

# Segelclub UniversitätsSpital Zürich (SC USZ)

## Schiffshandbuch

für das Clubschiff

## Etap / Iris



## Das Wichtigste in Kürze

*Der Schiffsführer ist verpflichtet dieses Handbuchs und dessen Anhänge 1 und 2 zur Kenntnis zu nehmen.*

### **Vor dem Ablegen**

- *Vor dem Anlassen den hochgezogenen Motor maximal nach unten senken.*
- *Nicht auf die Kunststoffluken über dem Niedergang und vor dem Mast stehen.*
- *Nur Bootswarte dürfen Änderungen oder Reparaturen am Boot oder an den Verbindungen zur Steganlage vornehmen, Notfälle ausgenommen.*

### **Unterwegs**

- *Bei Schwierigkeiten mit dem Motor, diesen abstellen. Es dürfen keine Änderungen am Motor vorgenommen werden. Weiterfahrt unter Segel oder mit Paddel oder Hilfe anfordern.*
- *Wird an einem anderen Ort, als am Standplatz angelegt oder wird geankert, so ist dies im Logbuch einzutragen, ausgenommen sind Kurse oder andere vom Verein organisierte Anlässe.*
- *Beim Segelbergen die 2 Reffleinen des Grosssegels nicht dichtnehmen, völlig locker lassen.*

### **Zurück im Hafen**

- *Beim Anlegen am Stegplatz am Mythenquai darf keinesfalls mit dem Bug am Steg angestossen werden.*
- *Im Hafen: Pinne mit der vorgefertigten Leine mittels Mastwurf sichern und die Endschlaufen über beide Heckklampen legen.*
- *Bei angebrachter Persenning Steckbrett in der Kajüte deponieren.*
- *Für Persenningbefestigung siehe Bilder in Anhang 2.*
- *Das Boot nicht einfach hinterlassen, wie es angetroffen wurde, sondern wie es korrekt zu hinterlassen ist.*
- *Probleme und Mängel im Logbuch eintragen und per Mail dem Bootswart (cc Chefbootswart) melden, kritische Fälle sofort per Telefon.*
- *Grundberührung melden, auch wenn diese unsicher ist, aber möglich sein könnte.*

## Aktuelles

Bitte beachte die online-Meldungen zum Boot (sichtbar im Reservationsfenster) mit aktuellen Hinweisen.

Der restliche Platz auf dieser Seite ist für den Bootswart reserviert. Er kann aktuelle Mitteilungen hier einfügen.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Verhalten in Notfällen</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Verhalten bei Sachschäden</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Kontaktadressen</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Anforderungen an den Schiffsführer</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Allgemeine und weitere Bedingungen</b> .....	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Seemannschaft und wichtige Hinweise</b> .....	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Schiffsinventar und Logbucheintrag</b> .....	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Regattieren</b> .....	<b>9</b>

## Anhänge

<b>1</b>	<b>Bedienungsanleitung</b>
<b>2</b>	<b>Bedienungsanleitung, Fotos und Skizzen (in Bearbeitung)</b>
<b>3</b>	<b>Logbuchblätter</b>
<b>4</b>	<b>Windstärkentabelle</b>
<b>5</b>	<b>Schiffsausweis (Original)</b>
<b>6</b>	<b>Motor-Abgaswartungsdokument (Original)</b>
<b>7</b>	<b>Schiffsinventar</b>
<b>8</b>	<b>Technische Daten</b>
<b>9</b>	<b>Typische Winde auf dem Zürichsee</b>
<b>10</b>	<b>Nützliche Apps und Links</b>
<b>11</b>	<b>Ein- und Auswassern (in Bearbeitung)</b>
<b>12</b>	<b>Anhänger und Strassentransport (in Bearbeitung)</b>
<b>13</b>	<b>Winterlager (in Bearbeitung)</b>
<b>14</b>	<b>Spinnakersegeln (in Bearbeitung)</b>
<b>15</b>	<b>Notizpapier</b>

## 1 Verhalten in Notfällen

Bei Personenschäden oder schwerer Havarie sofort Kontakt mit einer der folgenden Stellen herstellen und falls nötig Notsignale geben (rote Flagge, Horn).

- Seepolizei Kt. Zürich (Oberrieden) 044 722 58 00
- Wasserschutzpolizei Stadt Zürich 044 411 84 11
- Allgemeine Notfallnummer (Polizei) 117
- Fotos machen und Zeugen notieren.
- Telefonische und schriftliche Mitteilung an Bootswart, Chef-Bootswart und Präsidium.

## 2 Verhalten bei Sachschäden

- Folgeschäden verhindern bzw. begrenzen.
- Bei Manöverunfähigkeit Hilfe anfordern (Schiff in der Nähe oder Polizei).
- Falls möglich Fotos machen und Zeugen notieren.
- Schriftliche Mitteilung an Bootswart mit cc Chefbootswart.

## 3 Kontaktadressen

**Bootswart:** Martin Lysser

Tel. M 079 717 87 32, Mail: [martin.lysser@gmail.com](mailto:martin.lysser@gmail.com)

**Chef-Bootswart:** Fritz Bräker

Tel. P 044 840 16 81, Tel. M 078 802 59 02, Mail: [fritz.braeker@bluewin.ch](mailto:fritz.braeker@bluewin.ch)

**Präsidium:** Claudia Allerkamp

Tel. G 044 411 20 16, Tel. M 079 717 92 83

Mail: [praesidium@scusz.ch](mailto:praesidium@scusz.ch)

## 4 Anforderungen an den Schiffsführer

### Verantwortung

An Bord muss eine Person die Funktion des Schiffsführers innehaben. Dieser muss die gesetzlichen Anforderungen erfüllen und muss sich über die Vorgaben des Vereins zum Führen des Schiffs informieren. Der Schiffsführer trägt in allen Situationen und für alle Entscheidungen an Bord die Verantwortung.

