



Inhaltsverzeichnis:

Kontaktadressen	2
Technische Daten Flying Cruiser F „Sirius“	3
Wegbeschreibung	4
Boot klarmachen	5
Ablegen und Segeln	9
Reffen	10
Segeln mit dem Gennaker	11
Anlegen im Hafen Enge	15
Anlegen in fremden Häfen	17
Boot aufräumen	18
Schiffsbeleuchtung (Positionslichter)	19
Stauplan	20
Verhalten in Notfällen	21
Typische Winde am Zürichsee	22

Kontaktadressen

Eignerin	SailCom Genossenschaft Zugerstrasse 32 6340 Baar	044 322 66 26 info@sailcom.ch www.sailcom.ch
----------	--	--

Bootsteam

Bootschef	Jan Rothe	079 679 87 60 jaro@gmx.ch
Teammitglieder	Ruedi Silvestri	079 430 30 20 ruedi.silvestri@silvtec.com
	Hans-Jörg Schneider	078 845 71 46 hjschneider@gmx.ch
	Markus Landolt	078 820 89 56 markuslandolt@gmx.ch

Technische Daten Flying Cruiser F „Sirius“

Allgemein:

Konstrukteur:	BWC
Bootswerft:	BWC Ilmensee, Baden Württemberg, Deutschland
Länge über alles:	5.40 m
Länge Wasserlinie:	4.70 m
Masthöhe über Wasserlinie:	7.00 m
Breite:	2.10 m
Tiefgang:	0.85 m
Länge des Cockpits:	1.97 m
Länge der Kojen:	3.45 m
Kajüthöhe:	1.15 m
Freibord:	0.60 m
Gewicht:	600 kg
Ballastanteil:	200 kg (= 33%)
Rigg:	Sport
Grosssegel:	5.3 m ²
Rollreffgenua:	11.0 m ²
Gennaker:	12.0 m ²
Segelfläche total (am Wind):	16.3 m ²
Segelfläche total (vor Wind):	17.3 m ²

SailCom Flying Cruiser F Zürichsee:

Serien Nummer:	DE-BWCCF7481110
Baujahr:	April 2013
Boots Nummer:	ZH-9733
Boots Name:	„Sirius“
Segel Nummer:	-
Anz. zugelassene Personen:	5 Pers.
1. Inverkehrsetzung:	09.04.2013
Aussenborder:	Mercury 5MLA Sail (4 Takt Motor)
Tankinhalt:	ca. 15 l Inbord + 2 x 5 l Reserve
Reisegeschwindigkeit:	ca. 5 kn (9 km/h)
Spezialitäten:	Der Gennaker darf erst nach erfolgreicher Absolvierung des Academy-Kurses "Sicheres Gennaker-Segeln auf der FCF" verwendet werden

Wegbeschreibung

Zu Fuss

Vom Bürkliplatz entlang des Sees bis zum Hafen Enge, ca.15min

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

Vom HB bis Bürkliplatz, weiter mit Bus 165 Richtung Rüslikon, Merisbrunnen oder 161 Richtung Kilchberg, Kirche bis Haltestelle „Schweizer Rück“, die Strasse überqueren und zum Steg Nr. 4.

Mit dem Auto

Parkmöglichkeiten direkt am Hafen Enge (maximale Parkzeit beträgt 4 Stunden) oder bei der Seepolizei/Sukkulentensammlung oder in den Seitenstrassen rund um die Swiss Re (weisse Parkfelder).

Karte

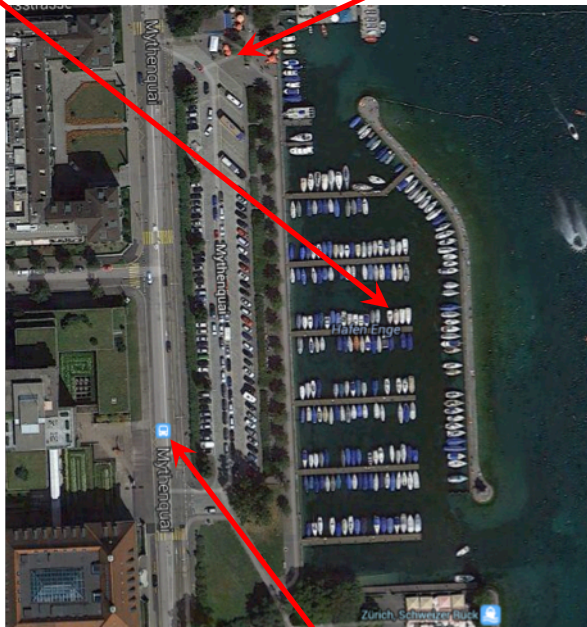
<http://map.search.ch/?b=high&all=hafen+enge&firma=1>

Bootsplatz:

Steg Nr. 4

Box 06434

Kiosk und WC



Bushaltestelle Schweizer Rück

Verpflegungsmöglichkeiten am Kiosk oder im Restaurant auf der Südseite des Hafens. Öffentliche Toiletten beim Kiosk am Parkplatz Hafen Enge und bei der Seepolizei am Mythenquai.

