

SEIT 1976



DEUTSCHLAND · ÖSTERREICH · SCHWEIZ · DÄNEMARK · SPANIEN · FINNLAND · SLOVENIEN
TSCHECHIEN · POLEN · KROATIEN · FRANKREICH · TÜRKEI · MALTA · ITALIEN

Sei klug – vermeide den Schaden!

Gefahren vorsorglich erkennen, richtig abwenden
und Zeit, Geld und Ärger sparen!



*Was ist vor Törnbeginn zu prüfen, um sicher und entspannt zu segeln?
Mit unserer „Schadenvermeidung für Skipper“ unterstützen wir Sie dabei.*

Es gibt Schäden, die passieren immer wieder. Viele Gefahren kennt man „eigentlich“, sie sind einem aber nicht mehr im Gedächtnis. Wir wollen Sie für diese typischen Situationen und Gefahrstellen sensibilisieren, damit Sie sich entsprechend vorbereiten können. Sie vermeiden damit nicht nur Schäden, sondern kritische Situationen, die Sie und Ihre Crew in ernsthafte Gefahr bringen können!

Beachten Sie die Hinweise im folgenden Katalog und vermeiden Sie Schäden, unnötigen Ärger, Kosten sowie ernsthafte Verletzungsrisiken für sich und Ihre Crew!

www.yacht-pool.com



Yachtübernahme

Die Verantwortung für die Yacht liegt ab Übernahme beim Skipper. Deshalb:

keine Hetze, keine Eile!

Eine 100% gründliche Schiffsübernahme ist die beste Vorbereitung für einen entspannten Törn! Vermeiden Sie Missverständnisse in dem Sie Vorschäden schriftlich **dokumentieren**:

- Prüfen Sie auf Kratzer und optische Schäden innen und außen (an Möbeln und Fußböden, im Gelcoat auch am Rumpf von allen Seiten, Bimini, Sprayhood, Dinghi, Risse in Decksluken).
- Prüfen Sie nicht nur die Segel, sondern
- testen sie auch die Funktion der Ankerwinch
- Zählen Sie Rettungswesten, sowie Lifebelts und-lines.
- Fragen Sie, ob nach dem letzten Törn Unterwasserfotos gemacht wurden.
- Handy-Fotos zur Dokumentation des Ist-Zustandes sind sehr sinnvoll, da die Datei das Aufnahme-datum beinhaltet.

Der Skipper bestätigt im Übergabeprotokoll den festgestellten Bootszustand.

Nach dem Törn neu festgestellte Schäden, sind somit aus Sicht

des Vercharterers während Ihres Törns entstanden!

Machen Sie vor jedem Fahrtantritt eine **ausführliche** Crew- und Sicherheitseinweisung (und **dokumentieren** Sie diese im Logbuch!):

Erklären Sie alle schadenanfälligen Stellen und Situationen dieses YACHT-POOL-Kataloges zur Schadenverhinderung!

Weisen Sie bitte auch auf besondere Verletzungsgefahren hin: am Großbaum, durch Klemmen von Fingern an Klampen, Winschen, Schotklemmen und Lukendeckeln.

Yachtrücknahme

Melden Sie alle aufgetretenen Probleme von sich aus bei der Rückgabe.

- Größere Schäden sollten unverzüglich vorab der Basis gemeldet werden, damit notwendige Ersatzteile beschafft und zeitnah repariert werden kann.
- Einbehaltene Kautionen bitte umgehend bei YACHT-POOL melden.

Wichtig: - Bestehen Sie auf eine ordentliche Abnahme mit Protokoll und dem Vermerk, dass nachträglich festgestellte Schäden nicht akzeptiert werden.

Motor:

Ölstand kontrollieren

Alle Schiffsmotoren verbrauchen Motoröl.

Regelmäßige Kontrollen des Ölstandes beugen Schäden vor!

- Sprechen Sie daher die Kontrolle mit dem Vercharterer ab. Behalten Sie einen täglichen Kontrollrhythmus während des Törns bei - sofern mit dem Vercharterer vereinbart!

- Motorschäden sind teuer – das gilt nicht nur für Motorboote – und in der Regel sind Motorschäden nicht versichert.