### Vorgaben des Vereins

Für die Nutzung eines Clubschiffes muss der Schiffsführer Mitglied des Vereins und an Bord sein, also z.B. der Ausleiher, ein Instruktor, Bootswart oder Leiter HHS mit der entsprechenden Freigabe für das Boot.

Es ist Sache des Schiffsführers sich über den neusten Stand der amtlichen Vorgaben und jenen des Vereins zu informieren.

Der Schiffsführer ist u.a. zuständig für:

- Kontrolle der Funktionsfähigkeit und Vollständigkeit der amtlich vorgeschriebene Mindestausrüstung bei Schiffsübernahme
- Anpassung der Rettungswesten vor Fahrtantritt
- Sorgfältige Behandlung des Schiffs nach den Regeln der Seemannschaft
- Vollständiger und gut lesbarer Logbucheintrag sowie Meldung an Bootswart, falls nur noch ein leeres Logbuchblatt vorhanden ist.
- Schriftliche Meldung (E-Mail, SMS) von Schäden, Mängeln und Problemen an den Bootswart mit cc Chef-Bootswart, in schwerwiegenden Fällen und bei Unfällen auch ans Präsidium
- Hinterlassen des Schiffes in ordentlichem und sauberem Zustand (innen und aussen)
- Beim Verlassen des Schiffs nach dem Anlegen oder Ankern ist darauf zu achten, dass das Schiff auch bei sich ändernden Wetterverhältnissen oder anderen Umständen, nicht beschädigt werden kann.
- Kenntnis von Untiefen, ungeeigneten Anlegestellen und anderen Einschränkungen auf dem Wasser.

### **Meldungen**

Schäden, Probleme, fehlendes Material und besondere Vorkommnisse sind im Logbuch einzutragen und umgehend per Mail dem Bootswart (cc Chef-Bootswart) zu melden. Schäden, welche die weitere Benützung des Schiffs behindern oder gar verunmöglichen könnten, müssen sofort auch telefonisch dem Bootswart und dem Chef-Bootswart gemeldet werden; falls beide nicht erreichbar sind, ist das Präsidium oder eine andere Person der Vereinsleitung zu informieren.

Eine **Grundberührung** muss immer per Mail mit Beschreibung der Umstände umgehend gemeldet werden. Das gilt auch für Fälle, bei denen eine Grundberührung unsicher ist aber möglich sein könnte. Ist die Grundberührung sicher, so ist zudem eine telefonische Meldung zu machen.

Wird bei der Übernahme ein nicht gemeldeter Mangel festgestellt, so kann der vorhergehende Benutzer dafür haftbar gemacht werden. Schon bekannte Mängel, z.B. im Logbuch eingetragene Mängel, sind von dieser Regelung ausgenommen.

Niemand ist perfekt und Fehler können passieren. Aber es wird erwartet, dass ein Missgeschick, ob klein oder gross, immer umgehend gemeldet wird.

### **Schiffsführerberechtigung**

Zur selbständigen Schiffsführung ist für die Etap/Iris ein D-Schein und eine Schiffseinführung notwendig. Alternativ genügt eine erfolgreich und ohne Absenzen absolvierte Teilnahme an einem Fortgeschrittenenkurs mit Unterricht auf der Etap.

### **Reservationsberechtigung und Mitteilungen**

Die Schiffsausleihe darf nur für den privaten Gebrauch erfolgen. Eine kommerzielle Verwendung des Schiffs, z.B. für Segelschule oder Events, ist nicht gestattet. Bei der Online-Reservation sind allfällige Einträge im Feld Bemerkungen zu beachten.

### **Spinnackersegeln**

Spinnackersegeln ist nur nach erfolgreicher Absolvierung des entsprechenden Kurses erlaubt.

Ein nasses Spinnacker-Segel muss im Hafen getrocknet werden. Ist dies nicht möglich, muss das Segel spätestens am Folgetrag um 13 Uhr trocken wieder auf dem Schiff deponiert sein. Wird der Spinnacker nicht auf dem Schiff gelassen, so ist dies im Logbuch zu vermerken und dem Bootswart (cc Chefbootwart) eine Meldung zu machen. Ein Spinnackersegel mit nur kleinen nassen Flächen, kann in der Kajüte zum trocknen ausgelegt werden.

### **Einhandsegeln**

Einhandsegeln ist erlaubt. Wenig geübten Seglern wird jedoch davon abgeraten. Ausserdem wird auf das erhöhte Risiko hingewiesen.

### **Anlandungen an fremden Orten und andere Gefahren**

Wird an einem anderen Ort als dem Heimathafen angelegt, so muss der Schiffsführer vorab die nötigen Abklärungen treffen, um ein sicheres Anlegen verantworten zu können. Dies gilt sinngemäss auch für Ankermanöver.

Verschiedene Anlegestellen sind z.B. wegen Wellenschlag, Untiefen oder schlechten Belegungsmöglichkeiten problematisch und dürfen nur mit grösster Vorsicht benützt werden.