Boot klarmachen

1. Boot betreten

Beim Betreten des Bootes über den Bugspriet und das Kabinendach nach hinten in das Cockpit gehen, dabei **"NICHT"** auf die Schiebeluke treten!
Seitliches Gehen entlang des Schiffes (dem Washbord) birgt die Gefahr des Ausrutschens. Lukendeckel am Vorschiff darf betreten werden.

2. Schlüssel zum Boot

Mit dem SailCom Schlüssel die Bb Backskiste öffnen, rechts vorne hängen die Schlüssel zum Öffnen des Steckschotts, des Ankerkastens und der anderen Backskisten.



SailCom Schloss zusammen mit den anderen Schlössern am Haken in der Kajüte aufhängen.

3. Steckschott öffnen

Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen, den Schlüssel wieder in die Ausgangsstellung bringen und abziehen. Zum Öffnen den Knauf nach rechts drehen. Danach das Steckschott leicht (ca.30°) schwenken und nach unten herausziehen.



Dadurch lässt es sich leicht aus dem Falz an der Schiebeluke herausziehen. Steckschott in der Kabine mit dem Schloss nach oben verstauen.

4. Zustandskontrolle

Schiff auf Schäden kontrollieren, Logbuch einsehen ob schon evtl. Vormängel eingetragen sind. Bei Ungewissheit Boots-Team kontaktieren. Auch auf diesem Boot gilt das Grundprinzip: **Der letzte Nutzer ist IMMER der Verursacher!**

5. Persenning des Grossegels



Am Mast die Druckknöpfe und den Reissverschluss öffnen, die Steckverschlüsse öffnen und am Dirkkarabiner den Kreuzknoten lösen. Die zusammengelegte Persenning in der Kabine verstauen.

6. Persenning der Rollreffgenua



Blaues Fall (angeschrieben Gennakerfall) aus der Klemme auf der Backbordseite des Cockpits lösen, den Reissverschluss an der Persenning öffnen, diese aufrollen und ebenfalls in der Kabine verstauen. Schoten sind bereits angeschlagen. Gennakerfall am Schäkel des Vorvorstages am Bugspriet belegen. (Dadurch ergibt sich keine Kreuzung der Leine mit der Reffanlage im Masttop)

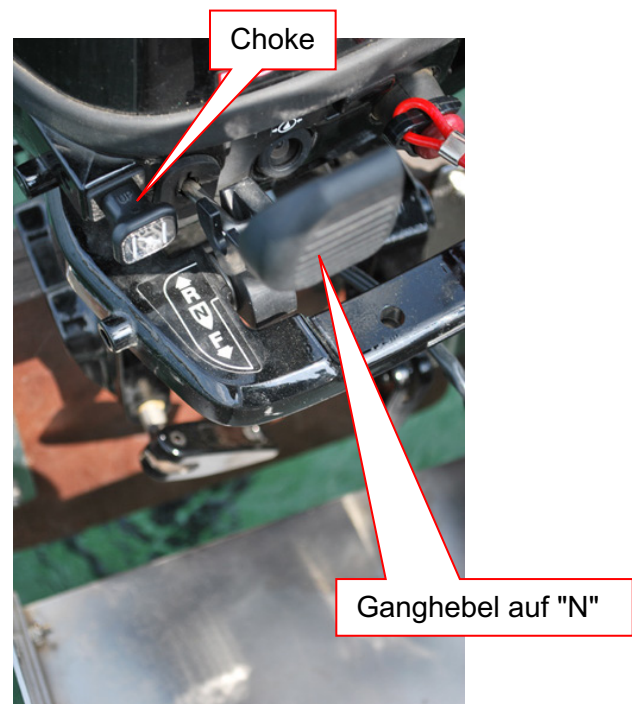
7. Vorbereitung des Motors für den Start

Heck-Backskiste öffnen, Lüftungsschraube am Tank öffnen damit bei Benzinverbrauch Luft in den Tank nachströmen kann. Check ob der Tank ausreichend voll ist. Falls nicht, Tank mit Benzin aus Reservekanister auffüllen (Benzin Bleifrei 95).

Ballonpumpe am Benzinschlauch mittels Drücken füllen. (Es ist erföhlbar, wenn der Ballon voll ist).



Rotes Notstopkabel aus der Kabine nehmen, befindet sich gleich beim Niedergang Backbord oben. Den "U"-förmigen Plastikclip zwischen den roten Knopf und den Motor stecken.