Motor: Überhitzung durch mangelhafte Kühlung

Bei Bootsübernahme sollten Motor und Auspuff (Ton, Wasserdurchsatz) erklärt werden.

- Behalten Sie auf Ihrem Törn die Temperaturanzeige und den Wasseraustritt **immer** Auge.
- Bei Überhitzung sofort den Motor abstellen und überprüfen.
- Häufiger Grund eines Problems: defekter Wasserpumpen-Impeller oder Treibgut im Kühlwassereinlass.

Beide Ursachen sind in der Regel ganz einfach „werkzeuglos“ zu identifizieren:

a) Treibgut im Seeventil:

Öffnen Sie bei abgestelltem Motor den Seewasserfilter-Deckel im Motorraum und schütten Sie Wasser hinein. Das Wasser muss ungehindert und rasch zum Seeventil ablaufen (wenn nicht: Verstopfung).

b) beschädigter Impeller:

Öffnen Sie bei abgestelltem Motor den Seewasserfilter im Motorraum. Schließen Sie das Seeventil. Füllen Sie den Filterbehälter mit Wasser (das nun stehen bleibt).



Starten Sie den Motor:
Das Wasser muss sofort und rasch (innerhalb 1-2 Sekunden) abgesaugt werden. (Wenn nicht: Impeller defekt, tauschen).

Vergessen Sie bitte nicht das Seeventil wieder zu öffnen!

Motor: Zündschlüssel bzw. Power On/Off Schalter

- Niemals bei laufendem Motor Zündschlüssel bzw. Power On/Off Schalter betätigen
- niemals bei laufendem Motor Batterieauptschalter drehen (kann Lichtmaschinenregler zerstören).
- Nach Abstellen des Motors durch den Stopp-Zug, Powerschalter auf „Off“ bzw. nach Abstellen des Motors, Zündschlüssel zurückdrehen (Zündung aus), sonst entleert sich die Batterie.

Dies ist ein häufiger Fehler! Eine hierdurch tiefentladene Batterie ist in der Regel zerstört.

Sehr häufige Schadenursache: Getriebschäden und Propellerschäden durch Leinen in der Schraube

- Bei Muringleinen, Festmachern, Ketten in Schraubennähe: Getriebe sofort auf Leerlauf! (z.B. in Marinas oder beim Ankern).
- Vorsicht auch vor dünnen Nylonleinen von Anglern
- Im Notfall: tauchen und mit einem Messer die Leinen entfernen.

ACHTUNG: nicht in unmittelbarer Hafennähe tauchen (ist z.B. in Kroatien strengstens verboten!)

Auch wenn der Propeller wieder frei ist, kann ein teurer Schaden eingetreten sein, wenn die Sollbruchstellen der Verbindung von Propeller und Welle gebrochen sind, oder die Dichtung zum Getriebe beschädigt wurde.

Antrieb und Schaltung

Es gibt einen wesentlichen Unterschied zwischen Sail-Drive und starrer Welle mit Fest- oder Festpropeller:

- 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 nie mit übermäßigem Kraftaufwand schalten (auch nicht Gang- und Gas-Zug).
- Beim Wechsel vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang **immer** eine kurze Pause einlegen.

WICHTIG: 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 zu viel Druck auf



dem Propeller ist.
Testen Sie am ersten Tag des Törns in einer **unkritischen** Situation wie sich Ihre Charteryacht verhält!

Rückwärtsfahren – Gefahr von Ruderschäden

Beim Rückwärtsfahren wird das Ruderblatt "von der falschen Seite" angeströmt, wodurch schnell das Steuerrad aus der Hand gerissen werden kann. Teure Schäden an der Mechanik von Ruder und Autopilot sind die Folge.

- das Steuerrad gut festhalten und langsam fahren.
- Am besten das Ruder anfangs in Mittelstellung legen, etwas Gas geben, bis das Schiff in Fahrt ist, dann Gas zurücknehmen und steuern.

Segeln unter Motor

Bootsmotoren werden bei Schräglagen von mehr als ca. 15% nicht mehr ausreichend geschmiert!

