

Skipper's Briefing

Take it Easy

Wie Sie den Chartertörn entspannt beginnen

Schäden vermeiden

Tolle Praxistipps, hilfreiche Infos & präventives Handeln

Service-Spezial

Wartung, Technik und Funktionsweisen - Von der Wunsch bis zur Maschine

Für Alle!

Nicht nur für den Skipper. Jedes Crewmitglied ist herzlich zum Stöbern eingeladen

Klassiker!

Chartertipps aus dem echten Leben

Technik-Check

Rettungsweste bis Schaltzug,
Motor bis Bugstrahlruder -
Hier gibt's Details!

Gewusst wie

Starke Infos zur Yachtcharter -
das müssen Sie wissen!

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3	Ventile	25
Der Eincheck	4	Landstrom	26
Segel prüfen	5	Bugstrahlruder	27
Baumkleid - Sprayhood - Bimini	6	Motor Start & Stop & Aus	28
Rollgenua - Rollanlage - Vorstag	7	Schaltung	29
Segel-Check-Up & Reffen	8	Maschine	30
Rollgroßsegel	9	Maschine	31
Rollgroßsegel	10	An- & Ablegen	32
Lattengroßsegel	11	An- & Ablegen	33
Lattengroßsegel	12	Ankern	34
Wünschen	13	Logbuch	35
Rettungswesten	14	Hilfe unterwegs	36
Heizungen	17	Zahlungen verauslagen	37
Heizungssteuerung	18	Gefahrengebiete	38
Bord WC	19	Versicherungsschäden	39
Fäkalientanks	20	Rückgabe	40
Luken	21	Check-Out	41
Wassertanks	22	Abrechnung	42
Pumpen	23	Nach dem Törn	43
Dieseltanks	24	Chartertipps	45

“Erfahrung bleibt des Lebens Meisterin”

Das Goethe hierbei an das Chartern einer Yacht gedacht hat – wir wagen es zu bezweifeln.

Dennoch, so manch unliebsame Erfahrung hätte wir alle lieber nicht gesammelt. Treffender lässt es sich somit kaum formulieren.

Oft geht es um einfache, im Nachhinein ärgerliche Fehler. Nicht selten aber auch um ernste Themen. Dabei entspringt jedes Ärgernis einem Fehler, der fast immer zu vermeiden gewesen wäre. Ob es der Fauxpas des Skippers ist, die Crew Schuld trägt oder die Technik streikt - Meist ist die Urlaubsfreude und auch die gute Stimmung ersteinmal getrübt.

Die Pflichtlektüre eines jeden Skippers ist das Buch “Seemannschaft”. Speziell für das Chartern einer Yacht hätten auch wir 800 Seiten füllen können. Ob das hilfreich gewesen wäre, diese Frage lassen wir vorerst unbeantwortet.

Mit unserem “Skipper’s Briefing!” möchten wir vor allem Eines: Sie und die Crew vor dem sammeln unliebsamer Erfahrungen bewahren!

Die häufigsten Fehlerquellen, technische Erläuterung aber auch die Erklärung verschiedenster Abläufe: Alles das finden Sie in diesem Heft. Das Team von 1. Klasse Yachten und Ecosail wünscht allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter’m Kiel!

Wir wünschen der gesamten Crew einen wunderbaren Segelurlaub und hoffen, dass wir Ihnen mit den folgenden Erklärungen sowie nützlichen Tipps und Tricks bestmöglich weiterhelfen können.



Felix Schwarz



Dirk Kadach

Der Eincheck

Seien Sie gründlich.

Die Baseinfo haben Sie aufmerksam gelesen, die Abläufe der Anreise sind klar. Jetzt geht's ans Eingemachte.

Sie unterschreiben bei Törnbeginn, dass Sie die auf der Übernahmeliste aufgeführten Ausrüstungsgegenstände geprüft und funktionsfähig übernommen haben.

Wenn Sie von Ihrem Törn zurückkommen, prüfen wir und stellen häufig Schäden fest, die angeblich von den Crews nie bemerkt worden sind oder schon bei Übernahme vorhanden waren. Nach Übernahme tragen Sie jedoch die volle Verantwortung für die Yacht.

Das heisst: Alle festgestellten Schäden bei Rücknahme müssen während Ihres Törns entstanden sein. Eine akurate Übergabe und eine ordentliche Rückgabe sorgen für eine stressfreie Abwicklung. Klären Sie Fragen direkt vor Ort, sprechen Sie Probleme und Bedenken offen an!

Das offizielle Übergabeprotokoll ist eine mit den Jahren gewachsene Checkliste, die bei der Klärung aller Rückfragen Aufschluss gibt. Bitte bearbeiten Sie diese Liste mit der entsprechenden Sorgfalt, so starten Sie völlig entspannt in Ihren Urlaub!



„Wir haben alles Inventar durchgecheckt. Nur den Anker finden wir nicht.“

Segel prüfen

Prüfen Sie die Segel. Am besten noch im Hafen.

Ist das nicht möglich, prüfen Sie die Tücher direkt bei Fahrtantritt.

Wenn Sie gemeinsam mit dem Bootsmann die Checkliste abgearbeitet haben müssen Sie sich um die Prüfung der Segel kümmern.

Es ist wichtig, dass Sie das vor oder direkt nach der Übergabe machen. Wenn Sie ein beschädigtes Segel feststellen, melden Sie uns diesen Mangel bitte sofort.

Oft sind wir auf die Hilfe der Segelmacher angewiesen und müssen schnell handeln. Beim Segelmacher gibt es nicht immer einen 24-Stunden-Notdienst. Wenn Sie uns einen Segelschaden verspätet melden, dauert die Bearbeitung oft länger.

Wenn Sie es versäumen, die Segel zu prüfen und Sie melden uns einen Vorschaden erst am zweiten oder dritten Tag, müssen wir Ihnen Reparaturkosten für diesen Schaden berechnen.

Sollten auf Ihrem Törn Segelschäden auftreten, so können Sie diese bei einem Segelmacher beheben lassen. Halten Sie vorher immer Rücksprache mit uns. Wenn Sie unterwegs Verschleißreparaturen von einem Fachbetrieb ausführen lassen, achten Sie unbedingt auf die Regeln zur Rückerstattung. (s.S. 35)



Baumkleid - Sprayhood - Bimini

Das Baumkleid

Das Baumkleid ist stark beansprucht und wird oft vernachlässigt.

Bei einem konventionellen Lattengroß gibt es nahezu immer ein Baumkleid. In der Regel „Lazy-Bag“ samt „Lazy-Jacks“. In Einzelfällen auch eine klassische Persenning. Dieser Schutz ist stark beansprucht. Das Material ist dafür konstruiert und sehr stabil.

Das „Lazy-Bag“ wird durch Leinen, die „Lazy-Jacks“, am Mast und Baum gehalten. Wenn Sie diese „Lazy-Jacks“ als Dirk missbrauchen und zuviel Zug darauf bringen, reißen sie die Augen aus dem „Lazy-Bag“ - Das ist eine Fehlbedienung und kein Verschleiß!

Auch beim Trimmen des Großsegels mit dem Niederholer oder der Großschot müssen Sie immer darauf achten, dass die Dirk und die „Lazy-Jacks“ genug Lose haben.



Die Sprayhood

Achten Sie auf die Scheibe und den Stoff!

Bei Bedarf lässt sich die Sprayhood meist abklappen. Das sorgt für bessere Übersicht, z.B. im Hafen oder für eine frische Brise auf See, wenn es mal flau und heiß ist.

Die Nutzung von Fallen und Schoten in abgeklapptem Zustand kann jedoch Schäden herbei führen! Scheuerstellen im Stoff oder Brandlöcher in der Scheibe sind die Folge von Reibung und Fehlbelastung. Auch Knicke und Brüche in der Kunststoffscheibe sind die Folge von fehlerhafter Nutzung. Regelmäßige Kontrolle und Vorsicht schafft Abhilfe!



Das Bimini:

Was das Bimini mit dem Baum zutun hat.

Das Bimini erfreut sich großer Beliebtheit, schützt es nicht nur vor Sonne, sondern auch vor lästigem Nieselregen. Aber Achtung: Das Niederholen des Baumes mit Kicker oder Großschot kann den Baum bis auf das Bimini bewegen. Der Stoff reibt sich dann auf, auch das Gestell kann verbiegen!

Wird der Baum nur durch die Dirk gesichert, und nicht durch einen Rohrkicker, achten Sie immer auf ausreichend Spannung auf der Dirk!

Ohne entsprechende Sicherung knallt der Baum auf das Bimini und verursacht Schäden. Auch beim An- & Ablegen gilt: Obacht!

Das Gestell des Biminis ist sehr ausladend und bleibt oft an den Dalben der Boxen hängen. Es verbiegt, das ist ein umfangreicher Schaden.

Sprayhood und Bimini:

- Durch die Sprayhood geführte Fallen, Strecker und Schoten beachten
- Abklappen der Sprayhood mit Sorgfalt. „harte“ Knicke vermeiden
- Belastung auf die abgeklappte Sprayhood vermeiden
- Bimini vor Schäden durch Baum und Dalben bewahren

Rollgenua - Rollanlage - Vorstag

Sie müssen wenige Dinge beachten - Aber diese sind wichtig!

Drehen Sie das Vorsegel heraus und holen es wieder ein. Achten Sie dabei auf Leichtgängigkeit der Anlage. Wenn Setzen und Bergen locker aus der Hand gehen, ist die Anlage in Ordnung. Natürlich ist die Verhältnismäßigkeit des vorherrschenden Windes zu berücksichtigen.

Wenn Sie bei Übernahme etwas mehr Wind von der Seite oder von Achtern haben, sollten Sie die Prüfung nach dem Ablegen durchführen. Beim Segelsetzen erst den Bug in den Wind, dann leicht abfallen! Das hat den Vorteil, dass das Vorsegel nicht killt und etwas nach Lee ausweht.

Zum Setzen auf eine freie Luv-Schot achten, an der Lee-Schot ziehen Sie das Segel heraus. Achten Sie auch darauf, dass die Holeleine frei läuft. Das Reffen bei viel Wind funktioniert genau gleich. Leeschot fieren und mit der Holeleine bis zur gewünschten Stelle aufrollen.

Sobald das Vorsegel die gewünschte Größe hat, wird die Holeleine belegt und die Schot kann wieder dichtgeholt werden. Nach dem Reffen nicht vergessen den Holepunkt anzupassen! Sonst leidet das Segel und auch Ihr Speed!

Achtung - so kann das Vorstag brechen

Das Problem ist oft ein nicht richtig durchgesetztes Fockfall. Hat das Fockfall im Bereich des oberen Beschlags der Rollfockanlage Lose, so vertörnt es sich beim Eindrehen mit eben diesem Beschlag. Wenn Sie zum Bergen des Segels eine Winsch benutzen, was Sie niemals tun sollten, werden Sie durch die entstehenden Kräfte das Vorstag beschädigen. Achten Sie auch darauf, dass das Spifall niemals in die Rollanlage gerät!

Rollfock und Vorstag:

- Spannung des Fockfalls prüfen - wurde es versehentlich gelöst?
- ist das Spifall hinter der Saling? Sonst vertörnt sich dieses Fall!
- Benutzen Sie niemals eine Winsch für Rollanlagen!



Segel-Check-Up & Reffen

Segel werden im Winterlager geprüft & repariert

Nichts desto trotz, die Segel müssen jede Woche auf's neue einer hohen Beanspruchung stand halten. Der richtige Trimm macht Sie nicht nur schneller, er schont auch das Material.