**Das Anlegen an folgenden Orten muss zwingend im Logbuch eingetragen werden, wie zum Beispiel:**

- Restaurant Mönchhof am See
- Restaurant Fischers Fritz (Camping)
- Seerestaurant Künsnacht

Unter folgendem Link sind verschiedene Untiefen, Hindernisse und Gefahren auf dem Zürichsee aufgeführt: [www.skipperguide.de/wiki/Zürichsee/Untiefen](http://www.skipperguide.de/wiki/Zürichsee/Untiefen). Die entsprechende Aufzählung ist nicht abschliessend.

## **5 Allgemeine und weitere Bedingungen**

### **Allgemeine Bedingungen (AGB)**

Wird ein Angebot des Clubs genutzt, so gelten für alle Mitglieder die Allgemeinen Bestimmungen (AGB) sowie alle weiteren Bestimmungen auf der Webseite [www.scusz.ch](http://www.scusz.ch) des Clubs. Diese Bestimmungen werden nach Bedarf angepasst. Es ist Sache der Mitglieder sich über den neusten Stand zu informieren. Die Inanspruchnahme eines Clubangebots bedingt die Akzeptanz der Bestimmungen.

### **Versicherung, Schadenfall und Haftung**

Es wird auf das Kapitel „Versicherung, Schadenfall, Haftung“ der AGB hingewiesen.

Wird bei der Übernahme ein nicht gemeldeter Mangel festgestellt, so kann der vorhergehende Benutzer dafür haftbar gemacht werden. Schon bekannte Mängel, z.B. im Logbuch eingetragene Mängel, sind von dieser Regelung ausgenommen.

Für die Clubboote hat der SC USZ eine Kasko-Versicherung mit einem Selbstbehalt von CHF 500 abgeschlossen. Dieser Selbstbehalt ist bei einem selbstverschuldeten Schaden vom verantwortlichen Schiffsführer bzw. dem Ausleiher zu übernehmen.

Einfacher Diebstahl sowie eine Beschädigung des Motors beim Abnehmen sind nicht versichert.

Wird der Motor auf dem Wasser abgenommen, so muss er mit einer geeigneten Leine mit dem Boot verbunden sein. Bei Verlust des Motors auf dem Wasser kann der Versursacher für Ersatz- und allfällige Bergelkosten haftbar gemacht werden.

### **Schiffshandbuch**

Für Schiffsführer und Personen, die in dessen Auftrag handeln, ist das Schiffshandbuch inkl. Anhänge 1, 2 und 3 verbindlich.

- Anhang 4 enthält Windstärkeninfos als Hilfe beim Ausfüllen des Logblatts
- Anhänge 5 und 6 enthalten Originaldokumente, die bei Kontrollen vorzuweisen sind
- Anhang 7 enthält eine Inventar-Checkliste
- Anhänge 8 - 10 enthalten allgemeine Infos
- Anhänge 11 - 13 enthalten Checklisten für den Bootswart.
- Anhang 14 enthält eine Anleitung fürs Spinnakersegeln
- Anhang 15 Die Notizblätter sind für allgemeinen Gebrauch

Das Schiffshandbuch wird aufgrund von neuen Erkenntnissen oder Änderungen am Schiff periodisch angepasst. Es wird empfohlen das Handbuch immer mal wieder zu studieren.

### **Unterhalt und Pflege des Boots**

Nur Bootswarte dürfen Reparaturen und Änderungen am Schiff oder dessen Verbindungen zu den Steganlagen vornehmen; unabdingbare Notreparaturen sind davon ausgenommen.

Speziell bei Motorproblemen dürfen am Motor keine Reparaturen oder Manipulationen vorgenommen werden, auch nicht um mit Motorantrieb in den Hafen zurückzufahren.

Das Boot darf nicht einfach hinterlassen werden, wie es angetroffen wurde, sondern wie es korrekt zu hinterlassen ist.

Es ist verboten an Bord brennbare Materialien zu entzünden oder Einrichtungen mit Brennstoffen zu benutzen, wie z.B. Kerzen, Petrollampen, Grill oder Camping-Kocher.

## **6 Seemannschaft und wichtige Hinweise**

### **Törnplanung**

Es gehört zur guten Seemannschaft sich vor jeder Ausfahrt über die Wetterprognosen zu informieren. Die regelmässige Beobachtung der Wetterentwicklung während der Fahrt und frühzeitige Massnahmen bei möglichen Starkwinden sind wichtig. Je nach Tageszeit und Örtlichkeit ist ein rechtzeitiger Rückzug in einen Hafen oder ein geordnetes Abwettern auf dem Wasser in Betracht zu ziehen.

Wenig geübten Seglern wird ein wiederholtes Studium der Bedienungsanleitung empfohlen. Dasselbe gilt für Personen nach einer längeren Segelpause. Der Bootswart oder der Chef-Bootswart können für eine Wiederholung der Bootseinführung angefragt werden.

### **Rettungswesten**

Es wird empfohlen die Rettungswesten immer zu tragen. Dies gilt insbesondere bei tiefen Wassertemperaturen, wenig geübten Mannschaftsmitgliedern, bei Kindern an Bord, sichtbarem Starkwindaufkommen und bei Starkwindwarnung. Es obliegt dem Schiffsführer rechtzeitig die nötigen Massnahmen anzuordnen.

Bei Kursen und begleitetem Segeln (z.B. Schiffseinführungen, Happy Hour Sailing, An- und Absegeln, Regatten des Clubs) sind immer Rettungswesten zu tragen.

Es ist verboten sich mit den Rettungswesten des Vereins absichtlich ins Wasser zu begeben.