8. Motor starten

Überprüfen ob der Ganghebel auf "Neutral" steht, Choke herausziehen (**nur bei Kaltstart**) und den Gasdrehgriff mit dem Wort „Start“ am Gummigriff und dem viereckigen Zeichen am feststehenden Metallarm in Übereinstimmung bringen.

Startseil kräftig und gleichmässig herausziehen, Motor läuft.

Nachher den Choke langsam wieder zurückschieben und gleichzeitig die Drehzahl des Motors durch langsames Rechtsdrehen des Gasgriffs verringern.

Überprüfen ob der Kontrollstrahl aus der Hinterseite des Motors austritt. Falls nicht, Motor abstellen, da er nicht richtig gekühlt wird. Bootsteam verständigen.

Hinweis: Der Choke verändert das Gasgemisch zugunsten des Benzins, d.h. das Gemisch wird fetter. Wenn der Motor heiss ist (Neustart nach Gebrauch oder von der Sonne aufgeheizt) den Choke nicht oder nur wenig rausziehen. Sonst besteht die Gefahr, dass der Motor absäuft (zu viel Benzin in der Brennkammer) **Bei warmem Wetter immer zuerst ohne Choke zu starten versuchen!**



9. Motor abstellen

Leerlauf einlegen und den Motor stoppen, entweder durch Drücken des roten Knopfes, oder durch Abziehen des roten Notstoppkabels.

Ablegen und Segeln

1. Ablegen

Fender im Boot verstauen.

Hecksprings lösen, Achterleinen lösen (Springs und Achterleinen an die Haken an den Dalben hängen). Den Karabiner an der Stegfeder aus dem Auge der Bugleine aushängen. Die Bugleine bleibt am Schiff und kann am Bugkorb belegt werden.

Langsam rückwärts aus der Box herausfahren. Nicht zu früh abdrehen (Bugspriet). Die Besatzung sollte sich wenn möglich im Cockpit aufhalten. Es besteht sonst die Gefahr, dass der Motor kein Kühlwasser ansaugt, wenn zu viele Leute am Bug stehen.



Hafenausfahrt = Schritttempo

Gesteuert wird mit Pinne UND Motorgasdrehgriff (Parallelsteuerung)

Ausfahrende Schiffe haben Vorrang, (Ziff. 419.12 (BSV 52))

2. Grosseegel setzen

Schiff unter Motor in den Wind drehen, Gummibänder oder Bändsel vom Segel entfernen, Grossschot lösen,

Fallbremse geschlossen, Gross zügig aber nicht reissend heissen (hochziehen), durchsetzen bis das Vorliek gespannt ist. Dirk lösen.

3. Rollreffgenua setzen

Rollreffleine lösen und im Lee die Genua setzen. Nach Bedarf die Holepunkte verschieben.

4. Motor aus dem Wasser ziehen

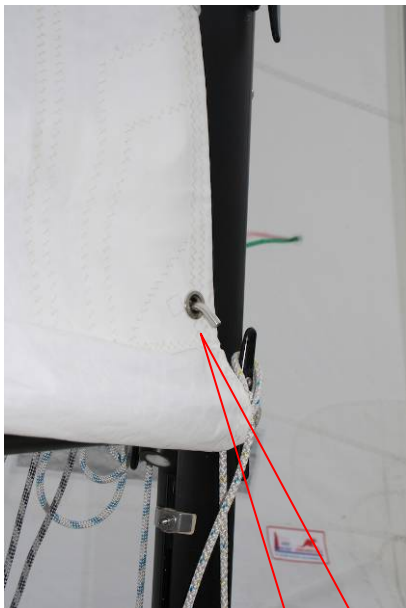
Motor abstellen (Das Nonstop-Kabel muss nicht entfernt werden, es reicht wenn man ca. 3 sec auf den roten Knopf drückt.)

Vorwärtsgang eingelegt lassen, den Drehgasgriff senkrecht nach oben schwenken. Den Motor an der Grifföffnung hinten an der Motorabdeckung hochziehen, bis er in der obersten Raste arretiert ist.

Reffen

Am Grosssegel hat es 2 Reffs. Beide werden nach der gleichen Prozedur gesetzt:

1. Gerefft wir meist auf einem Am-Wind-Kurs. Das 1. Reff beim Segeln auf dem Backbordbug, das 2. Reff auf dem Steuerbordbug. (Alternativ kann man das Schiff in den Wind drehen, beidrehen oder an einer Takelboje festmachen.)
2. Grossschot etwas fieren.
3. Dirk durchsetzen.
4. Grossfall langsam lösen.
5. Reffkausch am Reffhaken am Baum einhängen.
6. Grossfall wieder durchsetzen.
7. Reffleine satt durchsetzen und an der Klampe mit einem Kopfschlag belegen.
8. Mit den Reffbändseln das Segel am Baum festmachen.
9. Dirk lösen, und weitersegeln
10. Das Lösen des Reffs funktioniert in umgekehrter Reihenfolge- Dirk wieder durchsetzen, Reffleinen und die Reffkausch lösen, Grossfall durchsetzen, Dirk lösen, weiter geht's.
11. Beim Ablegen von der Boje aufpassen, das Schiff driftet seitlich bei zu geringer Geschwindigkeit!
12. MIT DEM REFFEN SOLLTE MAN IMMER VOR DEM AUFKOMMENDEM WETTER FERTIG SEIN, DAMIT ES UNTER WIDRIGEN UMSTÄNDEN NICHT MEHR GEMACHT WERDEN MUSS!