Hier geht's Zum Winterlager-Check der Segel:
<https://www.youtube.com/watch?v=ntm3MGB09WI>



Richtig Trimmen - Richtig Reffen

Vermeiden Sie langes Killen, arbeiten Sie je nach Kurs mit der passenden Spannung auf Fallen und Streckern.

Wer refft verliert? Mit Nichten!

Frühzeitiges Reffen vermeidet Fehler bei Manövern und gibt Sicherheit. Übermäßige Krängung verlangsamt die Fahrt. Kümmern Sie sich zuerst um das Großsegel. Passend eingerefft reduzieren Sie die Krängung.

Oft haben Sie nur ein Vorsegel an Bord. Meist eine Rollgenua mit über 100% Größe. Die Rollgenua lässt sich "stufenlos" reffen. Hierdurch leidet jedoch das Material und die Form des Segels. Unser Tipp für schonende Nutzung und maximalen Speed: Fallen Sie ein paar Grad ab. Wenn Sie nicht maximal hoch am Wind segeln kann die Genua ungerefft gefahren werden. Das passend gereffte Großsegel vermeidet übermäßige Krängung. Die ungefreffte Genua hingegen beschleunigt die Yacht. Das kostet Sie ein paar Grad Höhe. Mit dem gewonnenen Speed und einer sicheren Lage gleichen Sie diesen Verlust jedoch aus!

Tipps zum Reffen

- Zuerst das Großsegel reffen.
- Einige Grad vom Am-Wind-Kurs abfallen.
- Rollgenua ungerefft fahren.
- Im Fall der Fälle reffen Sie natürlich **alle** Segel maximal ein

Rollgroßsegel

Richtiges Handling sichert den Mehrwert!

Je nach Hersteller sind Sie mit verschiedenen Bauweisen konfrontiert. Alle haben eines gemeinsam: Zum Setzen des Segels muss die Anlage "frei gemacht" werden. Nach dem Setzen muss die Rollanlage arretiert werden! Nach dem Einrollen des Segels muss die Anlage wieder gesichert werden.

Vor und nach dem Segelsetzen muss die Rollanlage immer "gesperrt" werden. Häufig geschieht das mit Hilfe der Winsch am Mast. Bei den meisten Yachten ist die Winsch mit „Free“, „Ratchet“ oder „Stop“ beschriftet. Nach dem Segelsetzen den Hebel immer auf „Ratchet“ bzw. „Stop“ legen.

Sofern keine Mastwinsch mit Arritierungshebel verbaut ist arbeiten Sie mit den Klemmen der Endlosleine und des Unerliegstretchers. Zum Arritieren schließen Sie die Klemmen! Die Zugkräfte des Segels auf die Endlosleine werden so von der Rollanlage gehalten. Das innere Profil der Anlage macht keine Geräusche im Mast und das Segel hat keinen ungewollten Bauch. Beim Einrollen des Großsegels besteht so auch keine Gefahr, dass Sie es falsch herum aufrollen, was wiederum später zu größtem Wuling führen kann. Endloseleine und auch Unterliekstrecker sind nach dem entsprechende Manöver zu schließen.



Worst Case

Die Spindel samt Segel ist aus der Mastnut "geplatzt". Ein irreparabler Schaden. Die Rollanlage muss stets arritiert sein! Sollte etwas klemmen, wenden Sie keine Gewalt an!

Das Setzen und Bergen des Segels ist einfach und sicher, arbeiten Sie jedoch stets mit Gefühl und Achtsamkeit. So nutzen Sie den Mehrwert dieses praktischen Anlage in vollen Zügen aus!

Rollgroßsegel

Behalten Sie den Überblick

Achten Sie beim Setzen und Bergen stets darauf, dass die Baumnock nicht übermäßig nach oben oder unten steht. Eine ansatzweise waagerechte Ausrichtung vermeidet Falten und Verklemmungen. Achten Sie auch auf die Spannung der Dirk!

Sollte etwas klemmen - Abbruch. Lösen Sie Probleme niemals mit übermäßigem Kraftaufwand. Die Rollanlage will mit Fingerspitzengefühl bedient werden!

Tipps Rollgroß

- Nur beinahe im Wind Setzen & Bergen
- Zum Setzen auf „Free“ - zum Bergen auf „Ratchet“
- Großfallspannung beachten:
 - Zu loses Fall = waagerechte Falte im Vorliek
 - Zu festes Fall = Senkrechte Falten im Vorliek
- Beim Einrollen Unterliek leicht unter Zug halten
- Holeleine nicht wünschen



Lattengroßsegel

Klassisch und praktikabel - die Zusammenhänge:

Das Lattengroß bietet umfangreiche Möglichkeiten

Für einfaches Setzen und Bergen ist zudem fast immer ein Lazybag- / Lazyjack-System montiert. Bevor Sie das Segel setzen, klären Sie alle mit dem Segel und dem Baum verbunden Leinen! Das Fall muss vom Masttop ohne Umwege auf den Segelkopf zulaufen. Der Schäkel oder Knoten am Segelkopf ist vor jedem Setzen zu prüfen! Das Lazybag muss komplett geöffnet sein, sodass das Großsegel nicht hängen bleiben kann.

Achtung: Oft meint es die Vorcrew gut und holt alle Reffleinen durch. Das sieht in aufgetuchtem Zustand sehr aufgeräumt aus, ist beim Setzen des Segels aber absolut kontraproduktiv. Ausreichend Lose in den Reffleinen erleichtert das Setzen ungemein, da die Reffleinen nicht mit gesetzt werden müssen. Prüfen Sie das immer vor dem Setzen des Segels.

Achten Sie beim Setzen auch auf die Lazyjacks. Die dünnen Leinen halten das Lazybag, was das Auftuchen des Segels erleichtert. Beim Setzen des Großsegels kann sich das Achterliek schnell in den Lazys verklemmen. Bestimmen Sie ein Crewmitglied, dass beim Setzen des Segels darauf achtet. Die richtige Ausrichtung der Yacht zum Wind verhindert das Auswehen des Segels, wenn das Segel nun zügig gehisst wird kann nichts schief gehen!

Das Fall ist fest und läuft frei

Schäkel oder Knoten am Kopf des Segels sind sicher? Perfekt!

Das Großfall läuft frei, vom Segelkopf bis in den Maststop? Kontrollieren Sie, ob es nicht doch hinter der Saling oder durch eine Leine der Lazyjacks geführt ist!



Lattengroßsegel

Klemmt's? Abbruch!

Das Segel soll flach getrimmt werden, aber der Baum kommt nicht parallel zum Deck? Entweder ist die Dirk nicht weit genug geöffnet oder die Leinen des Lazybag haben zu viel Spannung.

Beides lässt sich einfach einstellen. Bevor Sie mit der Großschot oder dem Baumniederholer arbeiten: Immer auf die Spannung achten und ggf. Lose geben.

Einleinen-Reffsystem oder Reffen mit Reffleine und Kausch:

Beim Reffen von konventionellen Großsegeln liegt der größte Druck immer auf der Öse im Vorliek/Segelhals und am Schothorn. Die weiteren Ösen im Segel, in der entsprechenden Reffreihe, dienen nur zur Fixierung des lockeren Tuchs. Zum Befestigen reicht leichter Zug auf den Reffbändseln vollkommen aus. Das "Festzurren" mit übermäßiger Spannung ist überflüssig und verursacht Segelschäden.



Setzen des konventionellen Großsegels

- Fall und Anschlag am Segelkopf prüfen
- Nur im Wind Setzen & Bergen
- Lazybag vollständig öffnen
- Vor dem Setzen alle Reffleinen lösen und vorholen
- Spannung auf Lazyjacks und der Dirk beachten

Winschen - das sollten Sie wissen!

So wie auf dem Bild belegt man eine Winsch. Wenn Sie die Schot nur ein- oder zweimal um die Winsch legen, werden die Zugkräfte von zum Teil mehreren Tonnen nicht von dem massiven Winschkörper aufgefangen, sondern gehen direkt auf den kleinen Metallarm (Abweiser), der die Schot ablaufen lässt.

Dann verbiegt dieser kleine Arm und der kleine Plastikabweiser im oberen Teller bricht ab. Dieser Schaden entsteht ausschließlich durch falsche Bedienung!

Deshalb: Die Schot immer 3 - 4 mal um die Winsch herumführen und erst dann ablaufen lassen!



E-Winsch = maximale Kraft!

Meist finden Sie die elektrischen Winschen am Niedergang. Dort helfen Sie beim Setzen des Großsegels und liegen vor dem Großfall.

Besonders exklusiv ausgerüstete Yachten verfügen zudem über elektrische Winschen für das Vorsegel. Auch elektrische Furler für die Rollanlage sind gern gewählte und komfortable Zusatzausrüstungen.

Egal was Sie mit der elektrischen Unterstützung bedienen: Die Ausführung geschieht stets mit maximaler Kraftübertragung. Sie können großen Schaden anrichten! Bauteile können verbiegen oder abreißen. Nutzen Sie die Unterstützung der E-Winsch nie bis zum Anschlag. Der Feintrimm muss immer per Hand ausgeführt werden!

Tipps Winsch

- Achtung Finger
- 3-4 Windungen
- E-Winsch:
NIE bis zum
Anschlag nutzen

Rettungswesten

Jedes Crewmitglied prüft seine eigene Rettungsweste!

Jedes Crewmitglied muss seine Weste sorgfältig prüfen. Lagern Sie die Westen trocken und achten bei Regenwetter darauf, dass kein Wasser an den Auslösemechanismus kommt. Bei der Lagerung im Schiff denken Sie daran, dass Bilgenwasser in die unteren Schapps laufen kann. Für eine ausgelöste Patrone müssen wir Sie mit mind. 20,- Euro belasten. Bitte lesen Sie die nachfolgenden Hinweise genau!

Die Bilder zeigen ein Beispiel-Modell. Jede Weste ist zu überprüfen auf:

CO2-Patrone ①

Jede CO2-Patrone auf Unversehrtheit prüfen. Zählen Sie die Patronen bitte nach und prüfen Sie, ob die dünne Folie an der Stirnseite keine Beschädigung aufweist.

Gummidichtung ②

Es darf kein metallisches Muster zu erkennen sein. Wenn Sie ein Rillenmuster sehen, fehlt die Gummi-Dichtung und im Ernstfall entweicht an dieser Stelle das CO2.

Kontroll-Klammer / Splint ③

Prüfen Sie auch, ob die farbige Klammer vorhanden ist. Die Klammer schützt die Reissleine vor versehentlichem Auslösen. Das Fehlen der Klammer hat keinen Einfluss auf die Funktionalität.

Salztablette ④

Prüfen Sie, ob die Salztablette, die im unteren Teil eingeschraubt ist, nicht zerbröselt ist. Achten Sie vorm Einschrauben der CO2-Patronen darauf, dass Sie keine Nadelspitze in der Öffnung (②) sehen. Die Nadelspitze würde beim Einschrauben der Patrone sofort die Weste auslösen und Sie müssen 20,- Euro bezahlen! Kontrollieren Sie den unteren Teil des Co2-Automaten, da sehen sie auf einen Blick, ob alles OK ist!



CO2-Patrone OK?



Dichtung OK?



Kontrolle der Tablette „Plastimo“-Weste



Kontrolle der Tablette „BFA“-Weste



Rettungs- westen

- Patronen zählen
- Alle Westen prüfen
- Patronen OK?
- Tabletten OK?
- Splint OK?