Automatische Rettungswesten öffnen sich beim Kontakt mit Wasser. Hat sich eine automatische Rettungsweste des Vereins geöffnet, so ist dies im Logbuch zu vermerken und umgehend per Mail oder SMS dem Bootswart (cc Chef-Bootswart) mit Beschreibung der Umstände mitzuteilen. Öffnet sich eine automatische Rettungsweste durch Fahrlässigkeit, so haftet der Schiffsführer bzw. der Ausleiher für die Kosten der Westenrevision.

### **Verschiedene Hinweise**

Ein sorgfältiger Umgang mit dem Schiff und ein verantwortungsbewusstes Verhalten ist Pflicht für alle Personen an Bord.

Alle Personen an Bord sind für ihre persönliche, der Witterung angepasste Ausrüstung selbst verantwortlich.

Bei schwierigen Bedingungen sollte ein Schiffsführer mit wenig Erfahrung nicht zögern Hilfe anzufordern, z.B. andere Schiffsbesatzungen oder die Seepolizei.

Die kantonalen Polizeidienste des Zürichsees machen im Sommer regelmässig grossangelegte Schiffskontrollen auf dem See. Dabei werden der Schiffsausweis (Original), das Abgaszertifikat (Original) und die amtlich vorgeschriebene Ausrüstung kontrolliert. Auch ein auffälliges Verhalten kann Grund für eine polizeiliche Kontrolle sein.

Fragen oder Anregungen zum Schiffshandbuch sind willkommen und können schriftlich an den Chef-Bootswart gerichtet werden.

## **7 Logbucheintrag**

- Das Logbuchblatt (siehe Anhang 3) unmittelbar nach der Bootsausleihe **gut leserlich und vollständig ausfüllen**
- Angabe von Vorname, Name und Mitglied-Nr. sind zwingend
- ✓ heisst keine Mängel beim Inventar, den Segeln und dem Rigg
- Tageszeit Sommersaison: Vm = bis 13 Uhr, Na = Nachmittag 13:00 – 17:30 Uhr, Ab = Abend ab 17:30 Uhr
- Tageszeit Wintersaison: Vm = bis 13 Uhr, Na = ab 13 Uhr
- Geschätzte Windstärke in Beaufort (Bf), siehe Tabelle in Anhang 4
- Ankern oder Anlandungen an fremden Orten

## **8 Regattieren**

Der SC USZ ist ein Verein für Fahrtensegler. Die Teilnahme an Regatten mit Clubschiffen wird vom Verein nicht gefördert. Es ist Vereinspolitik möglichst vielen Mitgliedern an möglichst vielen Terminen das freie Segeln zu ermöglichen. Auch das Reservieren weit im Voraus zu immer gleichen Terminen, z.B. für Abendregatten oder Regattatrainings, ist unerwünscht.

Für die Teilnahme an Regatten gelten folgende Regeln:

- Das Regattieren mit Clubschiffen ist auf dem Zürichsee grundsätzlich erlaubt, nicht aber auf anderen Seen. Es wird ausdrücklich auf das erhöhte Gefahrenpotenzial für Mannschaft und Schiff hingewiesen.
- Der Verein lehnt ausdrücklich jegliche Haftung für Schäden und Risiken ab, die mit den Versicherungen des Vereins nicht abgedeckt sind.
- Für Regatten braucht es eine Swiss Sailing Lizenz. Für den Erwerb einer temporären Lizenz kann man sich an den Verein wenden, der die Regatta ausrichtet.
- Die Mitgliedschaft beim Segelclub SIMPL, Meilen berechtigt zu einer günstigen Jahreslizenz.
- An Abendregatten kann ohne Lizenz teilgenommen werden.

Bei vom Verein organisierten Segelanlässen gelten die AGB und die Bestimmungen dieses Handbuches.

## Schiffshandbuch Anhang 1: Bedienungsanleitung für Etap / Iris

### 1 Inbetriebnahme

Schiff mit sauberen nicht färbenden Schuhen, die erst am Steg angezogen werden, betreten.

#### Allgemeinen Schiffszustand kontrollieren

Persenning, Sauberkeit, Ordnung, Rigg, Schäden, Taping spitzer Gegenstände (Bolzensicherungsringe), Motor, Steckbrett (in Kajüte deponiert), Fallen, Schoten, Segel, fehlendes Material, Logbucheinträge, Fender, amtlich vorgeschriebene Mindestausrüstung.

#### Vorbereitungen

- Persenning, Gepäck, Fender und übriges Material im Bug- oder Heckbereich der Kajüte so verstauen, dass es auch bei starker Lage nicht auf den Bereich zwischen Niedergang und Kielschacht fallen kann (Unfallgefahr).
- Grossfall und Fock anschlagen. Dieser Schritt kann auch an der Takelboje gemacht werden.

### 2 Motor

Der 4-Takt Yamaha-Motor hat 2.5 PS mit Neutral- und Vorwärtsgang. Für die Rückwärtsfahrt muss er 180 Grad gedreht werden.