- am Wind mit Großsegel und laufendem Motor zu segeln kann für den Motor tödlich sein!
- Zur Not, aber nur für kurze Zeit, mit gerefften Segeln und Motor segeln.
- Motorschäden wegen Ölman-

gels sind sehr teuer und in der Regel nicht versichert.

Segel: Rollgroßanlage – Stellung des Arretierhebels



Bei Bedienung der Rollgroßanlage stets die Stellung des Arretierhebels beachten!

- Hebelstellung (nur) beim Segelausrollen: „free“! Danach **sofort** wieder auf „Ratchet“ stellen!
- Auch nach dem Reffen wieder auf „Ratchet“ stellen (ansonsten zu viel Zug 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 Blockaden und Segelschäden kommen.

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 Winschen). Mögliche Folge: der Mast fällt!

- 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 Winschen!).
- Bei Setzen der Genua die Schot der Rollfockanlage auf leichter Spannung halten. So vermeiden Sie Verwicklungen in der Trommel.

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. D.h. beim Einreffen muss der Holepunkt sukzessive nach vorne versetzt werden.

- Auf Am-Wind-Kurs ist die Idealstellung der Holepunkte erreicht, wenn Unterliek und Achterliek ca. dieselbe Spannung haben. Faustregel: Schot „teilt“ das Schothorn-dreieck.

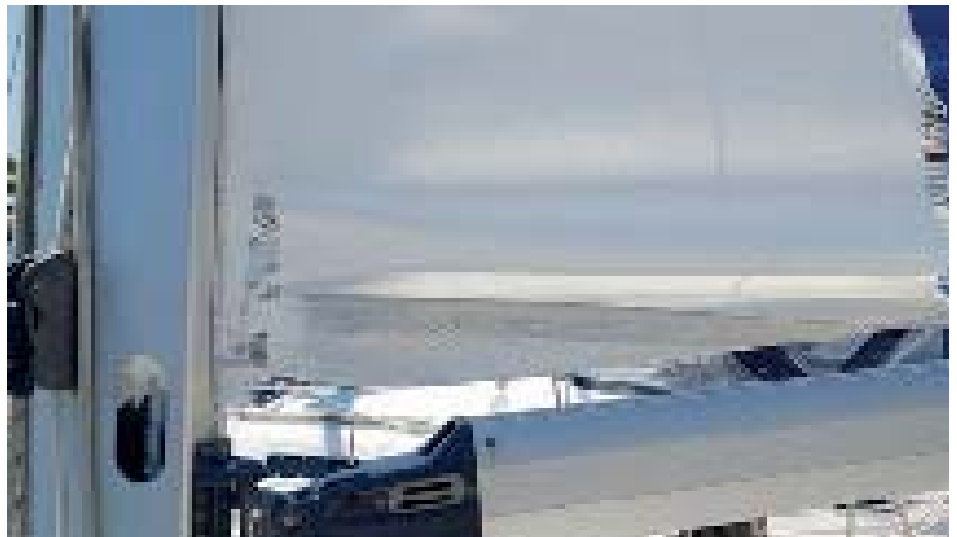
- Durch den besonderen Schnitt einer Rollgenua im Gegensatz zu einer normalen Genua killt (flattert) auf allen anderen Kursen häufig das Achterliek im oberen Drittel. Abhilfe: Schoten dichter holen oder Holepunkte nach vorne versetzen! (Nicht Dichtnehmen des Achterliekbändsels, das bremst!)

Eine optimierte Einstellung von Holepunkten und Schoten schont Segel und macht das Schiff schneller!

Segel: Blistersegeln

Vor Setzen und Bergen des Blisters immer Spifall klarieren (frei vom Vorstag).

- Ansonsten besteht die 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. Andernfalls drohen teure Segelschäden!

Segel: Segelfläche

Achten Sie auf eine dem Wetter angemessene Segelfläche. Denn mehr Segel heißt nicht immer mehr Geschwindigkeit. Das Gegenteil kann der Fall sein!

- Segelschäden passieren oft durch überdimensionierte Segelfläche.
- Reffen Sie rechtzeitig, wenn entsprechende Wetterbedingungen sich ankündigen.

Wann ist „rechtzeitig“?

Alte Segler-Regel: wenn Sie zum ersten Mal darüber nachdenken, ob Sie reffen sollten, sollten Sie es **gleich** tun!