Sicher & günstig

Yachtcharter Ostsee

Yachtcharter weltweit

www.ecosail.de

A serene sunset scene over a body of water. The sun is a large, bright orange circle in the upper left, casting a long, shimmering reflection down the center of the water. In the foreground, the silhouettes of three people are visible in the water; one is standing and looking towards the sun, while two others are partially submerged. To the right, a small inflatable boat with three people on board floats on the water. Several dark buoys are scattered in the water. In the background, a dark, silhouetted hillside rises from the water's edge. The overall atmosphere is peaceful and warm.

Luft: 32°

Wasser: 28°

Wind: 2-3 bft

Erleben Sie das Mittelmeer!

1. Klasse Qualität.

Gewohnte Sicherheit.

Unsere Direktstandorte

Mallorca und Kroatien

www.charterzentrum.de

1.KLASSE YACHTEN

Funktion, Bedienung und typische Fehlerquellen

Wenn Sie ein paar einfache Dinge beachten, wird Ihnen die Heizung keinen Kummer machen. Zum Starten der Heizung wählen Sie die größt mögliche Solltemperatur, damit die Heizung die ersten 10 Minuten mit „Vollgas“ läuft. So verrußt sie nicht und Rückstände werden freigebrannt.

Schaltet die laufende Heizung schnell ab, kann es auch sein, dass eine unachtsam verstaute Tasche einen Warmluftschlauch abgedrückt hat! Vielleicht hat Ihre Vorgängercrew auch die Lamellen aller Auslässe geschlossen? Oder das Heck Ihrer Yacht und damit auch der Auspuff der Heizung liegt genau im Wind, dann entsteht ein Rückstau.

Auch wichtig: ausreichender Strom. 80% aller Heizungsprobleme sind Spannungsprobleme. Kontrollieren Sie den Ladezustand der Batterie. Funktioniert der Landstrom? Wenn der erste Startversuch der Heizung fehlschlägt, warten Sie einige Minuten und starten erst dann wieder. Die meisten Heizungssysteme schalten nach drei Fehlstarts völlig ab. Achten Sie auch darauf, dass sich vor dem Auspuff der Heizung kein Fender oder Rettungsring befindet. Durch die Hitze werden diese zerstört und müssen erneuert werden, im schlimmsten Fall besteht Brandgefahr!



Verschiedene Heizungen, verschiedene Bedienteile

Power An/Aus, Temperatur hoch/runter, Lüfter An/Aus. Diese Grundfunktionen sollten Sie bedienen können. Machen Sie sich vor dem verlassen des Stützpunktes mit der wesentlichen Bedienung vertraut. Bei Fragen hilft der Bootsmann!

Jeder Hersteller verbaut eine andere Bedienung und bietet zusätzliche Funktionen, wie z.B. einen Timer. Auch beim Heizungssystem gibt es Unterschiede. Wird bei manchen Modellen Wasser erwärmt, fast wie daheim, so wird bei anderen Heizungstypen die warme Luft direkt aus dem Brenner in das System geleitet.

Grundfunktionen auf der folgender Seite beachten - dann wird's warm!

Tipps Heizung

- Luftaustritt frei?
- Auspuff frei ?
- Spannung OK?
- "On" mit „Vollgas“

Heizungssteuerung

Differenzieren Sie:

Es gibt Heizungen mit und ohne Timer. Es gibt Systeme mit nur einem Thermostat oder mehreren. Prüfen Sie vor der Nutzung, was auf Ihre Yacht zutrifft und beachten Sie dann die folgende Ausführung:

Mit Timer? Timer auf Dauerbetrieb stellen!

Im Menü das „Heizmenü“ auswählen

Mit der rechten oder linken Pfeil-Taste blättern Sie so lange durch das Menü, bis im Display das „Heizsymbol“ blinkt. Das bestätigen Sie dann mit der „OK“-Taste.

Jetzt die Dauer einstellen

Jetzt sind Sie im „Einstellungsmodus“. Nun muss die Zeit auf Endlos-Betrieb gestellt werden. Drücken Sie die rechte oder linke Pfeiltaste so oft, bis das „Endlossymbol“ im Display erscheint. Der Wert neben dem „L“ wird zunächst immer größer, bei ca. „100“ erscheint nach vielfachem Drücken auf die Pfeiltaste dann auch bald die „Liegende 8“.

Die „Endlos“- Dauer jetzt bestätigen

Wenn Sie die „Liegende 8“ im Display sehen, bestätigen Sie das mit der „OK“-Taste - schon fertig! Jetzt läuft die Heizung so lange wie Sie es möchten - und schaltet sich nicht nach wenigen Minuten wieder ab!

Wenn Sie die Grundeinstellungen festgelegt haben, die Heizung aber nicht wie gewünscht läuft, liegt das sehr sicher am Thermostat.

Die Feineinstellungen am Wandthermostat

Je nach Heizungs- und Yachttyp gibt es mehrer Thermostate an verschiedenen Stellen. Bei großen Yachten oft auch in den jeweiligen Kabinen. Bei kleineren Yachten meist nur im Salon.

Mit dem Schalter „I O II“ stellen Sie die Menge der auströmenden Luft ein. Je mehr Leistung eingestellt wird, desto lauter wird die Heizung. Mit dem Drehregler stellen Sie die Wunsch-Temperatur ein.

Kein Thermostat verbaut?

In diesem Fall steuern Sie die Wärme und auch die Intensität der Lüftung über das Hauptbedienteil, dort wo Sie die Heizung grundsätzlich auch Ein/Aus schalten. Die Lüftung ist meist mit einem Ventilator-Symbol gekennzeichnet. Die Heizfunktion und Temperatur wird in der Regel mit dem Symbol aufsteigender Pfeile / Hitze gekennzeichnet.



Heizungssteuerung

- Wenn verbaut, Timer beachten
- Lage Bedienteil & Thermostaten checken



Wandthermostat beachten

Achtung

Kleiner Hebel links:
Wasser läuft nach!



Bei Nichtnutzung

Kleiner Hebel nach
rechts: Es läuft kein
Wasser nach!



Jedes WC selber durch pumpen

Lassen Sie sich die einwandfreie Funktion vorführen - aber pumpen Sie selber alle WC's einmal durch. Werfen Sie kein Papier und keine anderen festen Gegenstände in das Bord-WC! Einfach zu merken:

Tue nur das in die Toilette, was Du vorher auch gegessen hast!

Die Reparatur einer verstopften Toilette kostet min. 150,- Euro!

Zum Abpumpen, und nur zum Abpumpen, stellen Sie den oberen Hebel wie in Bild 1. Ansonsten immer so wie in Bild 2. Die Seeventile sollten auf jeden Fall nach Benutzung geschlossen werden. Achten Sie auf eine gefühlvolle Bedienung des kleinen Absperrhebels. Schärfen Sie Ihrer Crew ein, diesen Hebel immer auf „Closed“ zu stellen, denn sonst läuft Wasser ein.

Elektrische WCs

Viele Yachten sind mit dieser komfortablen Anlage ausgerüstet. Die Bedienung der beiden Schalter ist selbsterklärend (S. Bild 3).

Aber erschrecken Sie nicht, der Mechanismus geht recht lautstark zu Werke!

Wie auch bei den manuellen Toiletten gilt: Spülen Sie immer mit viel Wasser vor und nach. Um Gerüche zu minimieren müssen die Schläuche bei jeder Nutzung rückstandsfrei leergepumpt und durchgespült werden, dass geht nur mit ausreichend Wasser.

Wie auch beim manuellen WC zu beachten: Seeventile müssen nach der Nutzung wieder geschlossen werden.



Fäkalientanks

Sind die Fäkalientanks leer?

Alle Yachten sind mit einem Fäkalientank ausgestattet. So schön dass für die Umwelt ist – im täglichen Chartergeschäft machen diese Tanks einiges an Mehraufwand für den Skipper und den Vercharterer aus.

Bitte kontrollieren Sie beim Einchecken, dass der Tank leer ist. An diesem Tank scheitert leider oft auch die beste Technik bzw. Anzeige. Am besten funktioniert die Kontrolle mit der „Klopfpöbe“.

Der Abfluss des Wc's fließt über ein Rohrsystem in den Fäkalientank. Dieses Rohrsystem hat einen sehr geringen Durchmesser! Die Leitung ist enorm anfällig für Verstopfungen! Spülen Sie kein Klopapier herunter. Nehmen Sie eine kleine Plastiktüte mit auf die Toilette und entsorgen das Papier auf getrenntem Weg in die Mülltonne.

Sie bestätigen dem Bootsmann bei der Übergabe, dass die Tanks leer sind und das alle Wc's frei von Verstopfungen sind. Prüfen Sie die Gangbarkeit daher sorgfältig!

Wenn Sie auf See sind, lenzen Sie den Tank ausserhalb der 12-sm-Zone. Alternativ gibt es Absaugstationen. Das Abpumpen über eine Station dauert etwas und ist kostenpflichtig. Wenn Sie in den Heimathafen zurückkehren und Sie haben vergessen den Tank leerzupumpen, müssen Sie das vor Rückgabe an der Entsorgungsstation machen. Wir können nur leere Tanks zurücknehmen. Einen vollen Tank müssen wir kostenpflichtig entleeren lassen.

WC und Fäkalientanks

- Tank und Wc's prüfen
- Seeventile beachten
- Schläuche durchspülen
- Mit viel Wasser spülen



Luken sind zu? Luken sind unbeschädigt?

Bruchgefahr:

Neue Yachten sind im Bezug auf das Design oft wahre Kunstwerke. Insbesondere bei den Luken fordert dieser Umstand Ihre Achtsamkeit. Viele neue Luken haben keinen klassischen Rahmen. Die Fassung der Luken, durch einen Rahmen schützt die Luken vor Bruch. Ohne Rahmen ist die Luke anfälliger für Schäden. Vermeiden Sie das Betreten der Luken. Treten Sie insbesondere nie auf die Kanten der Decksluken. Diese sind sehr anfällig für Brüche.

Konstruktiv ist das kein "Meisterwerk". Im Schadenfall ist eine gebrochene Kante / Luke jedoch kein Verschleiß oder Baumangel, sondern ein Schaden der Ihnen berechnet werden muss. Weisen Sie auch die Crew auf diese Gefahr hin!

So bleiben die Luken dicht:

Es gibt nichts unangenehmeres als Wasser im Schiff. Eine Ursache sind z.B. Luken, die Feuchtigkeit durchlassen. Wenn man den Luken ein wenig Beachtung schenkt, kann man im Vorfeld schon viele Probleme vermeiden. Das empfindlichste Teil der Luken sind die Gummidichtungen. Ein kleines Sandkorn reicht schon, um Wasser durchzulassen. Wenn Sie bei einer Luke feststellen, dass sie nicht richtig schließt, reicht es meistens, wenn Sie mit einem sauberen Lappen die Dichtung reinigen.

Die meisten Lukensysteme haben zwei verschiedene Stellungen: In der ersten ist die Luke gegen das Öffnen von Außen geschützt, aber sie verriegelt nicht. Die untere Plastiklippe des Vorreibers greift dabei in die mittlere Rille des Lukenrahmens. So läuft aber überkommendes Wasser oder Regen in Ihr Schiff! Deswegen: immer die obere Lippe des Vorreibers in die mittlere Rille des Lukenrahmens drehen!

Eine weitere Ursache einer undichten Luke kann ein loser Vorreiber sein. Hinter der Abdeckung, die den Lukengriff gegen eine Bewegung von außen schützt, sitzt eine Schraube, die man dann nachziehen muss. Sie können die Plastikabdeckung mit leichtem Druck entfernen, dann ziehen Sie die Schraube kräftig fest - die Luke sollte wieder dicht sein!



