



The **ABC** of Safety Attention to **Be Careful**

Gefahren vorsorglich erkennen und richtig abwenden!

Es zeigt sich in jeder Saison: es gibt Schäden, die passieren immer wieder. Viele Gefahren kennt „man“ eigentlich, viele sind einem aber nicht immer mehr im Gedächtnis. Wenn man sich aber dieser möglichen, wiederkehrenden Schäden bewusst ist, dann kann man sich auch gezielt auf diese Problemsituationen vorbereiten und somit entsprechenden Schaden soweit wie möglich von vornherein vermeiden.

Der folgende Katalog vermeidbarer Schäden soll unnötigen Ärger sowie Kosten ersparen und somit zum friedvollen Miteinander der Crews, Vercharterer und Versicherer beitragen.

(1) Yachtübernahme

- ✓ 100% gründliche Schiffsübernahme ist absolut nötig (keine Hetze!)
- ✓ Die Verantwortung für die übernommene Yacht liegt beim Skipper.
- ✓ Der Skipper bestätigt im Übergabeprotokoll den festgestellten Bootsstatus.
So vermeiden Sie Missverständnisse bzgl. zu Unrecht einbehaltener Kauttionen (weil Vorschäden).
- ✓ Nach dem Törn neu festgestellte Schäden, sind somit aus Sicht des Vercharteres während Ihres Törns entstanden.

(2) Yachtrücknahme

- ✓ Melden Sie alle während des Törns aufgetretene Probleme der Yacht direkt bei der Rückgabe.
- ✓ Wir gehen davon aus, dass die über uns versicherten Skipper Schäden, die Sie **schuldhaft** verursachen an der Basis auch dann melden, wenn sie nicht offensichtlich sind. Denn, wenn sie durch fehlerhaftes Verhalten des Skippers oder der Crew verursacht wurden, werden sie ja von uns (entsprechende Versicherung vorausgesetzt) übernommen
- ✓ Einbehaltene Kauttionen bitte (insbesondere bei vermeintlich unberechtigtem Einbehalt) umgehend bei YACHT-POOL melden.
- ✓ Schäden oder die Rückgabe der unbeschädigten Yacht sind von der Basis in einem schriftlichen Protokoll zu bestätigen.
- ✓ Bestehen Sie auf eine ordentliche Abnahme und dem Vermerk im Protokoll, dass nachträglich festgestellte Schäden nicht akzeptiert werden.

(3) Motor: Ölstand kontrollieren

- ✓ Alle Schiffsmotoren verbrauchen Motoröl.
- ✓ Regelmäßige Kontrollen des Ölstandes reduzieren Motorschäden immens!
- ✓ Behalten Sie einen kurzfristigen Kontrollrhythmus während des Törns bei!
- ✓ Motorschäden sind teuer.
- ✓ Dies gilt nicht nur für Motorboote!
- ✓ Aber: Sprechen Sie mit dem Vercharterer ab, ob und wie oft Sie kontrollieren sollen. Manche Firmen bevorzugen, dass Sie den Motorraum nicht öffnen.

(4) Motor: Überhitzung durch mangelhafte Kühlung

- ✓ Bei Bootsübernahme sollten Motor und Auspuff (Ton, Wasserdurchsatz) erklärt werden.
- ✓ Halten Sie die Temperaturanzeige im Auge.

- ✓ Bei Überhitzung sofort Motor abstellen und überprüfen.
- ✓ Häufiger Grund: defekter Wasserpumpenimpeller oder Plastikstück vorm Kühlwassereinlass
- ✓ Verbrannte Zylinderköpfe sind teuer!

(5) Motor: Zündschlüssel bzw. Power On/Off Schalter

- ✓ Niemals bei laufendem Motor Zündschlüssel bzw. Power On/Off Schalter betätigen.
- ✓ Niemals bei laufendem Motor Batterie Hauptschalter drehen (kann Lichtmaschinenregler zerstören).
- ✓ Nach Abstellen des Motors durch den Stoppzug, Powerschalter auf „Off“ bzw.
- ✓ Nach Abstellen des Motors, Zündschlüssel zurückdrehen (Zündung aus), sonst entleert sich die Batterie.
- ✓ **Achtung häufiger Fehler!** Eine hierdurch tiefentladene Batterie ist in der Regel zerstört.