Jedes Jahr gibt es schwere Verletzungen und hohe Sachschäden durch Patenthalsen:

Setzen Sie bei weit gefeierter Großschot immer einen Bullenstander! Der Bullenstander wird immer am **äußersten** Ende des Großbaums befestigt, nicht in der Mitte. Die Leine soll möglichst vorne, bei der Springklampe oder besser an der Bugklampe angeschlagen werden, um den Zugwinkel zu optimieren.

Winschen belegen

Winschen immer am besten mit 4 (!) Törns belegen, damit die Zugkräfte von der Winschtrommel aufgefangen werden 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 Winsch legen. Finger von der Winsch freihalten. Gefährlich, wenn Zug auf die Schot kommt, vor allem beim Lösen der Schot.



Dies ist ein ganz wichtiger Punkt, Ihre Crewmitglieder **eindringlichst** darauf hinweisen! Quetschungen der Finger durch Unachtsamkeit sind immer wiederkehrende Unfälle.

Autopilot

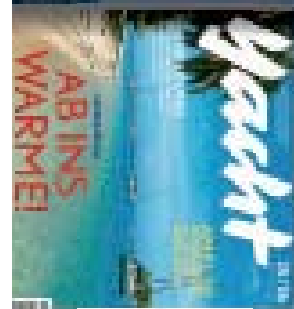
Der Autopilot unterstützt am besten bei längerem Geradeausfahren unter Motor (z.B. bei Flaute).

- Vorsicht unter Segel: Bei starkem Ruderdruck und Wellengang kann der Autopilot Probleme durch ständige Kurskorrekturen bekommen und beschädigt werden!
- **Der Autopilot braucht viel Strom - der abends in der Ankerbucht fehlt! Behalten Sie die Batteriespannung im Auge!**

Hinweis zu Außenplotter und Seekarte

Der Außenplotter ist NICHT die Seekarte und ersetzt diese nicht, wie viele meinen. Er ist nur ein Hilfsmittel. Die Anzeigen können ungenau sein.

- Schäden, die entstehen, wenn ohne Seekarte navigiert wird, kann der Versicherer des Schiffes ablehnen (Verstoß gegen Sorgfaltspflichten, Obliegenheitsverletzung).
- Dokumentieren Sie zumindest von Zeit zu Zeit Position, Zeit und Kurs in der Seekarte mit Bleistift.



YACHT – Europas größtes Segelmagazin erscheint alle 14 Tage und schreibt von der Leidenschaft der Segler

FASZINATION SEGELN

Mehr auf www.yacht.de

Seeventile

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

Schiffsluken

Luken brechen oder verbiegen sich, wenn man darauf tritt oder wenn sich Schoten in geöffneten Luken verklemmen. **Leider ein sehr häufiger Schaden!**

- 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 nach der Öffnung in der Stellung belassen werden, in der das Luk geöffnet wurde.

Bordtoilette

Lassen Sie sich bei der Yachtübergabe die einwandfreie Funktion aller WC's vorführen! Mindestens einmal durchpumpen, denn ein immer wiederkehrendes Problem stellen verstopfte Toiletten dar. Das ist besonders ärgerlich, wenn man dieses Problem nicht selbst verursacht, sondern vom Vorgänger übernommen hat.

- Lassen Sie sich die Funktion des Fäkalientanks erklären, der in Buchten geschlossen bleibt und nur im offenen Meer entleert wird.
- Vor jedem Gebrauch die Toilette 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!

Bewährte Seemanns-Regel: nichts, was ich nicht gegessen oder getrunken habe, kommt in die Toilette!

Wassertank - Dieseltank

Achtung: nie Wasser- und Dieseltank verwechseln! Die Versicherung kann den Schaden ablehnen.

Ein banaler, aber sehr wichtiger Punkt bei der Creweinweisung! Es passiert leider öfter, vor allem wenn Crewmitglieder in der Marina „helfen“!

- Falls es passiert, Motor nicht starten und an Ort und Stelle Vercharterer um Anweisung fragen.

Dinghi und Aussenbordmotor

Dinghi niemals hinter der Yacht herziehen, da starke Zugkräfte die Halterungen des Beibootes abreißen können.