Luken

- Beim Segeln nicht auf „Lüften“ stellen
- Vorreiberschrauben sind fest?
- Gummidichtungen stets sauber halten
- Betreten der Luken vermeiden

Wassertanks

Die Wassertanks sind leer!

Bevor Sie ablegen sollten Sie den Tank frisch befüllen. Spülen Sie den Tankschlauch so lange durch, bis kaltes Wasser kommt! So ist sichergestellt, dass eventuelle Verunreinigungen, die sich im Schlauch gebildet haben, herausgespült werden.

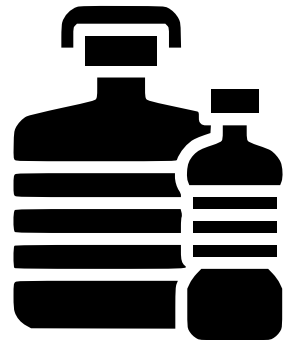
Da die Qualität des Wassers im Tank gerade bei wärmeren Temperaturen schnell nachlässt, möchten wir Sie bitten, bei Rückgabe der Yacht den Wassertank nicht aufzufüllen. Die Crew nach Ihnen wird dann den Tank frisch auffüllen. So hat auch Ihre Nachfolgecrew frisches und qualitativ hochwertiges Wasser.

Wassertanks

- Beim Eincheck Wassertank füllen
- Reichlich Wasser "vorlaufen" lassen
- Leeren Wassertank zurückgeben

Kein Trinkwasser

Entsprechend den Vorgaben der Trinkwasserverordnung - TrinkwV 2001 - muss Wasser für den menschlichen Gebrauch frei von Krankheitserregern, genussauglich und rein sein. Dies gilt als erfüllt, wenn bei der Wassergewinnung, der Wasseraufbereitung und der Verteilung die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden und das Wasser für den menschlichen Gebrauch den Anforderungen der Verordnung entspricht. Um dies zu gewährleisten, wird das Trinkwassersystem Ihrer Yacht in regelmäßigen Abständen gewartet und desinfiziert. Dazu finden Sie in der Schiffsmappe bei den „wichtigen Dokumenten“ das Prüfzeugnis. Je nach gebunkelter Wasserqualität und Außentemperatur kann die Qualität leiden. Im Zweifel lassen Sie das Wasser ab und füllen neu auf!



Water

Warum tropft der Wasserhahn?

Sie können dieses Problem durch zwei einfache Maßnahmen vermeiden: Schalten Sie die elektrische Wasserpumpe am Paneel nur ein, wenn auch Wasser gebraucht wird. Ansonsten gilt: Wasserpumpe aus!

Es wird sonst überflüssiger Druck aufgebaut, Wasser tropft dann über ein Ventil in die Bilge.

Dieses Bilgenwasser vermeiden Sie auch, in dem Sie bei ausgeschalteter Wasserpumpe einen Warmwasserhahn offen lassen. Die Heizeinheit, besonders bei Erwärmung über Motor, produziert hohe Temperaturen, dass Wasser dehnt sich aus, der Druck steigt. Auch wenn die elektrische Pumpe abgestellt ist. Über den offenen Wasserhahn kann der Druck entweichen – Die somit trockene Motorbilge wird es Ihnen danken!



Pumpe im Dauerbetrieb, obwohl die Wasserhähne geschlossen sind?

In 90% der Fälle zieht die Außendusche, am Heck, unbemerkt Frischwasser. Wenn dieser Umstand ausgeschlossen ist und auch die Zapfstellen in Nasszelle und Pantry geschlossen sind müssen wir uns die kleinen Verbindungen im Frischwassersystem anschauen.



Wasserpumpen

- Frischwasserpumpe nur bei Bedarf anstellen. (On/Off am Schaltpanel)
- Bei Druckverlust: **Alle** Zapfstellen prüfen, auch Heckdusche



Dieseltanks

Der Dieseltank ist voll

Sie bekommen eine Yacht mit vollem Dieseltank übergeben. Bei Rückgabe müssen Sie den Dieseltank ebenfalls voll zurückgeben. Bitte beachten Sie beim Auffüllen der Wassertanks: Kontrollieren Sie lieber dreimal, dass Sie den Wasserschlauch in den richtigen Tankstutzen halten!

Die Tankeinfüllstutzen sind beschriftet: Diesel kommt in den Stutzen mit der Aufschrift „Diesel“ oder „Fuel“!

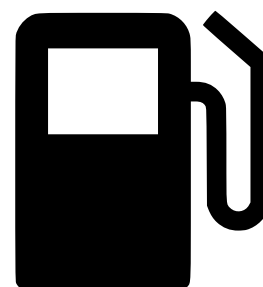
Ihre Yacht sollte noch zusätzliche Aufkleber neben den entsprechenden Einfüllstutzen haben - kontrollieren Sie, ob sich diese Aufkleber nicht gelöst haben und bitten Ihren Bootsmann ggf. um Nachrüstung. Vermeiden Sie jegliche Unklarheit! Informieren Sie auch alle Crewmitglieder darüber! Das Einfüllen von ein paar Tropfen Wasser in den Dieseltank führt bereits zum Ausfall der Maschine. Diesel in den Wassertanks ist eine richtig teure Angelegenheit, Tanks und Schläuche sowie Filter müssen erneuert werden!

Wenn Ihre Tankanzeige nicht genau gehen sollte, was leider öfter vorkommt, notieren Sie die Motorstunden und bringen den Tankbeleg mit. Nur so können wir die Menge des nachgetankten Diesels überprüfen.

Nicht getankt?

Wenn irgendwie möglich: Geben Sie mit vollem Tank zurück.

Das ist für Sie und uns am einfachsten. Ist die Bunkerstation auf Grund von Feiertagen oder einem Defekt geschlossen müssen wir nach Betriebsstunden abrechnen. Hierzu zählen Motor- und auch Heizungsstunden. Den durchschnittlichen Verbrauch der Maschine finden Sie auf dem Datenblatt Ihrer Yacht. Die Heizung verbraucht je nach Größe und Intensität zwischen 0,5 - 1,5 Liter je Betriebsstunde.



Diesel

Ventile und Absperrhähne

Frisch- & Abwasser

WC's, Spülbecken oder auch Duschen haben Auslassventile nach Außenbords. Die Position der Ventile finden Sie im „Ventilplan“, in den Bordunterlagen. Bei allen Seeventilen für Frisch- und Abwasser gilt: Sind diese nicht in aktiver Verwendung müssen die Ventile geschlossen sein.

Diesel und Kühlwasser

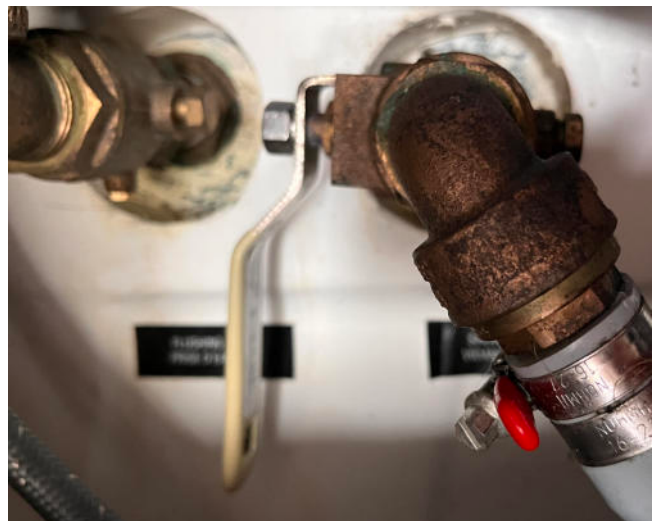
Der Absperrhahn für die Dieselleitung ist meist in einer der Achterkabinen (s. „Ventilplan“). Diesen Hahn drehen Sie nur im absoluten Notfall (z.B. Feuer) zu - Ansonsten immer auf! Das Seeventil für die Kühlwasserversorgung der Maschine muss bei Nutzung der Maschine ebenfalls immer geöffnet sein! Kontrollieren Sie vor dem Einschalten der Maschine lieber doppelt, ob das Ventil auch geöffnet ist. Der Betrieb der Maschine bei geschlossenem Seeventil verursacht in der Regel einen Totalschaden!

Seeventile

- Lage aller Ventile im Ventilplan in der blauen Mappe!
- Vor dem Auslaufen Ventile & Hähne prüfen
- Nur bei Gebrauch öffnen.
- Besonders bei Lage/Wind beachten

Gasabsperrhahn nach Bedarf

Die Gasanlage hat mindestens zwei Verschlüsse: Einen an der Flasche und einen kurz vor dem Herd, meist in der Pantry. Auch hier finden Sie im „Ventilplan“ die genauen Angaben. Sie sollten die Gashähne nur aufdrehen, wenn Sie Herd oder Backofen benutzen. Anschließend drehen Sie wieder zu! Wenn Sie eine neue Gasflasche anschliessen dauert es einen Moment, bis das Gas am Brenner ist, zuerst kommt ein paar Sekunden Luft.



Landstrom

Nehmen Sie das Landkabel mit!

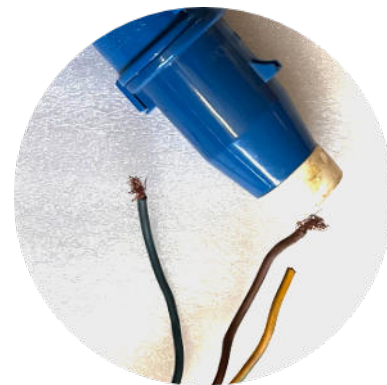
Und was Sie noch gegen Elektrik-Probleme tun können:

Viele Probleme bei der Elektrik sind auf eine nicht ausreichende Versorgung der Batterien mit Ladestrom zurückzuführen. Wenn Sie Heizung, Kühlbox, Positionsbeleuchtung oder andere Verbraucher längere Zeit unter Segeln in Betrieb hatten, sollten Sie für eine halbe Stunde die Maschine laufen lassen, damit die Batterien wieder nachgeladen werden. Die Drehzahl sollte bei ca 1500 U/Min. liegen.

Legen Sie im Hafen immer das Landanschlusskabel. Achten Sie darauf, dass das kleine rote Licht, die Ladekontrolllampe, am Schaltpanel aufleuchtet, sobald Sie mit dem Stromanschluss an Land verbunden sind. Nur dann fließt Strom ins Bordnetz. Es kommt öfter vor, dass die Sicherungen der Steckdosen am Steg herausgesprungen sind!

Einige Yachten haben einen Batteriealarm. Dieser soll auf eine drohende Entladung der Batterien hinweisen! Hören Sie das entsprechende Warnsignal - reduzieren Sie umgehend den Stromverbrauch an Bord und sorgen für neuen Ladestrom. Das kann durch Landstrom oder durch Laufenlassen der Maschine erfolgen. Für Ladestrom unter Maschine ist eine leicht erhöhte Drehzahl erforderlich. (ca. 1.500 Umdrehungen) Nur Standgas ist nicht ausreichend.

Am Voltmeter können Sie den Zustand der Batterien kontrollieren. Bevor Sie einen Elektriker rufen: Prüfen Sie, ob nicht eines der Crewmitglieder versehentlich den Hauptschalter herumgedreht hat! Der Landstrom wird durch einen zusätzlichen FI-Schutzschalter abgesichert - prüfen Sie auch diesen Schalter!