(6) Getriebeschaden durch Leinen in der Schraube

- ✓ Bei Leinen/Ketten in Schraubennähe:
Getriebe immer auf Leerlauf! (z.B. in Marinas oder beim Ankern)
- ✓ Achtung bei dünnen Nylonleinen von Anglern (evtl. Rufkontakt bei Häfen und Tankstellen nötig)
- ✓ Im Notfall: tauchen und mit Messer die Leinen entfernen. Aber –
- ✓ **ACHTUNG:** nicht in unmittelbarer Hafennähe tauchen (ist z.B. in Kroatien strengstens verboten!)

(7) Antrieb und Schaltung

Unterschied zwischen Sail-Drive und starrer Welle mit Fest- oder Faltpropeller:

- ✓ Yachten mit Sail-Drive und Festpropeller: Welle beim Segeln mitlaufen lassen (Getriebe kann sonst blockieren!)
- ✓ Yachten mit starrer Welle und Festpropeller: Rückwärtsgang einlegen, um Welle zu stoppen. Das schont die Lager.
- ✓ Getriebe nicht mit übermäßigem Kraftaufwand schalten (auch nicht Gang- und Gaszug).
- ✓ Beim Wechsel vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang kurze Pause einlegen.
- ✓ Bei Yachten mit starrer Welle und Festpropeller kann der Leerlauf zum Starten des Motors erst wieder eingelegt werden, wenn das Schiff kaum noch Fahrt macht, da sonst zuviel Druck auf dem Propeller ist.

(8) Rückwärtsfahren – Gefahr von Ruderschäden

- ✓ Beim Rückwärtsfahren das Steuerrad gut festhalten und langsam fahren
- ✓ Achtung: Das Ruderblatt wird „von der falschen Seite“ angeströmt, wodurch schnell das Steuerrad aus der Hand gerissen wird.
- ✓ Am besten das Ruder anfangs in Mittelstellung legen, etwas Gas geben (bis Schiff in Fahrt), dann Gas zurück nehmen und steuern.

(9) Segeln unter Motor

- ✓ Bootsmotoren werden bei Schräglagen von mehr als ca. 10% nicht mehr ausreichend geschmiert!
- ✓ Bei Starkwind mit Großsegel und laufendem Motor zu segeln kann für den Motor tödlich sein!
- ✓ Zur Not, aber nur für kurze Zeit, mit gereffter Rollfock und Motor segeln.
- ✓ Motorschäden wegen Ölmangels können teuer werden. Achtung!

(10) Segel: Rollgroßanlage – Stellung des Arretierhebels

- ✓ Bei Bedienung der Rollgroßanlage stets die Stellung des Arretierhebels beachten! Informieren Sie sich, wo er angebracht ist (meist an der Mastwisch).
- ✓ Hebelstellung (nur) beim Segelausrollen: „free“! Danach immer wieder auf „ratchet“ stellen!
- ✓ Auch nach dem Reffen wieder auf „ratchet“ stellen (ansonsten zu viel Druck auf Leine)

- ✓ Beim Einrollen des Segels beide Stopper der Endlosleine öffnen und stets so einrollen, dass sich die Mastwisch beim Einrollen im Uhrzeigersinn dreht (sonst rollt sich das Segel verkehrt herum ein und steckt fest).
- ✓ Falls das Achterliekbändsel durchgesetzt wurde und vor dem Einrollen des Großsegels nicht geöffnet wird, kann es beim erneuten Segelsetzen zu Blockadeproblemen kommen. Segelverschleiß !

(11) Segel: Ausreißen des achteren Reffauges bei ungesicherten Reffleinen (nicht bei Rollgroßanlagen)

- ✓ Um ungewolltes Ausrauschen im gerefften Zustand zu vermeiden, müssen die Reffleinen, die am vorderen Baumende austreten, gut belegt sein!
- ✓ Durch die plötzliche Vollbelastung kann ansonsten das achtere Reffauge ausreißen.
- ✓ Am besten wird das achtere Reffauge zusätzlich mit einem Bändsel am Baum gesichert.

(12) Segel: Rollfockanlagen

- ✓ Ein nicht richtig durchgesetztes Fockfall kann zum Bruch des Vorstags führen (Überbelastung!)
- ✓ Ein zu loses Fockfall kann sich beim Ein- oder Ausrollen der Genua um den oberen Rollfockbeschlag wickeln. Wird dadurch das Vorstag mitgedreht, kann es reißen (vor allem bei Einsatz von Wischen). Mögliche Folge: Fallen des Mastes!
- ✓ Prüfen Sie häufig die Spannung des Fockfalls (kann versehentlich gelöst worden sein).
- ✓ Achtung: Grund für Widerstand beim Genuarollen kann neben fehlender Fockfallspannung auch ein vertörntes Spifall sein!
- ✓ Rollfockanlage immer gefühlvoll bedienen (am besten ohne Wischen!).
- ✓ Bei Einrollen der Genua die Schot der Rollfockanlage auf leichter Spannung halten. So vermeiden Sie Verwicklungen in der Trommel.