Reffkausch im
Reffhaken eingehängt

Segeln mit dem Gennaker

1. Allgemeines

Um mit dem Gennaker segeln zu dürfen muss vorgängig der Academy-Kurse "Sicheres Gennaker-Segeln auf der FCF" besucht werden. Segeln mit dem Gennaker ist spannend, setzt allerdings ein gewisses Mass an Erfahrung voraus, da in dieser Konfiguration nicht alle gewohnten Manöver gefahren werden können (z.B. keine Wenden oder Aufschiesser)

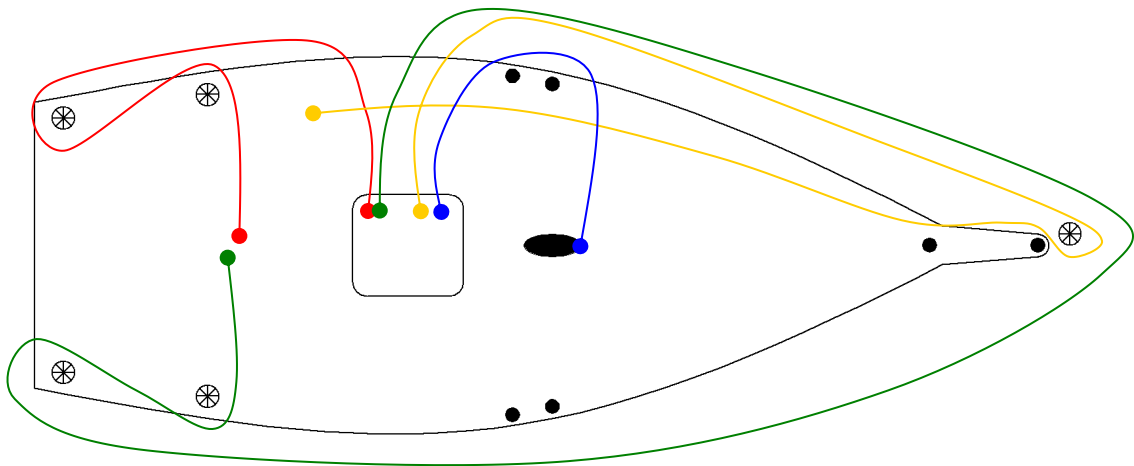
2. Leinen vorbereiten

Bevor man damit beginnt, muss man sich überlegen auf welchem Bug man segeln wird wenn der Gennaker gehisst werden soll. Oftmals segelt man auf Backbordbug (Wind aus Steuerbord). Wenn dem so ist, dann bereitet man die Leinen wie folgt vor:

- Block am Bug. Dieser Block befindet sich im Gennakersack und muss am dafür vorgesehenen Schäkel am Bugsprit befestigt werden.
- Halsstrecker: die **gelb/weiße** Leine (befindet sich im Gennakersack) muss durch den Block am Bugsprit und dann durch die dafür vorgesehenen Ösen an Deck bis zum Cockpit hin einfädeln werden. Leine vom Bug her dann auf der Bb-Seite ausserhalb der Wanten bis zum Niedergang führen.
- Bb-Schot (= Leeschot, **rot**, befindet sich im Gennakersack): von Bb-Seite des Niedergangs bis zum Block am Heck (Bb) und weiter bis zur Winsch führen.
- Stb-Schot (= Luvschot, **grün**, befindet sich im Gennakersack): von Bb Seite des Niedergangs aussen an Bb-Wanten, Vorstag, Stb-Wanten zum Block am Heck (Stb) und dann weiter zur Winsch führen.
- Fall: (**blau-weiß**) Sicherstellen, dass sich das Fall nicht um den Vorstag gewickelt hat und dann aussen an den Bb-Wanten zur Bb-Seite des Niedergangs führen.

Alle Leinen sollten sich am gleichen Punkt an der Bb-Seite des Niedergangs treffen. Am besten schäkelt man alle diese zusammen und belegt sie z.B. am Bb Handlauf.

Sollte das Segel auf dem anderen Bug gesetzt werden, dann Leinen so vorbereiten, dass das ganze Bild spiegelbildlich auf der anderen Seite zu liegen kommt.