Landstrom

- Landstrom legen und vor dem Ablegen verstauen.
- Ladekontrolle regelmäßig überprüfen.
- Kein Landstrom? Hauptschalter **und** Sicherung am Steg checken.
- Bei Batteriealarm oder geringer Spannung: Verbraucher abschalten.

Bugstrahlruder

Sensible Technik:

Der Motor des Bugstrahlruders ist nicht für den Dauerbetrieb ausgelegt. Betätigen Sie es in Intervallen von 3 bis max. 5 Sekunden. Danach Pause! Achten Sie darauf, dass keine Fremdkörper in das Bugstrahlruder gelangen.



Oft rutscht eine Festmacherleine von Deck ins Wasser. Auch im Eifer des Gefechts, beim An- & Ablegen kann das passieren.

Schäden:

In der Regel nimmt zuerst der Propeller Schaden, die Flunken brechen ab. Sie haben keinen Schub mehr, obwohl der Propeller dreht. Ein neuer Propeller muss her. Das kann mit Glück durch einen Taucher unter Wasser erledigt werden. Aber aufgepasst: Durch die Krafteinwirkung des Fremdkörpers können Sicherungssplinte und Bolzen verbiegen, sodass eine Reparatur unter Wasser nicht mehr möglich ist. Die Yacht muss dann in den Kran. Das ist Zeitaufwendig und kostenintensiv.

Noch schlimmer ist ein Schaden am Getriebe. Der Motor und das Getriebe sind sehr sensibel. Ein Fremdkörper im Antrieb sorgt zudem immer für überdurchschnittliche Last, ähnlich wie der zu vermeidende Dauertbetrieb. Die Reparatur kann in bei solchen Schäden meist nur an Land erfolgen.

Bugstrahlruder ohne Funktion - Sicherung und Schalter Prüfen:

Der Hauptschalter dafür befindet sich meist im Vorschiff - die Position bekommen Sie bei Übergabe gezeigt. Sie können diese auch im „Ventilplan“ nachsehen. **Vorm** Anlegen Bugstrahlruderfunktion und auch den Hauptsschalter checken! Weisen Sie Ihre Crew auf diesen Schalter hin!



Motor Start & Stop & Aus

Jetzt geht's los - Motor starten:

Aber erstmal sehen wir uns das Zündschloss an:

Bei Yachten, die keinen Zündschlüssel haben, sondern mit einem „Power On / Power Off“-Schalter gestartet werden, ist es sehr wichtig, dass Sie nach dem Abstellen der Maschine auch diesen Schalter wieder in die „Power Off“-Stellung drücken: Lassen Sie den Schalter an, entleert sich die Starterbatterie! Erster Indikator ist die Display-Anzeige. Der Motor wurde abgestellt. Das Display zeigt noch an.

Vergewissern Sie sich ganz genau, ob der Schalter im Hafen auf „Off“ steht, bei Sonnenlicht sehen Sie die Funktionslampen nicht und sind zwar der Meinung, die Zündung sei abgestellt, aber der Strom fließt weiterhin. Viele Batterieprobleme werden durch diesen „vergessenen Schalter“ verursacht. Eine tiefentladene Batterie muss erneuert werden und kann Ihnen dann berechnet werden. Nach dem Ausmachen der Maschine, Zündung immer komplett abschalten!



Motor springt nicht an?

1. Es gibt Modelle bei denen die Maschine nur startet, wenn kein Gang eingelegt ist. Stellen Sie den Schalthebel in neutrale Stellung und versuchen Sie es erneut.

2. Hat Ihre Yacht einen Bowdenzug für „Motor-Aus“ ? Das kann bei älteren Modellen der Fall sein. Der Bowdenzug muss nach dem Abstellen des Motors immer wieder komplett eingeschoben werden, sonst gibt es beim nächsten Startvorgang Probleme.

3. Ist der Hauptschalter überhaupt an? Oft sind die Hauptschalter auf Knöchelhöhe in einer Kabine moniert. Steht ein Crewmitglied wortwörtlich mit dem falschen Fuß auf, und betätigt aus Versehen den Hauptschalter, wird die Zündung nicht angehen und auch der Motor nicht starten.

4. Kraftstoffhahn ist auf? Bekommt der Motor keinen Treibstoff wird er nicht anspringen. Im Fall vom Feuer sollten Sie den Dieselsperrhahn nach Möglichkeit schließen. Ansonsten: Immer geöffnet lassen.

5. Sind alle Optionen ausgeschöpft und der Motor startet dennoch nicht? Vielleicht ist tatsächlich die Spannung der Starterbatterie zu niedrig. Es kann vorkommen, dass der Anlasser defekt ist. Diagnose und Auskunft über unseren technischen Support - Rufen Sie an, wenn Sie Hilfe benötigen. In der Regel können wir schon am Telefon eine Tendenz äußern oder auch eine Lösung herbeiführen.



Startprobleme

- Moderne Motoren starten oft nicht, wenn ein Gang eingelegt ist.
- Prüfen Optionen 1- 5.
- Vorgehen 1-5 bringen keine Lösung? Technische Hotline kontaktieren!

Die Schaltung - wussten Sie das?

Wenn Sie im Hafen liegen und die Maschine starten, legen Sie erst den Leerlauf ein (Knopf am Schalthebel reingedrückt = Leerlauf) und geben etwa 1/4-Gas. Dann starten Sie die Maschine und kuppeln ein.

Achten Sie beim Segeln immer darauf, dass eingekuppelt und der Rückwärtsgang eingelegt ist, damit die Welle nicht mitdreht. Sie schonen so das Getriebe und es tritt kein Wasser durch die Stopfbuchse ein. Zudem erreichen Sie durch das Einkuppeln eine deutliche Geräuschreduzierung.

Beim Starten der Maschine unter Segeln legen Sie nicht zuerst den Leerlauf ein! (Außer S.30, Position 1.)

Geben Sie etwa 1/4-Gas, starten Sie im Rückwärtsgang und kuppeln dann aus, warten einen Moment und legen erst dann den Gang ein.

Im Hafen:

Leerlauf ist eingelegt – 1/4-Gas geben – Starten – Gang einlegen.

Beim Segeln:

Variante 1.:

Rückwärtsgang eingelegt – 1/4-Gas geben – Starten – Leerlauf – Gang einlegen.

Variante 2. :

Motor startet nur unter neutral - Auskuppel – Starten – Gang einlegen.

Beim Schalten:

Bei 99% unserer Yachten wird der Gang über einen Schaltzug eingelegt. Beim Schaltvorgang setzen Sie den Schaltzug, in der Regel ein Drahtseil, in Bewegung. Es geht vom Schalthebel zum Getriebe. Gehen Sie behutsam damit um!

Wenn der Schaltzug reißt kann man mit dem Schalthebel nicht mehr schalten. Vorwärts oder Rückwärtsgang bleiben dann in der Regel eingelegt, dass endet meist mit einem Crash!

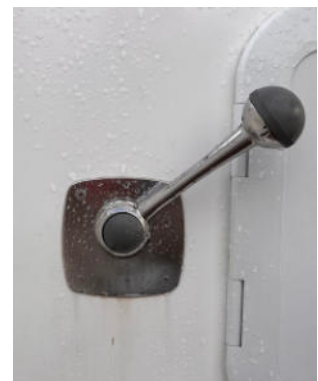
Beachten Sie immer auch eine Pause im Schaltvorgang. Egal ob Sie von Vorwärts auf Rückwärts oder umgekehrt schalten: Hebel in den Leerlauf, einen Augenblick innerhalten, dann weiterschalten!

Denken Sie an Ihr Auto, hier schalten Sie auch nicht in voller Fahrt vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang.

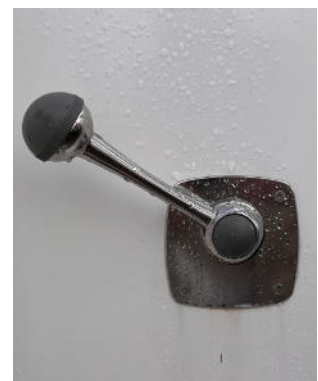
Es danken - Ihr Schaltzug und das Getriebe!



Neutral



Rückwärts



Vorwärts

Maschine

Das Wichtigste:

Bei laufender Maschine achten Sie auf einen kräftigen Kühlwasseraustritt.

Achten Sie stets auf ein ruhiges Motorengeräusch, einen verstopften Kühlkreis bemerken Sie auch an einer Veränderung des Austritts-Geräusches!

Motor-Check

- täglich Öl prüfen
- täglich Kühlflüssigkeit prüfen
- immer Kühlwasseraustritt beobachten

Laufende Kontrolle und Routine:

Täglich Öl prüfen!

1 Ltr. Reserveöl ist an Bord. Vor dem Start darauf achten, dass das Seewasserventil geöffnet ist. Beim Betrieb der Maschine darauf achten, dass Kühlwasser am Heck der Yacht austritt! Unter Maschine darf die Yacht nicht mehr als 10 Grad Schräglage haben, da sonst Gefahr besteht, dass der Motor nicht mit genügend Kühlwasser und Öl versorgt wird. Im Logbuch gibt es eine Checkbox für die Kontrolle des Ölstands. Dieses Feld wird gern "einfach so" abgehakt. **Bitte prüfen Sie den Ölstand!**

Füllstand Kühlflüssigkeit prüfen!

Das machen Sie, wenn Sie den Motorraum wegen der Ölprüfung offen haben. Kontrollieren Sie regelmäßig den korrekten Füllstand der Kühlflüssigkeit am Ausgleichsbehälter. Am einfachsten geht es, wenn Sie den Finger in den Kühlwassereinfüllstutzen stecken: Ist er nass - Alles O.K.!

Austritt Kühlwasser prüfen, nicht nur unmittelbar nach dem Motorstart!

So wie der Blick beim Segeln automatisch immer wieder zum Verklicker im Masttop geht, so sehr haben Sie es verinnerlicht mit einem Ohr auf das plätschern des Kühlwassers zu achten. Auch der Blick über die Reling, zum Kühlwasseraustritt, passiert immer wieder während sie motoren!





Motorservice

Motorservice:

Besuchen Sie unseren Youtube-Channel! Hier zeigen wir Ihnen eine klassische Motor-Generalüberholung, wie sie von uns durchgeführt wird.

Einfache Erklärungen und detaillierte Einblicke in die elementaren Bauteile des Motors sorgen für ein besseres Verständnis zur Funktion!

<https://www.youtube.com/watch?v=q4e1oOFMSrQ>

Wissenswert:

Wenn Sie nicht die herrliche Ruhe unter weißen Segeln genießen ist ein zuverlässiger und ruhig laufender Flautenschieber mit das Wichtigste.

Um zu verstehen was passiert, wenn Sie die Maschine starten, ist es gut zu wissen wie der Motor arbeitet.

Das Zusammenspiel der einzelnen Bauteile ist nicht nur ausgesprochen interessant, bereits einfaches Basiswissen sensibilisiert und sorgt für ein gutes Grundverständnis der Funktion.



An- & Ablegen

Kommunikation ist das Wichtigste!

Es gibt Plan A und Plan B. Klappt das nicht: Keiner verfällt in Panik. Alle achten auf Ihre Finger, Arme und Beine!

Der Skipper ist für die Planung des Manövers verantwortlich. Bei der Durchführung ist der Skipper auf die Mithilfe der Crew angewiesen. Es ist unerlässlich, dass der Skipper die Crew am Manöverplan teilhaben lässt.

Jeder der jetzt mitarbeitet muss wissen was los ist. Plan A und auch Plan B müssen vor der Durchführung besprochen werden. Jedes Crewmitglied bekommt eine Aufgabe und weiß was zu tun ist. Wenn jeder konzentriert und umsichtig bei der Sache ist kann nicht mehr viel schief gehen!