(13) Segel: Killen des Achterlieks der Genua

- ✓ Von Zeit zu Zeit Achterliek der Genua prüfen!
- ✓ Eine Rollgenua setzt stets präzise Holepunkteinstellungen voraus. Je größer die Segelfläche, desto weiter muss der Holepunkt nach achtern und umgekehrt.
- ✓ Auf Am-Wind-Kurs ist die Idealstellung der Holepunkte erreicht, wenn Unterliek und Achterliek ca. dieselbe Spannung haben. Faustregel: Schot „teilt“ das Schothorndreieck.
- ✓ Durch den besonderen Schnitt einer Rollgenua im Gegensatz zu einer normalen Genua killt (flattert) auf allen anderen Kursen häufig das Achterliek im oberen Drittel. Abhilfe: Schoten dichter holen oder Holepunkte nach vorne versetzen! (Nicht Dichtnehmen des Achterliekbändsels. Bremst!)
- ✓ Eine optimierte Einstellung von Holepunkten und Schoten schont Segel und macht das Schiff schneller.

(14) Segel: Blistersegeln

- ✓ Vor Setzen und Bergen des Blisters immer Spifall klarieren (frei vom Vorstag). Ansonsten-Gefahr des Fallabrisses beim Ein- oder Ausrollen der Genua.
- ✓ Der Blister ist ein Leichtwindsegel, daher sollten gerade ungeübte Crews spätestens bei ca. 10kn Wind anfangen zu bergen

(15) Segel: Segelfläche

- ✓ Achten Sie auf eine dem Wetter angemessene Segelfläche. Denn mehr Segel heißt nicht immer mehr Geschwindigkeit. Das Gegenteil kann der Fall sein.
- ✓ Reffen Sie rechtzeitig, wenn entsprechende Wetterbedingungen sich ankündigen.
- ✓ Segelschäden passieren oft durch überdimensionierte Segelfläche.

(16)Wünschen belegen

- ✓ Wünschen immer am besten mit 4 (!) Schlägen belegen, damit die Zugkräfte von der Wünschtrommel aufgefangen und nicht direkt auf den kleinen Metallarm, der die Schot ablaufen lässt, gehen (bricht sonst).
- ✓ Achtung: Achten Sie auf die Finger, wenn Sie die Schot um die Wunsch legen. Finger von der Wunsch freihalten. Gefährlich, wenn Zug auf die Schoten kommt. Dies ist ein ganz wichtiger Punkt, Ihre Crewmitglieder eindringlichst darauf hinweisen! Quetschungen der Finger durch Unachtsamkeit sind immer wiederkehrende Unfälle.

(17)Autopilot

- ✓ Der Autopilot unterstützt am besten bei längerem Geradeausfahren unter Motor (z.B. bei Flaute).
- ✓ Vorsicht unter Segel: Bei starkem Ruderdruck und Wellengang kann der Autopilot Probleme durch ständige Kurskorrekturen bekommen und beschädigt werden!
- ✓ Bei Vorwindkursen kann der Autopilot allerdings sogar der bessere Rudergänger sein.

(18)Hinweis zum Außenplotter

- ✓ Der Außenplotter ist NICHT die Seekarte, wie viele meinen. Er ist nur ein Hilfsmittel. Die Anzeigen können ungenau sein.
- ✓ Schäden, die entstehen wenn ohne Seekarte navigiert wird, kann der Versicherer ablehnen.

(19)Seeventile und Luken

- ✓ Seeventile (außer beim Motor) und Luken stets während der Fahrt geschlossen halten!
- ✓ Gefährlicher Wassereintritt kann so vermieden werden.

(20)Schiffsluken

- ✓ Stellen Sie sich nicht auf die Schiffsluken! Sie verbiegen sich bei starkem Gewicht und werden undicht und können auch brechen.
- ✓ Achtung: Ist das Luk nur abgesenkt und auf den Verschlusshebeln aufliegend, reicht eine kurze, stärkere Belastung, um die Hebel zu verbiegen bzw. abzubrechen!
- ✓ Das Aufliegen der Luken auf den Verschlusshebeln wird verhindert, wenn Sie sie nach der Öffnung in der Stellung belassen, in der das Luk geöffnet wurde.

