt.

Achtung, Hochdruckreinigung: Mindestabstand 10 cm. Sonst leiden GFK und Holz.



Elektrik und Elektronik

Checken Sie Echolot und Speedometer. Funktionieren alle Schalter und Lampen? Ist der AP-, GPS- oder der Loran-Standort richtig? Stimmen Ladespannung und Ladezustand der Batterien? Und bitte nicht vergessen: Ziehen Sie unbedingt kurz vor dem Kranen den Speedometer-Geber ein!

Kielbolzen und Leckagen

Legen Sie die Bilge ganz trocken, und beobachten Sie, wo Wasser eindringt. Steigt Wasser am Kielbolzen hoch? Kommt es aus Richtung Wellendichtung? Tropft es am Seeventil? Oder hat die Wasserpumpe eine defekte Dichtung? Alle diese Dinge können Sie nur im Wasser prüfen, nicht im Winterlager.

... und bringen Sie die YACHT-Kranmarke an (schickt Ihnen unser Leserdienst, s.rechts), damit der Kranführer sofort weiß, wo er die Gurte anschlagen muß, ohne Saildrive, Welle oder Ruder zu beschädigen.

Ölwechsel

Viele Eigner glauben, daß der Ölwechsel erst im Frühjahr zu machen sei. Das ist grundlegend falsch. Denn: Wenn eine Maschine – egal, ob Diesel oder Benzin, ob Außenborder oder Innenborder – eine ganze Saison lang geackert hat, sind im Öl viele Verunreinigungen. Die sind nicht gerade gesund für den Motor in einer langen Winterpause. Schwefel, Wasserteilchen, Metall- und Verbrennungsrückstände und mehr müssen per Ölwechsel aus dem Motor entfernt werden.

Lassen Sie also noch im Wasser die Maschine gründlichst warmlaufen, bis das Öl die volle Temperatur erreicht hat. Nicht schon den Ölwechsel beginnen, wenn das Kühlwasser gerade erwärmt ist. Dieser Zeitpunkt ist zu früh.

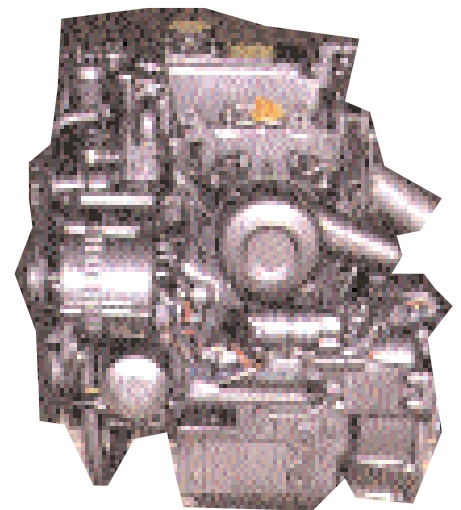
Fahren Sie zirka eine halbe Stunde unter Normallast – dann sind Sie auf der sicheren Seite.

Bevor Sie mit dem Wechsel beginnen, legen Sie sich folgende Sachen zurecht: Das Motorenhandbuch, die richtige Öl-sorten in richtiger Menge (siehe Handbuch), einen neuen Ölfilter, einen Auffangbehälter, eine Ölabsaugpumpe (mechanisch oder elektrisch) und spezielle Tücher zum Aufsaugen von unvermeidbaren Öl-Kleckerspuren.

Saugen Sie zunächst durch das Peilrohr das alte Öl vollständig ab. Kontrollieren Sie die Menge, sie muß mit den Handbuchangaben in etwa übereinstimmen. Zirka 90 Prozent des alten Öls bekommen Sie durch Absaugen heraus. Gehen Sie dabei vorsichtig vor, und tragen Sie feste Arbeitshandschuhe, denn das Öl ist heiß! Besonders heiß werden mechanische Messinghandpumpen. Die können Sie nur mit Handschuhen festhalten. (Warum baut nicht endlich mal ein Hersteller eine Messingpumpe mit Gummi-Ummantelung?)

Wenn Sie das gesamte Öl entfernt haben, wechseln Sie den Filter. Normalerweise kann man ihn von Hand abdrehen. Wenn er zu fest sitzt, müssen Sie einen Spannbandschlüssel verwenden, den Sie im Autozubehör-Geschäft günstig erwerben können.

Wenn Sie keinen Schlüssel bekommen können, gibt es einen Trick: Nehmen Sie



einen schlanken Kreuzschlitzschraubendreher, und schlagen Sie diesen quer durchs Gehäuse des Filters (Achtung – Ölabsaugtuch drunterlegen, jetzt kleckert's). Sie erhalten so einen Hebel, mit dem Sie den Filter abschrauben können.

Bevor Sie den neuen Filter aufschrauben, streichen Sie den Gummidichtring mit etwas frischem Motoröl ein, damit beim Anschrauben die Reibung zwischen Ring und Motorgehäuse verringert wird.