- **Vor dem Anlassen den hochgezogenen Motor ganz nach unten senken.** Die unteren zwei Räder der Motorhalterung müssen den unteren Anschlag berühren. Ist dies nicht der Fall, muss der Motor von Hand nach unten gestossen werden, sonst nimmt der Motor Schaden (zu wenig Kühlung).
- Benzinvorrat kontrollieren (Tankdeckel vorsichtig öffnen, Deckelsicherung könnte defekt sein)
- Entlüftungsknopf (auf dem Tankdeckel) öffnen, Benzinhahnhebel öffnen (Stellung 90 Grad zur Antriebsrichtung), Pfeil an Motorgaspinne auf Startstellung drehen, Choke (Kaltstartbetätigung) ziehen, Gang auf neutral, Startergriff leicht ziehen bis Widerstand spürbar ist, dann kräftig und möglichst in horizontaler Richtung bis zum Ende durchziehen.
- Startergriff nicht gegen den Motor zurückschlagen lassen, nicht bei laufendem Motor ziehen.
- Sobald Motor läuft, Choke ausschalten, kontrollieren ob Kühlwasser läuft.
- Motor warm laufen lassen, dauert je nach Temperatur 1 - 2 Minuten. Test: Motor stellt im Leerlauf beim kurzen schnellen Gas geben nicht ab.
- Bei warmem Motor ohne Choke starten.
- Benzinzufuhr vor Gangschaltung auf Minimum drehen, Propellerstillstand abwarten (dauert 1 – 2 Sekunden).
- Die Steuerung mit dem Motor ist sehr wirkungsvoll. Bei gleichzeitigem Benutzen von Schiffspinne und Motor beide immer parallel halten.
- Die Motor-Drehwiderstandsschraube darf nicht zu stark angezogen sein. Bei zu wenig Drehwiderstand dreht sich der Motor ungewollt, vor allem beim Rückwärtsfahren, darum laufend beobachten.
- Beim Rückwärtsfahren genügt i.d.R. wenig Gas. Bei viel Gas kann der Motor nach oben kippen und muss mit der Hand nach unten gedrückt werden.
- Wird der Motor rasch um 180 Grad gedreht, muss der Gang nicht ausgeschaltet sein.
- Beim Schliessen des Tankdeckels und der Lüftungsschraube keine Kraft anwenden.
- Beim Segeln (vor dem Hochziehen des Motors) Tanklüftung und Benzinhahnhebel schliessen (Stellung 0 Grad zur Antriebsrichtung)

- Bei Schwierigkeiten mit dem Motor diesen abstellen. Es dürfen keine Änderungen am Motor vorgenommen werden; Weiterfahrt unter Segel oder mit Paddel oder Hilfe anfordern.
- Im Hafen abgestellten (im Winter warmen) Motor hochziehen und hochklappen.

### 3 Aus- und Einlaufen

Die nachfolgende Beschreibung setzt voraus, dass mindestens 2 Personen an Bord sind.

Vor dem Aus- und Einlaufen Paddel und Bootshaken bereit machen (senkrecht in Kajüte stellen dadurch schnell greifbar, Haken des Bootshakens nach oben richten).

Bei allen Windrichtungen und Windstärken, ist es am sichersten unter Motor aus- und einzulaufen.

Bei defektem Motor und wenig Wind kann mit Paddel ausgelaufen werden, vorausgesetzt eine Person hat die dazu nötige Segelpraxis. Ans Wetter bei der Rückkehr denken.

Einhandsegeln sowie Ein- und Auslaufen unter Segel ist erlaubt. Es wird aber ausdrücklich auf das erhöhte Risiko und die dazu nötige Erfahrung hingewiesen.

Die Takelboje der Steganlage Mythenquai befindet sich in der Verlängerung der Mittellinie der zwei nördlichen Stege, 20 - 30 Meter seewärts von den Stegenden.

Die zwei Bojen in östlicher Richtung des Stegendes gehören der Wasserschutzpolizei und dürfen nicht als Takelbojen benützt werden.

#### Auslaufen

Nachfolgend wird eine Methode beschrieben, die ein kontrolliertes Auslaufen bei allen Wetterlagen erlaubt.



- Das Ende einer langen Leine (etwa 8 m) an der Bb-Bugklampe befestigen, das andere Ende durch den Ring am Steg ziehen, zum Boot zurückholen und belegen.
- Sicherstellen, dass die orange Leine zwischen Boje und Steg frei liegt (Badeleiter beachten).
- Bb-Fender auf Deck deponieren (noch nicht abnehmen), sie stören beim Rückwärtsfahren entlang der Boje.
- Motor starten und auf Rückwärtsfahrt drehen, kein Gas geben.
- Beide Bugbelegleinen und die Hilfsleine (zum Heranziehen des Bootes an den Steg) auf den Steg werfen.
- Lange Leine im Bug langsam fieren, während der Steuermann das Boot zurück zieht und die Heckbelegleinen am Bojenring festmacht. Der Steuermann sorgt dafür, dass das Schiff nicht zum Steg zurücktreibt, z.B. bei Südwind. Der Steuermann kann allenfalls mit einer Leine das Heck an der Boje provisorisch sichern, um die Belegleinen in aller Ruhe durch den Bojenring zu stecken.
- Lange Leine im Bug kurzstagen nehmen. Sicherstellen, dass keine Verbindung mehr zur Boje besteht. Auf Kommando des Steuermanns die Leine im Bug einholen, gleichzeitig Gang einschalten (in Rückwärtsposition) und wenig Gas geben (meist genügt Standgas).
- Bugmann muss Abstand zu Nachbarbooten beim Ausfahren sicherstellen.
- Boje auf Bb halten, 100 – 200 m rückwärts und senkrecht zum Ufer in Richtung See fahren, Motor auf Vorwärtsfahrt drehen, Ruder und Motor parallel stark einschlagen und Schiff nach einer engen Halbkreisdrehung weiter in Richtung See steuern.
- Segel unter Motor oder an der Takelboje setzen.

## Einlaufen

Empfehlung: Vom See her die gleiche Route benutzen, wie beim Auslaufen.