Fender, Leinen und Vorbereitung:

Wegen der teilweise engen Boxen klemmen die Fender zwischen Rumpf und Dalben fest.

Die Zugkräfte der Fenderleinen übertragen sich auf den Relingsdraht. Die Fenderleine rutscht über diesen Draht und beschädigt die Gummiummantelung oder verknicken die blanken Relingsdrähte. Der Austausch muss je nach Länge der Yacht zwischen 90,- und 200,- Euro berechnet werden. Das ist leicht zu vermeiden. Fender immer erst nach dem Passieren der Dalben nach Außenbords hängen!

Ein besonderes Augenmerk gilt den Festmacherleinen.

Jedes Crewmitglied achtet darauf, dass keine Leinen im Wasser hängen. Das Manöver endet abrupt, sobald eine Leine in den Antrieb gelangt. Beachten Sie auch die Infoseite zum Thema Bugstrahlruder! Zudem reißt eine Leine im Antrieb an der Welle und verursacht schwere Schäden. Nicht selten muss die Yacht gekrant werden, um die Dichtungen von Welle oder auch Saildrive zu erneuern. Durch eine defekte Dichtung dringt Wasser ins Getriebe ein. Hierdurch entstehen große Schäden. Passen Sie gut auf! Im schlimmsten Fall nehmen Welle und Getriebe unmittelbat Schaden! Auch der Propeller kann durch sehr ruckartiges stoppen ausschlagen. Dieser Fauxpas kostet also immer viel Zeit und Geld.

Die Crew sollte die Basics können.

Nicht jeder an Bord ist perfekt ausgebildet. Das muss auch nicht sein! Allerdings sollte jeder der aktiv am Geschehen beteidigt ist über die Grundlagen bescheid wissen. Nehmen Sie sich vor dem Törn ausreichend Zeit. Wer beim An- & Ablegen hilft muss wissen wie man eine Klampe belegt und wie man eine Leine wirft. Alle, die mit den Fendern beauftragt sind, sollten z.B. mit dem Webeleinstek vertraut sein.



Jetzt aber endlich raus!

An- & Ablegen

Elementares Können für die aktive Crew

Klampe belegen, Fenderknoten, Palstek und Leine werfen!

Das sichere Manöver steht auch beim An- & Ablegen immer im Vordergrund. Oft fährt der Rudergänger ein sauberes Manöver, dennoch misslingt der An- oder Ableger. Natürlich ist es jetzt leicht den "schwarzen Peter" auf die Crew zu schieben. ABER haben Sie denn die nötigen Skills vermittelt?

Das Crewmitglied an den Festmachern muss wissen wie man eine Leine sauber aufschießt, um sie elegant und schwungvoll über den Dalben oder die Klampe am Steg zu werfen. Man muss erklären, dass Festmacher immer unter der Seereling verlaufen müssen und natürlich muss das entsprechende Crewmitglied das lose Ende sicher auf der Klampe belegen können.

Sie als Skipper wissen und können das. Bei Flaute können Sie immer auch zur Hilfe kommen, sofern Sie halbwegs gut in der Box oder an der Pier liegen. Doch die Situation wird kommen, in der Sie Ihre Position am Steuerstand nicht verlassen können. Haben Sie etwas Geduld, nehmen Sie sich Zeit mit Ihrer Crew.



Hektik vermeiden

Beim passieren der Hafeneinfahrt ist Ihre Yacht perfekt vorbereitet.

Am Chartersteg ist die Sache meist klar. Sie wissen wo Sie hin müssen. Ist Ihre Box belegt nehmen Sie eine andere. Das kennen Sie aber alles schon.

Wie sieht es in fremden Häfen aus? Als Skipper müssen Sie sich erstmal orientieren. Sind alle Boxen belegt muss es vielleicht längsseits an die Pier gehen. Vielleicht müssen Sie eine Box nutzen die ein Stück zu kurz oder aber deutlich zu lang ist?

Legen Sie sich grundsätzlich alles so zurecht, dass Sie flexibel auf veränderte Umstände reagieren können. Sie planen längsseits zu gehen, wissen aber nicht ob Platz ist? Schlagen Sie auch Leinen für ein Boxenmanöver an.

Sie planen in einer ausreichend großen Box anzulegen, befestigen Sie trotzdem auch die Springleinen! Vielleicht ist die Box doch zu klein oder Sie müssen doch noch längsseits gehen, weil alle Stege belegt sind.

Wer vor der Boxengasse anfängt seine Leinen und Fender zu klarieren nimmt sich jede Chance auf Flexibilität. Sorgen Sie für Sicherheit und Ruhe. Bereiten Sie die Yacht und auch die Mannschaft gut vor!



Ankern

Ankern über Nacht, zum Baden und im Notfall

Ankergeschirr sichern:

- Der Anker liegt im Ankerkasten. Er wird per Hand ausgebracht. Kontrollieren Sie, dass der Anker im Ankerkasten bei Seegang nichts kaputt schlägt.
- Der Anker hängt im Ankerbeschlag. Er ist mit einem Querbolzen gesichert. Kontrollieren Sie den Bolzen und die Gangbarkeit des Bolzen. Im Notfall muss das Geschirr schnell ausgebracht werden.
- Der Anker ist zusätzlich zur Ankerwinsch mit einem Tampen gesichert. Das ist der Fall, wenn von Seiten der Werft kein Bolzen im Ankerbeschlag vorgesehen ist. Kontrollieren Sie den Sicherungstampen laufend. Bei Bedarf tauschen Sie ihn aus.

Prüfen Sie die Verbindung Ankerkette/leine zum Schiff

Das Ende der Ankerkette bzw. -leine muss mit dem Schiff verbunden sein. Das kann mit einem Schäkel-Augbolzen gemacht sein, häufig ist es auch ein Stück Tauwerk, was sich im Notfall aufschneiden lässt. Beide Arten der Verbindung können nicht die Zugkräfte des Ankers aufnehmen, es dient lediglich der Sicherung des Kettenendes.

Vorbereitet sein:

Klären Sie Ihre Crew über die Handhabung auf. Diese ist simpel aber wichtig. Bei klassischer Ausbringung per Hand gilt es nicht viel zu beachten. In der Regel verfügen aber fast alle unsere Yachten über eine elektrische Ankerwinsch, welche mit angesteckter Fernbedienung oder über einen Schalter im Cockpit gesteuert wird. Vergewissern Sie sich, dass die Sicherung eingeschaltet ist. Prüfen Sie die Funktion vor dem Auslaufen. Oftmals ist die Ankerwinde nur unter laufender Maschine elektrisch zu bedienen, probieren Sie das vor Fahrtantritt aus.

Kein Strom? Keine Panik:

Im Notfall lässt sich das Geschirr immer auch manuell ausbringen. Lösen Sie mit der Wischkurbel die Bremse. Die Kette wird jetzt nicht mehr durch die zuvor gesperrte Winsch gehalten.

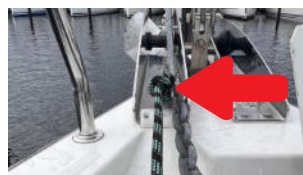
Nutzen Sie dieses Vorgehen nur wenn es nicht anders geht.

Die Kette rauscht sofort aus, wenn Sie die Bremse geöffnet und den Bolzen bzw. Tampen entfernt haben. Sie können die Bremse mit der Winkerkurbel kontrollieren. Diese Notlösung sollte man jedoch ein, zwei mal geübt haben.

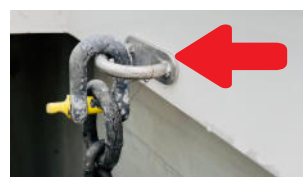
Wichtig dabei - Finger weg von der Kette!



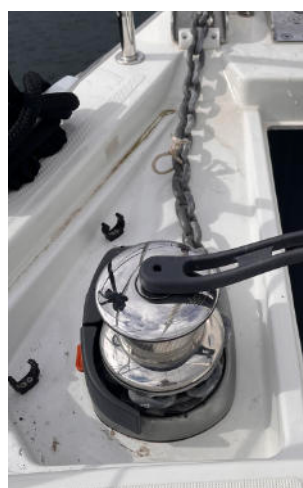
Bolzen OK?



Sicherungsleine OK?



Ende Kette fixiert?



Achtung beim Lösen der Bremse!

Das klassische Ankermanöver:

Je nach Revier, Wind, Grund und Verweildauer arbeitet man in der Regel mit 3-, 5-, oder 7-facher Kettenlänge, im Verhältnis zur Wassertiefe. Die Yacht geht mit dem Bug in den Wind und stoppt auf. Das Crewmitglied am Ankerkasten gibt Kette und Komando an den Rudergänger. Der Anker ist gefallen, jetzt gilt es gleichmäßig und behutsamer Kette zu geben, stets bei langsamer Fahrt achteraus.

Beim Aufholen ist die Kommunikation zwischen Vorschiffcrew und Rudergänger essentiell. "Tuckern" sie dem Anker immer nur so langsam entgegen, wie auf dem Vorschiff Kette aufgeholt wird. Achten Sie darauf, dass Sie niemals über die Kette fahren! Ist der Anker senkrecht unter dem Beschlag beginnt das Aufholen. Auf den letzten 2-3 Metern können Sie den Anker sehen. Stoppen Sie das letzte Aufholen kurz, sollte der Anker verdreht in Richtung Steven und Ankerbeschlag laufen. Kurzes Ablassen und erneuertes Aufholen hilft. Der Anker pendelt sich ein. Stoppen Sie besser nicht, wenn der Anker bereits vor dem Steven hängt. Auch bei wenig Seegang laufen Sie Gefahr den Steven zu beschädigen.

Logbuch führen. Keine Bitte – sondern Pflicht!

Als Schiffsführer sind Sie dazu verpflichtet Logbuch zu führen. Wir als Vercharterer sind wiederum verpflichtet Ihre Aufzeichnung zu archivieren.

Im Falle eines Schadens wird das Logbuch auch von der Versicherung gefordert. Unter Umständen kann das Logbuch auch von den entsprechenden Behörden angefordert werden, zum Beispiel bei Unfällen oder rechtswidrigem Verhalten. Auch wenn es sich im Rahmen der Yachtcharter um ein einfach geführtes Heft handelt, dieses unscheinbare Heft kann durchaus wichtig werden! Führen Sie es gewissenhaft und ordentlich.



Sie möchten das Logbuch als Andenken an den Törn?

Je nach Länge des Törns erhalten Sie von uns die entsprechende Anzahl an Logbuch-Heften. Das Logbuch mit den Pflichtangaben müssen Sie nach Törnende bei uns abgeben! Wir bitten um Verständnis dafür, dass wir bei der Vielzahl von Gästen und Logbüchern keine Kopien für das private Archiv erstellen können. Lassen sie sich beim Check-In einfach die doppelte Anzahl an Logbücher geben, dann führen Sie eine Version für sich privat!

Unser Tip: Investieren Sie in ein schönes und detailliertes Logbuch, dass Sie nur für sich privat führen. In Ihrer Version sammeln Sie Fakten und Törnverläufe, dort ist auch Platz für lustige Ereignisse und schöne Geschichten. In der Version für uns reichen die Pflichtangaben!