Schema von verlegten Leinen

3. Segel vorbereiten

Das Segel ist mit höchster Wahrscheinlichkeit ungeordnet im Gennakersack verstaut worden und muss daher zuerst klariert werden. Am einfachsten geschieht das, indem man sukzessive vom Kopf her die 2 Seitenlieke abfährt und gleich den Stoff so vor sich hinlegt,

dass er unverdreht vorliegt. Das Bild unten zeigt wie der Gennaker nach dem Klarieren ausschaun sollte.



Freiliegender Hörner (3)

Jetzt müssen nur noch die Schoten, der Halsstrecker und das Fall am Segel wie folgt angeschäkelt werden.

Kopf, Fall hier anschlagen

(Schot-) **Hals**, Halstrecker hier anschlagen

Schothorn, beide Schoten (rot und grün) hier anschlagen

4. Gennaker setzen

Es gibt dazu mehrere Methoden. Folgende hat sich auf der Sirius bewährt:

- Auf Raumkurs gehen.
- Genua einrollen.
- Gennaker zügig unter dem Grossbaum hindurch ganz durchhissen. Bitte aufpassen, dass sich das Segel nicht in den Wanten verfängt.
- Halstrecker dicht nehmen.
- Leeschot dicht nehmen (Luvschot hat bis zur ersten Halse keine Funktion)
- Sicherungsknoten am Fall bei der Klemme anbringen

Gennaker unter dem Grossbaum hindurch hissen



5. Gennaker trimmen

Wie bei jedem Gennaker kann dieser, je nach Windstärke, nur auf räumlichen Kursen bis nicht ganz Halbwind gefahren werden. Der Gennaker hat 2 Trimmeinrichtungen:

Halsstrecker und Schot. Der Halsstrecker ist eher eine Grobeinstellung, die vom Kurs und Windstärke abhängt. Die Schot hingegen muss permanent getrimmt werden. Die Idealtrimmung ist erreicht, wenn das Segel bei relativ stark gefierter Schot an der Eintrittskante gerade noch nicht einfällt. Da dies ein labiler Zustand ist, muss die Schot permanent dicht geholt oder gefiert werden.



6. Halsen

Anders als beim Spinnaker, bleiben bei der Halse alle Segelhörner so angeschlagen wie sie von Anfang an sind. Bei der Halse wird das Schothorn mittels der neuen Schot (diejenige die auf dem alten Bug keine Funktion hatte) vorne um das Vorstag herum geführt. Dazu muss die neue Schot gleich meterweise dicht geholt werden. Die Kunst besteht darin, das richtige Timing für das Hinüberholen des Gennakers zu finden. Ist man zu früh, wird sich das Segel nur mühsam um den Vorstag ziehen lassen; ist man zu spät, wird sich das Segel zwischen dem Vorstag und dem Mast hindurch bewegen wollen. Beides ist nur für das Segel schädlich, nicht aber wirklich gefährlich. Am besten geht man nicht zu schnell durch den Wind, damit die Vorschoter genügend Zeit haben die Schoten zu führen.



Durch Abfallen wandert der Gennaker nach vorne

Schothorn wird vorne um den Vorstag gezogen

Gennaker fällt ein Schot wird weiter dicht genommen

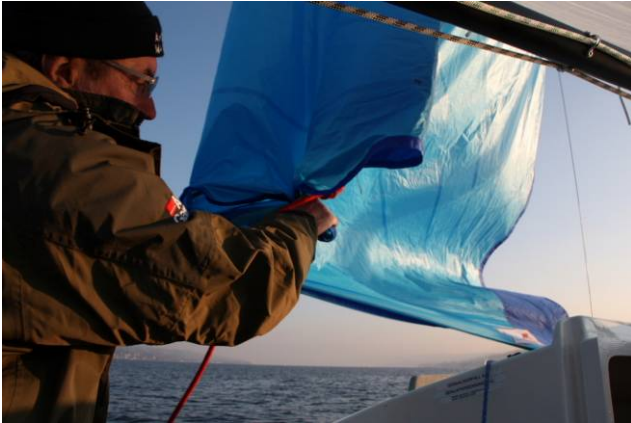
Schot wird weiter dicht genommen

Gennaker steht auf dem neuen Bug

7. Gennaker bergen

Auch hier gibt es mehrere Methoden. Folgende hat sich auf der Sirius bewährt:

- Auf Raumkurs gehen (je räumlicher desto einfacher das Bergen).
- Schothorn in die Hand nehmen.
- Halstrecker fieren und Segel am Unterliek zusammenziehen.