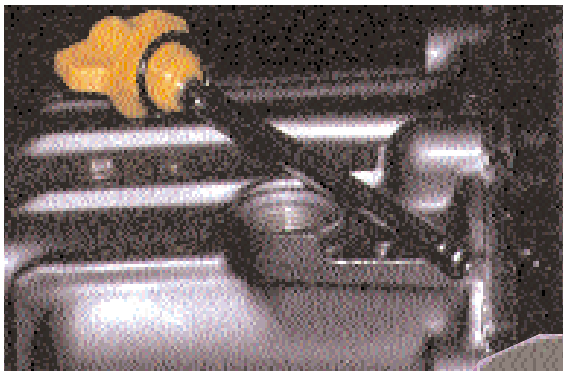
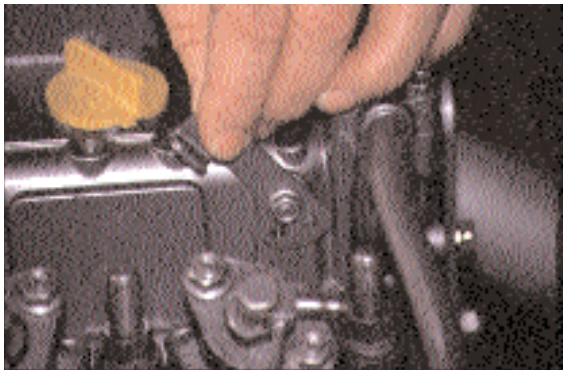
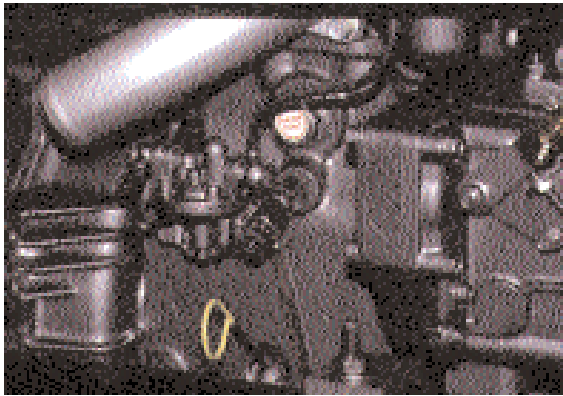
Nachdem Sie auch den Peilstab zurückgesteckt haben, öffnen Sie an der Oberseite der Maschine den Öleinfülldeckel. Achtung: Der kann so ähnlich wie der Deckel des Zweikreiskühlsystems aussehen. Also bitte nicht verwechseln – was leider schon häufig passiert ist. Füllen Sie die Ölmenge ein, die Sie vorher entnommen haben – nicht mehr. Starten Sie die Maschine, lassen Sie den Jockey einige Minuten laufen, und messen Sie zirka zwei Minuten später am Peilstab den Ölstand. Jetzt die Menge noch nachfüllen, die der Peilstab verlangt. Nochmals laufen lassen, messen und die Maschine auf mögliche Leckstellen untersuchen.

Je sauberer eine Maschine gehalten wird, desto weniger Gerüche verbreitet sie im Salon und desto leichter sind mögliche Fehler zu entdecken.

Sollte auch ein Getriebeölwechsel anstehen, dann wäre der im gleichen Arbeitsgang durchzuführen. Auch hier ist warmgelaufenes Öl von Vorteil.

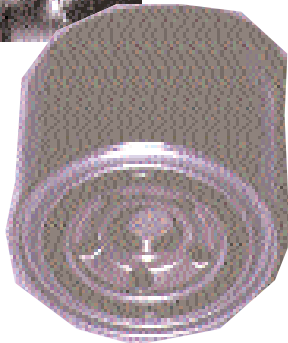
Michael Naujok

2. Teil im nächsten Heft: Einwinter-Arbeiten, die an Land vorzunehmen sind.



Alle Fotos: H. G. Kiesel/M. Naupok

Der Ölfilter sitzt bei diesem Yanmar-Motor links unten unter der Lichtmaschine. Den Peilstab kennen Sie aus dem Kfz-Bereich. Der Öleinfülldeckel kann jedoch dem Kühleinfülldeckel ähneln. Separat sollten Sie auch den Getriebeölstand prüfen.



Mit dem Öl wird auch die Ölfilterpatrone gewechselt, die ebenfalls umweltgerecht entsorgt werden muß. Besorgen Sie sich für die Demontage einen Spannbandschlüssel oder improvisieren beispielsweise mit einem Zeising oder einem Spanngurt.

Yacht zieht um

Und hier unsere neue Anschrift:
Redaktion YACHT
Glockengießerwall 22
20095 Hamburg
Tel. 040/33 96 66-0
Fax 040/33 96 66 99
Leserdienst:
Tel. 040/33 96 66 80
Fax 040/33 96 66 88
e-mail:
yachtmail@aol.com
Internet-Adresse:
http://www.delius-klasing.de/yacht