Logbuch führen

- Pflichtangaben beachten
- Skipper eintragen
- Crew eintragen
- Täglich führen
- Nach Törn abgeben
- Keine Kopie möglich

Hilfe unterwegs

Wenn unterwegs etwas passiert

Die Nummer sollte jedes Crewmitglied in seinem Handy haben

Ab 2010 muss der Skipper ein "Short Range Certificate" - kurz SRC besitzen! Wir können keine Yacht an Skipper ohne entsprechendes Zeugnis verchartern! Wenn Sie kein SRC haben und den „Ausbau Funkgerät“ gebucht haben, bekommen Sie eine Yacht ohne Funkgerät und haben keine zusätzliche Kommunikationsmöglichkeit außer Ihrem Handy. Im Notfall wählen Sie die Nummer der Seenotleitstelle: **+49 421 536870**. Viele Kunden haben die Nummer „124 124“ gespeichert - aber die funktioniert nur in deutschen Netzen!

Sie sollten diese Nummer auf allen Handys an Bord einspeichern. Prüfen Sie vor Fahrtantritt die vollständige Ladung Ihres Akkus. Wenn Sie die Seenotleitstelle anrufen, ist es hilfreich, wenn Sie die eigene Rufnummer nicht unterdrückt haben, nur dann können Sie zurückgerufen und auch gepeilt werden.

Wenn Sie einen Notfall melden, werden folgende Dinge abgefragt:

- Lebensgefahr Ja / Nein?
- Position (Länge / Breite)?
- Mann über Bord (MOB)?
- Rettungsmittel des MOB?
- Kleidung des MOB?

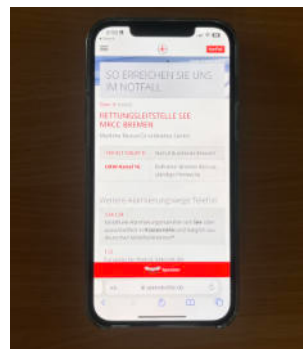
Notruf per UKW-Funk absetzen

Wenn Sie ein eingebautes Funkgerät haben und einen Notruf absetzen müssen: Achten Sie darauf, dass das Gerät auf volle Leistung geschaltet ist (der 1-Watt-Knopf darf nicht eingedrückt sein), gehen Sie auf Kanal 16 und halten zum Sprechen die Taste im Hörer gedrückt.

Servicetelefon Charterzentrum

Jeder Stützpunkt hat eine eigene Nummer für die technische Hotline. Diese Nummer finden Sie in der „Yachtinfo“ auf der ersten Seite. Bitte benutzen Sie diese Nummer bei allen Fragen zu Ihrer Yacht. Es kann passieren, dass für einige Augenblicke keine Verbindung möglich ist. Bitte haben Sie dann etwas Geduld und versuchen es wenig später noch einmal. Schicken Sie eine SMS oder nutzen Sie die Mailbox, wenn dort für einen Moment niemand zu erreichen ist. Speichern Sie diese Nummer vor Törnbeginn in Ihr Handy, dann müssen Sie im Notfall nicht lange suchen.

Halten Sie Ihre eigene Rufnummer griffbereit, wir rufen Sie auch gerne zurück. Unter Deck haben Sie meistens bessere Sende- und Empfangsqualität.



+49 421 536 870



Kanal 16

Zahlungen verauslagen

Reparaturen, die Sie verauslagen

Bitte beachten Sie diese Hinweise zur Rückerstattung

Reparaturen von Schäden durch normalen Materialverschleiß können von Ihnen bis zu einer Höhe von 150,- Euro ohne Rücksprache veranlasst werden. Diese Auslagen werden gegen Vorlage einer quitierten Rechnung mit der Kautionsabrechnung erstattet. Reparaturen, die diesen Betrag übersteigen, bedürfen der Zustimmung des Vercharterers. Aus steuerlichen Gründen können wir jedoch nur folgende Belege erstatten:

- Rechnungsempfänger ist „Yacht- & Charterzentrum GmbH“
- Anschrift,: Am Jachthafen 8, 23774 Heiligenhafen
- Schiffsname ist auf dem Beleg
- Art der Arbeit vermerken

Lassen Sie sich die von Fremdfirmen ausgeführten Reparaturen so genau wie möglich bescheinigen. Bringen Sie immer die alten oder beschädigten Teile mit zurück.

Allgemein gilt jedoch bei Schäden oder anderen Problemen: Rufen Sie uns an - jederzeit! Dafür haben wir unseren 24-Std.-Service eingerichtet. Viele einfache Dinge lassen sich schon am Telefon klären. Ansonsten nennen wir Ihnen Werkstätten in der Nähe Ihres Standortes oder schicken Ihnen eine unserer Servicecrews.

Korrekte Belege:

- Rücksprache halten
- Richtige Firmierung
- Yachttyp vermerkt
- Yachtname vermerkt



Gefahrengebiete

Gefährliche Gebiete meiden!

Aufgrund zahlreicher Schäden und ungenauer Tiefenangaben besteht kein Versicherungsschutz mehr für eine Durchfahrt von Yachten mit 1,75m und mehr Tiefgang durch den Guldborg-Sund, der Rinne zwischen Lolland und Falster. Sie sind in diesem Fall nicht versichert! Auch die Gegend um den Fehmarnsund hat gefährliche Ecken zu bieten! Halten Sie sich unbedingt an die Betonung! Viele Gebiete sind flach, der Grund ist unrein mit großen Steinen! Grundberührungen sind hier meist mit massiven Schäden verbunden. Aber nicht nur Dänemark und Fehmarn haben Ihre Tücken. In der Flensburger Förde lädt die liebevoll bezeichnete Untiefe "Schwiegermutter" jede Saison zahlreiche Kunden zum Grundsitzer ein und auch das Revier um Rügen birgt zahlreiche Flachwassergebiete. Von den Felsen vor Bornholm ganz zu schweigen!

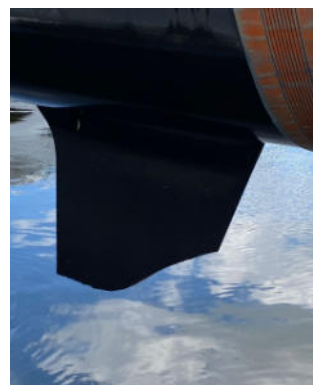
Denken Sie daran - Der Grund ist härter als Ihr Kiel!

Halten Sie sich 100%ig an die Betonung! Achten Sie genau auf jede einzelne Tonne! Kneifen Sie in keinem Fall Untiefentonnen! Wo auch immer Sie andere Yachten kreuzen sehen - vielleicht sind das Einheimische mit Flachkiel - versuchen Sie bloß nicht, dort hinterher zu segeln! Laut Rechtsprechung kann ein Schaden der durch Kreuzen im Fahrwasser entsteht, als grob fahrlässige Handlung ausgelegt werden! Dazu folgendes Beispiel: Beim Kreuzen im Tonnenstrich verlassen Sie das Fahrwasser und haben eine Grundberührung. Ein Schaden an der Yacht entsteht. Für diesen Schaden kann der Kasko-Versicherungsschutz verwehrt werden. Dies trifft natürlich nicht zu, wenn z.B. die Maschine ausgefallen ist und Sie unter Segeln kreuzen müssen.

Wenn Sie stets gut aufpassen und Ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen können Sie unbesorgt sein!



Kiek ut!
Grundberührungen
vermeiden



Versicherungsschäden

Schäden an der eigenen Yacht:

Sie sind verpflichtet, einen Schaden so gering wie möglich zu halten. Informieren Sie uns so schnell wie möglich über Ursache, Art und ungefähre Höhe des Schadens. Füllen Sie das Formular "Schäden an eigener Yacht" (ist in der Schiffsmappe) sorgfältig aus und geben es bei Rückgabe nebst Seekartenausschnitt und Logbuch zurück.

Besonders wichtig bei Grundberührungen: Eine genaue Position der Grundberührung ist mit Bleistift sofort in die an Bord befindlichen Seekarten einzutragen. Parallel ist ein Vermerk im Logbuch zu machen. Melden Sie jede Grundberührung beim Auschecken! Wir brauchen dann auch eine Kopie Ihres Sportbootführerscheins und des Personalausweises. Bei Grundberührungen müssen Sie der Versicherung den Weg bis zum Schadenort nautisch korrekt darlegen. Dieser "Navigationsfragebogen" verlangt Positionsangaben und genaue Informationen. Vergewissern Sie sich, dass Sie eine ordentliche Dokumentation vorlegen können.

Bei Schäden durch Feuer, Explosion, Diebstahl und böswilliger Beschädigung sofort bei der Polizei Antrag auf Strafverfolgung stellen. Kollisionsschäden und Strandungsfälle müssen darüberhinaus noch im nächsten Hafen der Wasserschutzpolizei bzw. Hafenmeisterei mit Logbuchauszug gemeldet werden.

Besonderheit: Bei Bergung aus Seenot handeln Sie mit den Bergern keine festen Kosten aus. International üblich ist der offene Vertrag „no cure - no pay“ = „kein Erfolg - keine Bezahlung“. Die weiteren Verhandlungen überlassen Sie uns bzw. dem Versicherer. Bitte machen Sie keine Aussagen zum Wert Ihrer Yacht.

Schäden an der eigenen Yacht – durch andere verursacht:

Stellen Sie Personalien des Verantwortlichen fest! Fertigen Sie ein Protokoll mit Namen und Anschrift des Verursachers an, was Sie gemeinsam unterschreiben. Melden Sie uns bei Rückgabe einen solchen Schaden und Sie haben dieses Protokoll nicht, müssen wir diesen Schaden so behandeln, als hätten Sie es selber verursacht!

Schäden, die Sie an einer fremden Yacht verursacht haben:

Erkennen Sie keine Ansprüche an! Schreiben Sie gemeinsam mit dem Geschädigten ein Protokoll! Tauschen Sie Adressen aus und machen Sie Fotos. Der Anspruchsteller soll seine Forderungen direkt an das Yacht- und Charterzentrum schicken. Füllen Sie das Formular „Schäden an einer fremden Yacht“ aus: Ursache, Hergang, Umfang und Höhe des Schadens. Wesentliche Tatsachen, auch die nicht besonders erfragt sind, wollen Sie bitte aufführen: Trunkenheit • Entzug der Fahrerlaubnis • Tatverdacht • erhöhte oder Ihrer Ansicht nach unberechtigte Forderungen. Auch hier gilt: Im Zweifel rufen Sie uns an!

Schadenmeldung

- Schadenprotokoll aus blauer Schiffsmappe nutzen
- Größere Schäden vorab melden
- Bilder und Skizzen helfen der Versicherung
- Bewertung und Begutachtung den Profis überlassen

Rückgabe

Planen Sie die Rückgabe mit ausreichend Vorlauf!

Für den letzten Tag Ihres Törns wählen Sie eine kurze Distanz.

Am Nachmittag des letzten Tages steht die Rückgabe an. Wer vollkommen unbedarft auf die letzte Minute festmacht hat viel Stress. Ersparen Sie sich das, denn auch der letzte Tag gehört noch zum wohl verdienten Urlaub!

Wer nicht am Vorabend zurück in den Heimathafen möchte sucht sich einen Stop in 5-10 Meilen Entfernung. Somit können Sie auch am Morgen des letzten Tages noch entspannt frühstücken und haben auf See keinen Zeitdruck. Jedes Crewmitglied sucht schon mal die im Boot verstreuten Klamotten zusammen und sortiert das Gepäck. Machen Sie nicht zuviel, sonst leidet das Urlaubsfeeling - Bereiten Sie Crew und Schiff aber dennoch vor. Das macht vieles leichter!

Achtung, schauen Sie in den Wetterbericht.