(21)Bordtoilette

Bei Yachtübergabe: einwandfreie Funktion vorführen lassen (!) und alle WC´s einmal durchpumpen. Denn ein immer wiederkehrendes Problem, stellen verstopfte Toiletten dar. Besonders ärgerlich, wenn man dieses Problem nicht selbst verursacht, sondern vom Vorgänger übernommen hat. Lösen Sie dieses Problem mit dem **Milchtest**.

Sie leeren etwas Milch in die Toilette und pumpen sie raus. Außerbords sehen Sie so sehr schnell und unkompliziert, ob die Toilette richtig entleert oder nicht.

- ✓ Vor jedem Gebrauch Seeventile öffnen und danach wieder schließen!
- ✓ Vor jedem Gebrauch einmal durchpumpen.
- ✓ Nach Gebrauch mindestens 15- bis 20-mal pumpen, um sicherzustellen, dass keine Rückstände in der Pumpe oder an den Ventilen verbleiben.
- ✓ Niemals Papier oder feste Gegenstände in die Bordtoilette!

(22)Wassertank - Dieseltank

- ✓ Achtung: auf keinen Fall Wasser- und Dieseltank verwechseln (passiert öfter!)
- ✓ Die so entstehenden Kosten deckt KEINE Versicherung.

(23)Dinghi

- ✓ Gehen Sie vorsichtig mit den Beibooten um!
- ✓ Dinghi niemals hinter der Yacht herziehen, da starke Zugkräfte die Halterungen oder das Tau des Beibootes abreißen können.
- ✓ Auch bei geringer Geschwindigkeit (z.B. in Marinas) nie Beiboot mit AB-Motor nachziehen.
- ✓ Das Beiboot niemals über Felsen oder steinige Strände ziehen (Beschädigungsgefahr).
- ✓ Lassen Sie das Dinghi nie aus den Augen, wenn Sie an Land gehen. Insbesondere nachts. Diebstahlgefahr ist groß.

(24)Abhalten einer Yacht

- ✓ Abhalten oder Abstützen eines Schiffes von anderen Yachten oder Stegen immer nur mit Fender! Abstützen am Rumpf des Schiffes mit Händen oder Füßen ist sehr gefährlich: (Quetschungsgefahr!) und soll deshalb unbedingt unterlassen werden.
- ✓ Niemals an Relingsdraht oder Rellingstützen drücken (Stützen verbiegen sich!).
- ✓ Verbogene Rellingfüße können zu Wassereintritt führen.
- ✓ Bei Creweinweisung hierauf nochmals explizit hinweisen!

(25)Grundberührungen

- ✓ Informieren Sie sich vor Törnbeginn in der Basis über Untiefen und weitere Gefahrenzonen im Revier.
- ✓ Notieren Sie entsprechende Hinweise in der Seekarte.
- ✓ Informieren Sie sich über sichere Ankerplätze und die Beschaffenheit des Ankergrundes.
- ✓ Achten Sie bei ALLEN Schiffsmanövern auf mögliche Rumpfbeschädigungen (auch seitliche)!
- ✓ Vorsicht auch bei allen Hafen Ein- und Ausfahrten!
- ✓ Vorsicht beim Einparken in den Mooringsplatz. Hier passieren die meisten Schäden.

(26)Bootsschuhwerk

- ✓ Passende Bootsschuhe haben eine fein profilierte, helle Gummisohle.
- ✓ Unpassend: Dunkle Gummisohlen (dunkle Striche auf dem Deck), Ledersohlen, Absätze. Grobe Profilsohlen können Steine einschließen, die Deck- und Kojenboden beschädigen.

YACHT-POOL wünscht Ihnen einen angenehmen und sicheren Törn sowie stets (mindestens) eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Noch ein paar Ratschläge

Wir empfehlen Ihnen mit Ihren Crewmitgliedern auch über die Möglichkeiten der Absicherungen der Charterrisiken über Charterversicherungen zu sprechen.

YACHT-POOL, Pionier der Charterversicherungen, bietet folgende Versicherungen an:

Skipper-Haftpflichtversicherung,

Skipper- und Crew-Unfallversicherung,

Charter-Kautionsversicherung,

erweiterte Charter-Folgeschadenversicherung,

erweiterte Charterrücktrittversicherung und

Versicherungen für Berufsskipper (Segellehrer, Kojencharter, etc)

Mehr Informationen: www.yacht-pool.com