- Sobald Schothorn und Hals in der Hand sind, Fall fieren und Segel unter dem Baum hindurch bergen.
- Segel gleich in den Gennakersack verstauen wobei zu beachten ist, dass die Hörner anfänglich noch aus dem Sack heraus schauen müssen und erst zuletzt in den Sack gestaut werden sollen.
- Falls der Gennaker nochmals gehisst werden soll, können alle Leinen angeschlagen bleiben, ansonsten Leinen abschlagen und Segelhörner mit einem Bändsel zusammenbinden.
- Sollte das Segel beim Wegräumen nass sein, dann Segel möglichst lose in der Kabine aufhängen, damit es trocknen kann. Bitte den nächsten Benutzer und das Bootsteam darüber informieren.

8. Leinen verstauen

Die 2 Schoten und den Halsstrecker ausfädeln und aufgeschossen im Gennakersack verstauen. Block am Bugsprit abschäkeln und ebenfalls im Gennakersack verstauen.

Anlegen im Hafen Enge

1. Vor der Einfahrt in den Hafen

Vor dem Start des Motors nicht vergessen den Ganghebel wieder auf "N" zu stellen und dann den Motor starten.

2. Genua bergen

Genua im Lee mit der Rollrefleine durch zügiges und gleichmässiges Ziehen aufrollen bis die Schoten 1-2 x um das Segel geschlagen sind. (Führungshilfe mit der Leeschot macht es einfacher).



Schoten zweimal um das Segel

3. Grossegegel bergen

Schiff unter Motor in den Wind drehen, Dirk durchsetzen bis der Baum waagrecht liegt, die Grossfallbremse lösen und das Segel gleichmässig bergen und gleich provisorisch mit 2-3 Bändseln sichern.

4. Boot in der Box belegen

Beim Vorbeifahren an den Dalben die Achterleinen an den Winschen belegen, die Bugleine in den Karabiner an der Feder einhängen. Die Hecksprings kreuzweise an den Heckklampen belegen. (siehe Fotos nächste Seite)

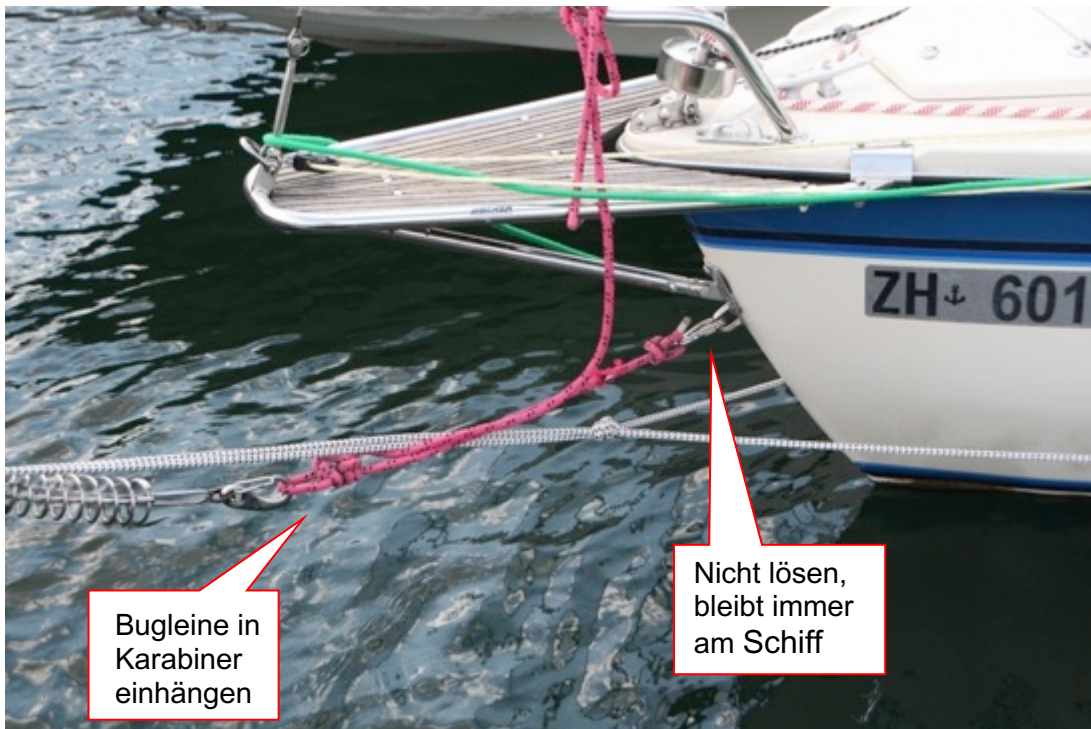
5. Motor

Leerlauf einlegen und den Motor stoppen, entweder durch Drücken des roten Knopfes, oder durch Abziehen des roten Notstoppkabels.

Den Motor nicht hochkippen, er bleibt im Hafen im Wasser!