- Dinghi-Schäden und „Verlieren“ wegen Schleppens kann grob fahrlässig sein!
- Auch bei geringer Geschwindigkeit (z.B. in Marinas) nie das 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. Die Diebstahlgefahr ist groß.
- Berührt der Propeller des AB-Motors Grund, bricht der Sicherungs-Splint in der Propellerwelle. Das kann leicht an Bord repariert werden, wenn ein Ersatzsplint vorhanden ist (dieser befindet sich meist beim Werkzeugsatz des AB).

Trotzdem ist der Ausfall des AB-Motors immer lästig und gefährlich!

Abhalten einer Yacht

Wenn eine Yacht auch nur leicht driftet, dann sind viele Tonnen Masse in Bewegung. Arm- und Beinknochen sowie Relingstützen können dem nichts entgegensetzen. Weisen Sie bei der Creweinweisung hierauf nochmals explizit hin!

- 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: (Quetsch- und Bruchgefahr!) und soll deshalb unbedingt unterlassen werden.
- Niemals an Relingsdraht oder Relingstützen drücken (Stützen verbiegen sich und brechen aus!).



Hafen- und Ankermanöver, Vermeiden von 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 die Kalibrierung des Echolotes:

a) Messung ab Wasseroberfläche: dann entspricht die angezeigte Tiefe der echten Tiefe und sollte gleich der Tiefe in der Karte sein (Gezeiten berücksichtigen!)

b) Messung unter Kiel: leider häufig bei Charteryachten, „aus Sicherheitsgründen“ so eingestellt. Hier sehen Sie die Resttiefe unter dem Kiel, was in Buchten und Häfen oft verwirrend ist.

- Achten Sie bei ALLEN Schiffsmanövern auf drohende Rumpfschädigungen (auch seitliche).

• Vorsicht auch bei allen Hafen-Ein- und Ausfahrten!

• Vorsicht beim Einparken in den Liegeplatz. Hier passieren die meisten Schäden.

• Vorsicht beim Rückwärtsfahren in Häfen und Buchten: der Tiefenmesser sitzt im Bug und zeigt genug Tiefe, während dem Ruder schon Grundberührung droht. Ausguck einteilen!

- Niemals mit geöffneter Badeplattform anlegen! Teure Schäden an Mechanik und Korpus gelten als grob fahrlässig verursacht!

Bootsschuhwerk

Geeignete Bootsschuhe haben eine fein profilierte, helle Gummisohle. Unpassend sind 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 Tipps:

Zur guten Seemannschaft und Verantwortung des Skippers gegenüber der Crew gehört es auch über die Charterrisiken und deren Absicherungen zu sprechen.

Gleich informieren:
www.yacht-pool.com

...und wenn es doch mal kracht?

Hoffentlich YACHT-POOL versichert - beim Pionier von Charterversicherungen

Skipper-Haftpflichtversicherung

Charter-Kautionsversicherung

**Skipper- und Crew-
Unfallversicherung**

Skipperrechtsschutz-Versicherung

Beschlagnahme-Versicherung

**erweiterte
Folgeschadenversicherung**

Charterrücktritt-Versicherung

Versicherungen für Berufsskipper



12 Monate Versicherungsschutz!

**Chartern Sie so oft Sie wollen,
wann Sie wollen - weltweit!**

**Persönliche Beratung durch
wassersportbegeisterte Berater.**

**YACHT-POOL
Wassersportversicherung.
Unsere Leidenschaft ist
Ihre Sicherheit.**

**YACHT-POOL, Pionier von
Charterversicherungen,
hilft auch last minute vor dem
Törnbeginn!**

**Email und Telefon
siehe unten.**



YACHT-POOL Deutschland · Schützenstr. 9 · 85521 Ottobrunn · Tel.: 0049 89 746734-80 · Email: info@yacht-pool.de

YACHT-POOL Österreich · Staufenberg 16 · 5081 Anif · Tel.: 0043 5356 20433 00 · Email: info@yacht-pool.at

YACHT-POOL Swiss GmbH · Freiestraße 25 · CH- 8610 Uster · Tel: 0041 44 941 49 57 · Email: info@yacht-pool.ch

www.yacht-pool.com