**Wichtig:** Beim Anlegen darf unter keinen Umständen mit dem Bug am Steg angestossen werden.

Nachfolgend wird eine Methode beschrieben, die ein kontrolliertes Einlaufen bei allen Wetterlagen erlaubt.

- Segel unter Motor oder an der Takelboje bergen.
- Das Ende einer langen Leine (etwa 8 m) an der Bb-Bugklampe befestigen, die restliche Leine in die Kajüte fallen lassen. (Wenn das Ende einer Leine über Bord geht, besteht die Gefahr, dass sie sich im Motorpropeller verwickelt.)
- Je nach Windrichtung, Windstärke, Bootsgeschwindigkeit und Entfernung zur Boje den Motorgang vor dem Einfahren auf neutral schalten, Motor nicht abschalten. Falls kurz vor der Boje die Geschwindigkeit zu gering ist, kurz den Gang einschalten, ohne Gas. Boje auf Bb passieren.
- Der Bugmann sorgt mit dem Bootshaken für genügend Abstand zu den Nachbarbooten.
- Der Bugmann hält das Ende der langen Leine in der Hand, ruft laufend den noch verbleibenden Abstand zum Steg: 5 m, 4 m, 3 m, 2 m, 1 m, springt auf den Steg und verhindert, falls nötig, ein Anstossen am Steg.
- Beim Passieren der Boje (auf Bb) ergreift der Steuermann die orange Leine zwischen der Boje und dem Steg. Er korrigiert durch Zug nach hinten zu schnelle Fahrt und durch Zug nach vorn zu langsame Fahrt.
- Der Bugmann zieht die lange Leine durch den Ring am Steg, kommt aufs Schiff zurück, fiert die Leine während der Steuermann das Schiff zurückzieht, die schwarzen Belegleinen von der Boje nimmt und die beiden Enden in der Hand hält.

- Der Bugmann zieht das Schiff zum Steg und legt die Schlaufen der Bugbelegleinen über die Bb- bzw. Stb-Klampe. Zusätzlich legt er die Schlaufe der Leine, mit der das Schiff zum Steg gezogen werden kann, über die Bb-Klampe. Alle Schlaufen mit einem Überschlag auf die Klampen legen.
- Der Steuermann zieht das Schiff an den schwarzen Belegleinen zurück und legt die Schlaufen über die Heckklampen.
- Motor ausschalten.
- Bb-Fender ausserbord setzen.
- Lange Leine am Bug entfernen.

#### 4 Segeln

- Grosssegel setzen: Beide Reffleinen müssen vollständig lose sein.
- Dirk soweit fieren, dass sie auf allen Kursen lose am Grossbaum befestigt ist.
- Motor hochziehen (kippen unnötig), Tanklüftung und Benzinleitung schliessen.
- Segeltrimm: Spannung so viel wie nötig, so wenig wie möglich. Zu starke Spannung lässt die Segel rasch altern. Fockvorliek und Mastliek (Cunningham) nur soweit spannen, bis kleine Falten entlang des Lieks gerade verschwinden. Bei nachlassendem Wind Trimmspannungen sofort verringern.
- Beim Bergen des Grosssegels die Reffleinen lose lassen.
- Bei Regen ist auf das Spinnakersegeln grundsätzlich zu verzichten.

#### 5 Klarierung

- Alle Trimmeinrichtungen vollständig entspannen.
- Reffleinen des Grosssegels nicht dichtnehmen.
- Gross- und Fockfall am runden Bügel am Mast belegen.
- Grossschot und Baumniederholer öffnen, Grossbaum mit Dirk hochziehen bis Baum horizontal steht bzw. die Dirk maximal angezogen ist.
- Stromverbraucher ausschalten, in Kajüte am Mast unten.
- Fock rollen (nicht falten) und in der Kajüte verstauen, Schoten an Fock lassen.
- Grosssegel mit lockeren kurzen Buchten auf dem Baum falten (Wechsel bei jedem Mastreiter), Segellatten parallel auf dem Baum.
- Ein nasses Spinnakersegel muss im Hafen am Mast zum trocknen aufgehängt werden (Segelkopf mit Fall aufziehen, ein Schotauge sichern, dann flattern lassen). Ist dies nicht möglich, so muss das Segel anderswo getrocknet und umgehend wieder zurückgebracht werden. In diesem Fall den Bootswart (cc Chefbootswart) informieren und einen entsprechenden Logbucheintrag machen. Ist nur ein kleiner Teil des Segels nass (z.B. Unterliek), so kann dieser Teil offen in der Kajüte zum Trocknen ausgelegt werden.
- Logbucheintrag machen.
- Die Mitte der vorgefertigten weissen Leine mit einem Mastwurf um die Holzpinne vor der Auslegerhalterung legen und die Endschlaufen auf beiden Heckklampen belegen.
- Die Fender bei einer Relingstütze mit einem Mastwurf **ohne Slip** an der Relingleine festmachen, dann mit zwei halben Schlägen sichern (um Reling auf der anderen Seite der Stütze, verhindert Verrutschen).
- Das Steckschott (Steckbrett) in der Kajüte unter dem Niedergang in die Halterungen einschieben.
- Persenning anbringen, mit max. grossen Lederschlaufen : Fotos in Anhang 2 beachten.

## 6 Abschlussarbeiten

**Das Boot in sauberem und aufgeräumtem Zustand hinterlassen.**

### Logbucheintrag

- Mangel an leeren Logbuchblättern dem Bootswart melden.