6. Pinne fixieren

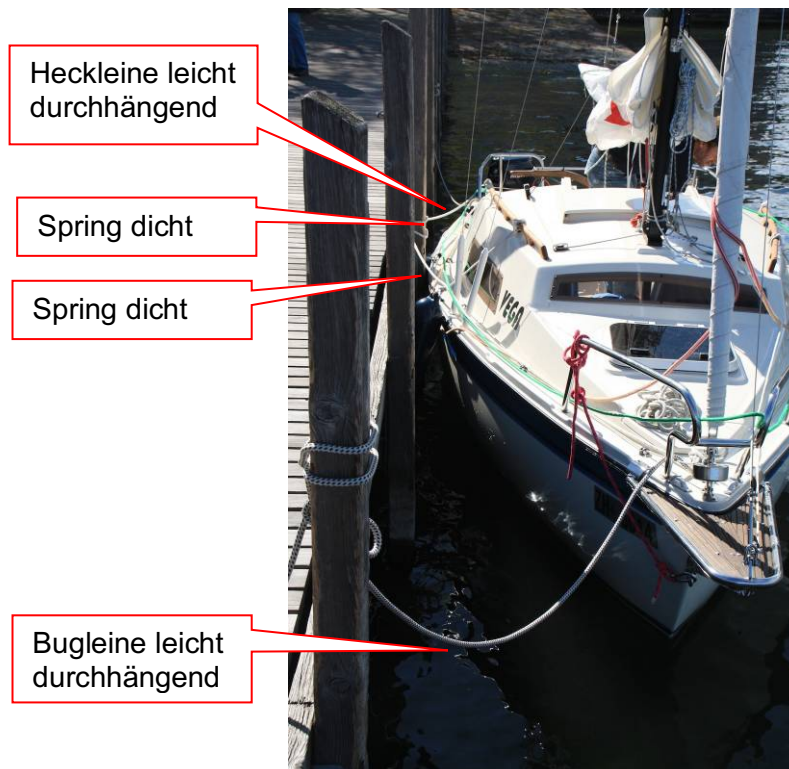
Die Pinne mit der Klemme auf der Unterseite an einer Leine zwischen den Heckklampen belegen.



Anlegen in fremden Häfen

Beim Anlegen in fremden Häfen ist folgendes zu beachten:

- Schäden**
Eine bedeutende Anzahl Schäden an den Sailcombooten passieren beim Liegen in fremden Häfen
- Leinen**
Die Belegleinen und Springs befinden sich in der Bb-Backskiste oder in der Kabine.
- Balken an Stegen**
Bitte Stege ohne Balken in vertikaler Richtung meiden (Boot könnte ansonsten auf oder unter dem Steg bei Wellengang anschlagen)
- Lee-Seite vom Steg**
Wenn immer möglich auf der Lee-Seite von einem Steg anlegen
- Fender**
Genügend Fender auf der Stegseite anbringen. Diese sollen so angebracht sein, dass der normale Wellengang sie nicht irgendwohin wegdrücken kann.
- Trimmen der Leinen**
Die Belegleinen müssen wie folgt getrimmt werden:
 - Beide Springs voll dicht (kein Bewegungsspielraum in Längsrichtung)
 - Bug- und Achterleine leicht durchhängend, das Schiff sollte sich um die Querachse bewegen können. (Aber nur so weit, dass weder Bug noch Heck am Steg anschlagen können).



Boot aufräumen

1. **Motor**
Das Notstoppkabel in der Kabine am Haken aufhängen. Lüftungsschraube des Tanks zudrehen (nur leicht anziehen!).
2. **Grossegel**
Gross aufschliessen, mit Bändseln oder Gummileinen sichern. Grosspersenning zuknöpfen, am Mast zubinden.
3. **Genua**
Genuapersenning anbringen, Schoten bleiben angeschlagen. Persenning unten an der Klampe belegen.
4. **Fender** beidseitig wie im Bild unten anbringen.



5. **Logbucheintrag nicht vergessen!**
6. **Putzen und aufräumen**
Schiff reinigen (Pütz und Schwämme befinden sich in der Hecksbackskiste), aufräumen, Abfall und private Gegenstände mitnehmen.
7. **Boot abschliessen**
Schiebeluke und Steckschott schliessen, gleiches Prozedere wie beim Öffnen, nur diesmal den Schlüssel eine Vierteldrehung gegen den Uhrzeigersinn, prüfen ob Türe geschlossen ist, am Knauf rechts drehen, wenn er blockiert ist, dann ist die Türe geschlossen.
Backskisten auf der Steuerbordseite und im Heck mit den kleinen Vorhängeschlössern schliessen.
Schlüsselbund in der Bb-Backskiste aufhängen und mit dem SailCom-Schloss abschliessen.