### Schlusskontrolle

- Motor: hochgezogen und gekippt, Tankdeckel und Bezinleitung geschlossen
- Alle Trimmeinrichtungen locker
- Logbucheintrag
- Strom aus
- Fallen und Festmacherleinen richtig angebracht
- 4 Fender angebracht
- Sauberkeit und Ordnung
- Persenning richtig angebracht (Baum horizontal)

## 7 Spezielle Hinweise

### Hilfsleinen

- Anlegehilfe: Schwimmende (orange) Anlegehilfsleine zwischen Boje und Steg.
- Das Ende einer zweiten Hilfsleine ist am Steg befestigt. Die Schlaufe am anderen Ende wird auf dem Schiff auf der Bb-Bugklampe belegt. Diese Leine dient nur zum bequemen Heranziehen des Boots zum Steg. **Sie darf nicht als Beagleine verwendet werden.**

### Luken

- Nicht auf den Deckel über dem Niedergang und auf die Luke vor dem Mast treten. Deckel und Luke sind aus Kunststoff, darum besteht Bruchgefahr.

### Scharniere Heckklappen

- Falls die Heckklappen geöffnet werden, darf sich beim Schliessen keine Leine zwischen der Cockpitwand und der Heckklappe bei den Scharnieren befinden bzw. dort eingeklemmt werden, die Scharniere reißen sonst aus.

### Legende

**Kurzstag** Am Schiff befestigte Leine, die zu z.B. durch einen Ring am Steg *und* zurück zum Schiff geführt ist, wird soweit verkürzt bis eine Hand das lose Ende hält. Mit der andern Hand wird der vom Ring kommende Leinenteil gehalten. Auf das Kommando „Bugleine los“ kann der lose Leinenteil rasch und mit minimalem Widerstand eingeholt werden. Auch die Ankerleine wird beim Ankermanöver kurzstag genommen.

### Liegeplatz am Steg Mythenquai



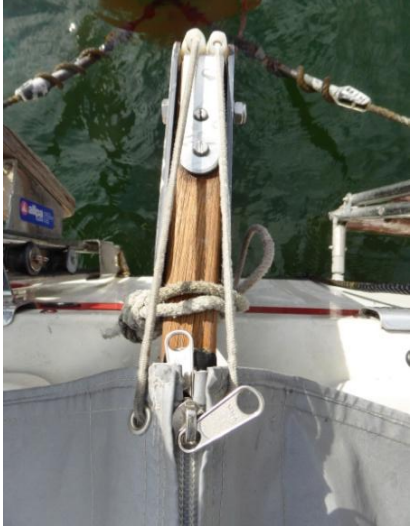
**Baum im Hafen mit Dirk horizontal stellen**



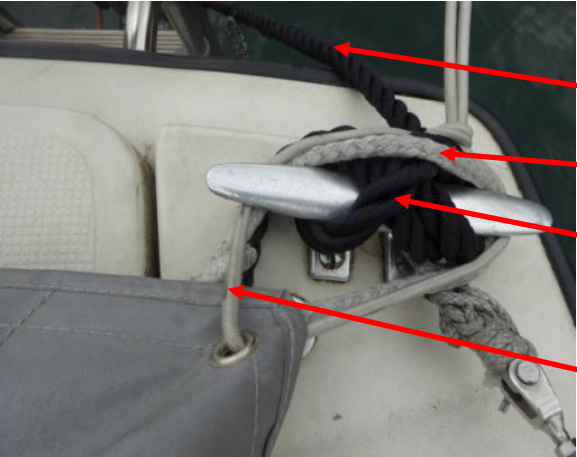
Dirk bis zum Anschlag durch Metallbügel ziehen, Grossschot ganz lose.

Dirk mit Curry-Klemme fixieren. (Baum ist horizontal)

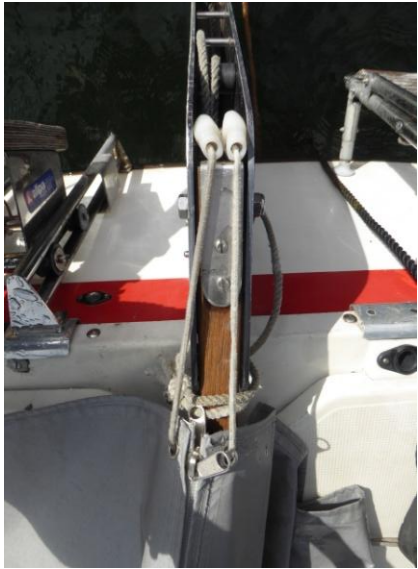
Dirkende unter dem Baum durchführen und auf der anderen Seite mit Slip sichern. Grossschot festziehen.



Persenning-Befestigung mit 2 Haken am Ruderblatt



- Heckbelegleine Bb
- Fixierung Ruderpinne
- Heckbelegleine mit Kopfschlag oder Schlaufe
- Gummischlaufe der Persenning





Persenning-Befestigung Heck Stb

**Alle Lederschleifen der Persenning-Befestigung müssen maximal gross sein.**

Persenning-Befestigung mit Haken Heck Stb



Persenning-Befestigung Relingstange Heck Stb



Persenning-Befestigung Relingstange Mitte Stb



Persenning-Befestigung Relingstange vorn Stb



Persenning-Befestigung am Mast über dem Bügel

Persenning-Befestigung am Baumende



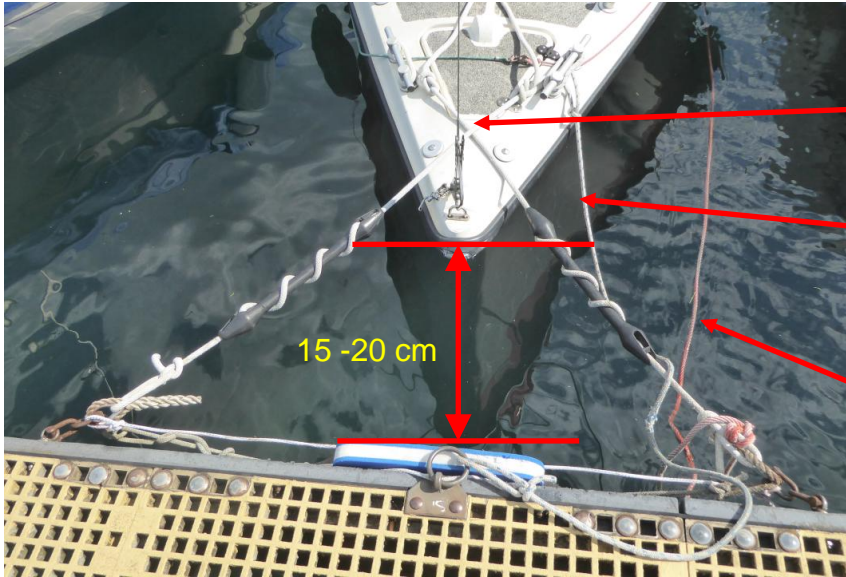
Persenning-Befestigung am Mastfuss



Alle Fallen dichtnehmen.



Zuerst Baum horizontal stellen, erst dann Grossschot dicht nehmen.

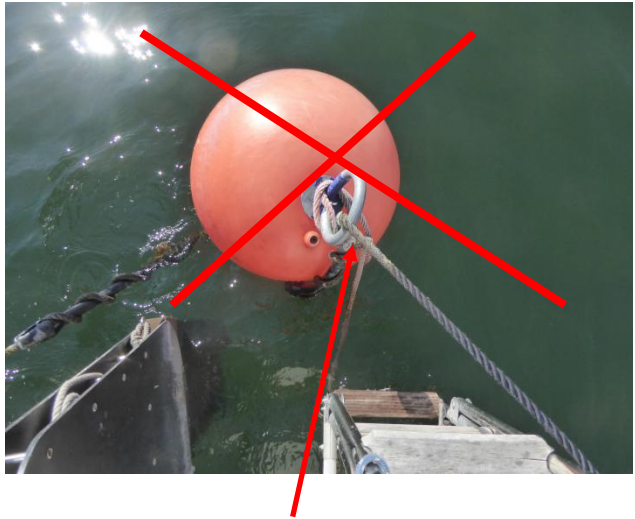


Bugbelegleinen  
gekreuzt über Bug

Leine zum bequemen  
Heranziehen des  
Boots

Hilfsleine zum  
Stoppen oder  
Heranziehen beim  
Anlegen

15 - 20 cm

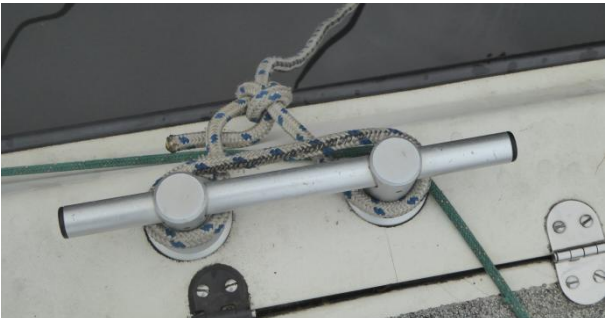


Heckbelegleine nicht durch Bojenring  
führen. Die Leine muss von unterhalb  
der Boje direkt zur Heckklampe führen.

Beim kräftigen Heranziehen zum Steg muss das Boot  
15 - 20 cm vorher stoppen.



Bugbelegleine mit Überschlag auf Klampe  
legen



Bugleine zum bequemen Heranziehen  
des Bootes auf Bb-Klampe legen.

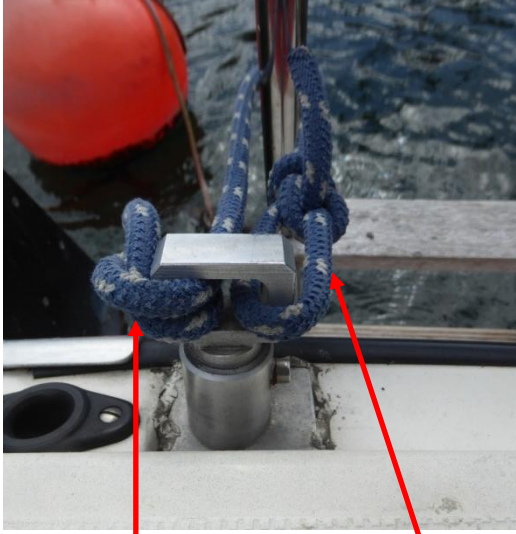


Reffleine 2 lose beim Segeln  
und beim Segelbergen

Reffleine 1 lose beim Segeln  
und beim Segelbergen

Dirk lose beim Segeln, dicht  
bei aufgetuchtem Gross mit  
horizontalem Baum

Badeleiterbefestigung



2 halbe Schläge

Palstek (fix)

Fenderbefestigung



Mastwurf + 2 halbe Schläge



So verrutscht der Fender



Kein Slipstek (mit Mastwurf)





Im Hafen Motor ganz hochziehen und kippen

Ist der Motor im Hafen nicht hochgezogen und nach vorn gekippt, scheuert der Schaft oder die Schraube an der Belegleine.