Schiffsbeleuchtung (Positionslichter)

Bei Dunkelheit muss ein weisses Rundumlicht geführt werden (sowohl unter Segel als auch unter Motor). Das Boot ist mit einem Rundumlicht am Masttop ausgerüstet. Dieses wird über die Batterie in der Bb Backskiste gespiesen.

Toplicht: Den Hauptschalter auf der Verteilbox einschalten. Den Strom für das Kabinenlicht einschalten. Der Schalter für das Toplicht befindet sich in der Kabine hinter dem Kabinenlicht. (Das Toplicht ist unabhängig davon, ob die Leuchte eingeschaltet ist oder nicht.)

Kabinenlicht: Auf der Verteilbox den Strom für das Kabinenlicht einschalten. Die Leuchte in der Kabine hat einen zusätzlichen, eigenen Schalter.

Wird eine längere Fahrt bei Dunkelheit durchgeführt, dann sollte eine passende zusätzliche Lampe (evtl. mit Ersatzbatterien) mitgenommen werden. Es empfiehlt sich die Lampe gut sichtbar am Ende des Grossbaums zu befestigen.



Stauplan

- | | |
|----------------------------|---|
| Backskiste Heck: | <ul style="list-style-type: none">- Benzintank (15L)- Reservekanister (3x 5L), Trichter- Pütz, Schwämme, Bürsten- Schöpfer |
| Backskiste Steuerbord: | <ul style="list-style-type: none">- Rettungswesten (5 Erwachsene, 2 Kinder) |
| Backskiste Backbord: | <ul style="list-style-type: none">- Batterie- Ladegerät- Schlüssel zum Boot- Belegleinen |
| Hundekoje Steuerbord: | <ul style="list-style-type: none">- Bootshaken- Paddel (2 Stück)- Gennakersack |
| Hundekoje Backbord: | <ul style="list-style-type: none">- Dokumentenbox (Ausweise, Karten, rote Flagge, Nebelhorn, Erste-Hilfe-Sortiment)- Werkzeugkiste- 2 Boxen mit Kleinmaterial |
| Unter Sitzbank Steuerbord: | <ul style="list-style-type: none">- Segeltaschen |
| Unter Sitzbank Backbord: | <ul style="list-style-type: none">- Leer |
| Unter dem Niedergang: | <ul style="list-style-type: none">- Rettungsring mit Wurfleine |
| Schwalbennest Steuerbord: | <ul style="list-style-type: none">- Reserveleinen und Bändsel |
| Schwalbennest Backbord: | <ul style="list-style-type: none">- do. |
| Ankerkasten im Bug: | <ul style="list-style-type: none">- Faltanker mit 30 m Ankertrosse |

Verhalten in Notfällen

Wie verhalte ich mich nach einem Unfall oder einer Kollision ?

Unmittelbar nach dem Ereignis

Wenn **Personenschaden** entstanden ist, immer Seepolizei / Seerettungsdienste aufbieten:

- Entweder über die allgemeinen Notfallnummern
- oder die Seepolizei des Kantons Zürich 044 722 58 00 (Stützpunkt Oberrieden)
- oder für Seerettungen im unteren Seebecken 044 411 71 17 (Wasserschutzpolizei der Stadt Zürich)

Wenn **Sachschaden** entstanden ist:

- Folgeschäden vermeiden oder eindämmen.
- Geschäftsstelle der Sailcom, den Bootschef oder ein Bootsteam-Mitglied unverzüglich per Telefon alarmieren (für die Sperrung des Schiffs und um mögliche Folgenutzer zu informieren).
- Personalien aller beteiligter Parteien aufnehmen.
- Fotos vom Schaden erstellen (wenn möglich mit „Massstab“ auf dem Foto – Masse notfalls mit Hilfe eines A4-Blattes, = ca. 20 x 30 cm, angeben).
- Unfallhergang schriftlich festhalten und eine Skizze inklusive Wind-, Wetter-, Sichtbedingungen sowie Nordpfeil erstellen.

Später

- Schriftliche Meldung an Geschäftsstelle und Bootschef/Team.
- Die Geschäftsstelle nimmt mit Schadensverursacher Kontakt auf und regelt den weiteren Ablauf mit den Betroffenen
- Schadensverursacher nimmt mit Allianz-Schweiz, gemäss Anweisungen der Geschäftsstelle Kontakt auf und handelt gemäss Anweisungen der Versicherung.

WICHTIG!

Beim späteren Mailverkehr stets Kopie an die Geschäftsstelle und den Bootschef senden.

Bei jedem Unfall gilt: Ob schuldig oder nicht, jeder Genossenschafter beziehungsweise der/die verantwortliche Skipper/in ist verpflichtet, selber aktiv zu werden und die oben erwähnten Stellen zu informieren.

Typische Winde am Zürichsee

Siehe Seekiste Nr. 27, März 2012