Ist für die letzten Tage des Törns Sturm angesagt oder steht der Wind schlecht? Ändern Sie Ihre Planung frühzeitig! Auch wenn Sie das Ziel, den Heimathafen, irgendwie noch erreichen - Die Sicherheit der Besatzung und auch die Unversehrtheit der Yacht wird durch eine Hau-Ruck-Aktion leiden. Auch die Crew nach Ihnen möchte pünktlich starten. Dafür muss die Yacht pünktlich zurück im Heimathafen ankommen.

Treibstoff bunkern.

In der blauen Bordmappe finden Sie Informationen über die Tankstelle vor Ort. Pauschal lässt sich sagen: Am Tag der Rückgabe, meist gegen Mittag wollen alle Treibstoff bunkern. Wer am Vortag schon zurück ist kann seinen Vorsprung nutzen, auch Frühaufsteher werden in der Regel belohnt.

Sollte die Bunkerstation am Tag der Rückgabe geschlossen sein, kontaktieren Sie den Stützpunkt. Tanken im letzten Hafen oder Abrechnen nach Betriebsstunden sind jedoch Notfalllösungen. Es ist immer besser, wenn Sie im Heimathafen selbst volltanken!

Fundsachen sicherstellen und zusenden ist teuer!

Wir möchten Ihnen keine unnötigen Zusatzkosten berechnen. Leider führt beim Thema Fundsachen kein Weg daran vorbei.

Stellen Sie sich 150 Crews vor, von denen ein Drittel die Sonnenbrille, die Kuschelsocken, das Fernglas, den Ehering oder Lieblingsbikini vergisst. Stellen Sie sich dieses Szenario an jedem Wochenende in der Hauptsaison vor.

Jede Suchmeldung geht von der Zentrale zum Stützpunktleiter. Vom Stützpunktleiter zum Bootsmann oder zur Reinigung. Von dort geht der Weg zurück zum Stützpunktleiter. Letzen Endes wird dann verpackt und verschickt. Ob es sich um den Ehering oder eine einfache Sonnenbrille handelt, der Aufwand ist enorm und muss selbst für kleine Gegenstände mit einer Pauschale von 30,- € berechnet werden.

Zurück im Hafen:

Gehen Sie zum Stegbüro. Melden Sie sich an und vereinbaren einen Termin für die Rückgabe. Kommen Sie immer gerne persönlich bei uns vorbei, nachdem Sie festgemacht haben.

1) Bevor der Bootsmann kommt:

Wenn der Bootsmann an Bord erscheint muss die Yacht komplett klariert sein. Haben Sie keine Endreinigung gebucht muss es an- und unter Deck sauber sein. Das Gepäck ist von Bord geräumt und die Crew ist an Land gegangen.

2) Endreinigung ja oder nein?

Sie können die Yacht "besenrein" zurück geben, dann wird keine Endreinigung fällig. Alternativ beauftragen Sie die Reingung bei uns. Sie können die Endreinigung im Kundenlogin schon vor Beginn Ihres Törns buchen. Sollten Sie kurzentschlossen sein ist das auch bei den Kollegen vor Ort möglich. Sie geben die Yacht ausgeräumt zurück. Der Müll ist von Bord, das Geschirr ist abgewaschen - den Rest übernehmen wir. Hierfür wird die Gebühr zur beauftragten Endreinigung fällig. Die Kosten entnehmen Sie der Yachtinfo, in der blauen Bordmappe.

3) Definition "besenrein"

Bei Rückgabe im Zustand "besenrein" erwarten wir eine aufgeräumte und saubere Yacht. Sie reinigen das Deck mit dem Wasserschlauch und der Decksbürste und spülen das Cockpit sauber aus. Die Flächen von Pantry und Salon haben Sie abgewischt, der Boden wurde abgefegt, die Polster sind frei von den Krümmeln des letzten Frühstücks. Denken Sie bitte auch daran die Nasszellen ordentlich und sauber zu hinterlassen.

Ist die Yacht zur Rückgabe im beschriebenen Zustand wird keine Endreinigung fällig.

Die letzte Amtshandlung:

Der Skipper und der Bootsmann führen die Rückgabe der Yacht durch. Eventuelle Schäden oder Mängel werden besprochen und zu Protokoll genommen. Inventar und Zustand der Yacht werden, wie auch bei der Übergabe, sorgsam begutachtet.

Verursachte Schäden vor Ort besprechen

Wenn der Bootsmann auf der Checkliste etwas notiert, was Sie zu bezahlen haben - bitte besprechen Sie diese Angelegenheit direkt am Stützpunkt. Wenn Sie zu Hause sind und wir uns viele E-Mails schreiben, hilft das niemandem weiter!

Schäden vor Ort klären!



Abrechnung

Alles klar? Alles klar!

Keine Schäden, keine Mängel - Dann ist ja alles klar!

Schaden oder Ärger mit der Technik gehabt? Wir finden eine Lösung!

Mit Unterschrift auf dem Rückgabeprotokoll bestätigen Sie, dass alles in Ordnung ist, oder eben auch nicht. Ob Schaden oder Mangel, ob umfangreich oder geringfügig: Mit Ihrer Unterschrift auf dem Rückgabeprotokoll schaffen wir gemeinsam eine verlässliche Faktenlage.

Bei Missverständnissen oder Unzufriedenheit im Nachgang können wir über alles sprechen. Der im Protokoll fixierte Fakt wird rückwärtend jedoch nicht in Frage gestellt!

Sie würden sich wundern, wie häufig für Schäden und Mängel unterzeichnet wird, die es im Nachhinein nicht gegeben haben soll. Das ist für Sie und uns unglaublich aufwendig!

Wir informieren Sie über den Verbleib Ihrer Kautions!

In den ersten drei Werktagen nach der Bootsrückgabe laufen alle Rückgabeprotokolle von allen Stützpunkten in der Zentrale zusammen. Von dort aus werden die Abrechnungen erstellt, Schäden berechnet und Informationen über den Verbleib der Kautions versendet.

Sofern bei Rückgabe kein Schaden protokolliert wurde können Sie innerhalb dieser drei Tage mit einer E-Mail rechnen, die Sie und die Crew über die Freigabe der Kautions informiert. Im Kundenlogin finden Sie dann die Rechnung zur bezahlten Chartergebühr und zusätzlich die Information zur hinterlegten Kautions sowie die Abrechnung von Zusatzleistungen, die Sie vorab an uns überwiesen haben.

ACHTUNG:

Leistungen die Sie am Stützpunkt bezahlt haben werden nicht dieser Rechnung aufgeführt! Denken Sie daher an die Belege in Ihre ordentlich geführte Bordkasse.

Nach Tag 3. Noch immer keine Abrechnung erhalten?

Liegt bei Rückgabe ein Schaden vor, der von uns nur schwer oder gar nicht taxiert werden kann, kommt es zu Verzögerungen. Im Schadenfall sollen Sie stets eine faire und akurrate Abrechnung erhalten. Hierfür ziehen wir in manchen Fällen auch externe Fachbetriebe hinzu. Manchmal müssen wir auch auf Preise und Aussagen von Zulieferern warten. In diesen Fällen kann sich Ihre Abrechnung verzögern.

Sie können sich immer bei uns melden. Fragen Sie in unserer Zentrale nach einer Kollegin oder einem Kollegen, der mit den Kunden- & Kautionsabrechnungen betraut ist. Wir geben Auskunft!

Nach dem Törn

Keine Buchung ohne Beleg!

Bewahren Sie alle Quittungen und Belege auf.

Ob Reinigung, Beiboot oder Beleg für einen kleinen Kratzer: Nach jedem Törn erhält der Charterer eine Abrechnung.

Um Missverständnisse oder Fehler zu vermeiden sollten die Belege der Bordkasse bis zum Erhalt der Endabrechnung gut verwahrt werden.



Bewertung im Kundenlogin

Im Kundenlogin mitteilen, wie Ihr Urlaub war.

In Ihrem persönlichen Login haben Sie die Möglichkeit uns eine Nachricht zu senden, Sie können einen Kommentar zur Yacht verfassen und auch eine Bewertung durchführen.

Nutzen Sie diese Möglichkeit. Über positives Feedback und konstruktive Anmerkungen freuen wir uns sehr! Auch anderen Kunden und Interessenten helfen Sie damit!

A screenshot of the login page. It features two input fields: 'Vertragsnummer' and 'Kundennummer'. Below them is a green 'Einloggen' button. A link 'Schreiben Sie uns eine Nachricht' is visible. At the bottom, there's a blue badge that says 'SSL-VERSCHLÜSSELUNG SICHERE DATENVERBINDUNG' with a lock icon.A screenshot of the feedback and review section. It includes a blue speech bubble icon, a section titled '> Kommentar zur Yacht' with a text area, a five-star rating system, a section titled 'Bewerten Sie die Hanse 418, Namaka' with a text area, and a section titled '> Beurteilungsbogen' with two emoji icons (happy and angry) and a text area.

Die schönste Zeit des Jahres – Wir vertrauen 1. Klasse Yachten!

So wie 3.000 andere Crews jedes Jahr.

Seit über 50 Jahren.



Direktanbieter Ostsee | Kroatien | Mallorca

www.charterzentrum.de

1. KLASSE YACHTEN



Klar, Sie wollen los - aber bitte ohne Stress

Nach langer, nerviger Autobahnfahrt mit dem - (hoffentlich nicht überladenen?) - Wagen kommen unsere Charterkunden bei uns an.

Dann aber soll alles fix gehen: Raus aus den Büroklamotten und rein ins lässige Seglerzeug. Ausrüstung und Proviant stapeln sich wahllos auf Polstern, Kojen, Salontisch und Fußboden.

Während der Motor warmläuft und der Wetterbericht aus dem Radio plärrt, werden schon mal die Segelsäcke an Deck gewuchtet und erste Kurse in die Seekarte gezeichnet. Gleichzeitig kreist die Flasche für den Begrüßungsschluck, damit sich die ersehnte Urlaubsstimmung möglichst rasch einstellt. Und alles redet durcheinander...

Inmitten dieses Chaos aber versucht der Vercharterer, seine schier endlos lange Checkliste an die Crew zu bringen, die ohnehin nur mit dem halbem Ohr hinhört: „Hoffentlich ist der bald fertig - man will doch schließlich heut' noch los...!“



Bei Ihnen, lieber Charterer, läuft die Einschiffung natürlich ganz anders ab. Sie haben sich von vornherein vorgenommen, dass der erste Urlaubstag ausschliesslich der Anreise und der Vorbereitung des Bootes und der Crew gehören soll.

Bevor Sie Ihre Yacht in Besitz nehmen, sind Sie selbst an einem gründlichen „Check in“ interessiert, bei dem wir Skipper und Crew sorgfältig und gründlich mit der Technik und der Ausrüstung des Bootes vertraut machen und Sie in die wichtigsten Funktionen einweisen.

Wichtig ist dabei vor allem, dass Sie sich von der Anzahl und Fehlerfreiheit des Bordzubehörs überzeugen, damit es am Ende Ihrer Reise keine Missverständnisse gibt. Erst jetzt beginnen Sie mit dem Verstauen Ihrer persönlichen Ausrüstung und des Proviant, wobei einer von Ihnen eine Stauliste mitschreiben kann.

Den Rest des Tages verbringen Sie in aller Gemütlichkeit im Cockpit oder unter Deck, gewöhnen sich in Ruhe an das Bordleben und besprechen Wetter und Kurs.

Wahrscheinlich gehen Sie sogar zeitig zur Kojen. Denn Ihren ersten Seetag wollen Sie doch ausgeruht genießen?

Safety first - Lernen Sie Ihr Schiff kennen

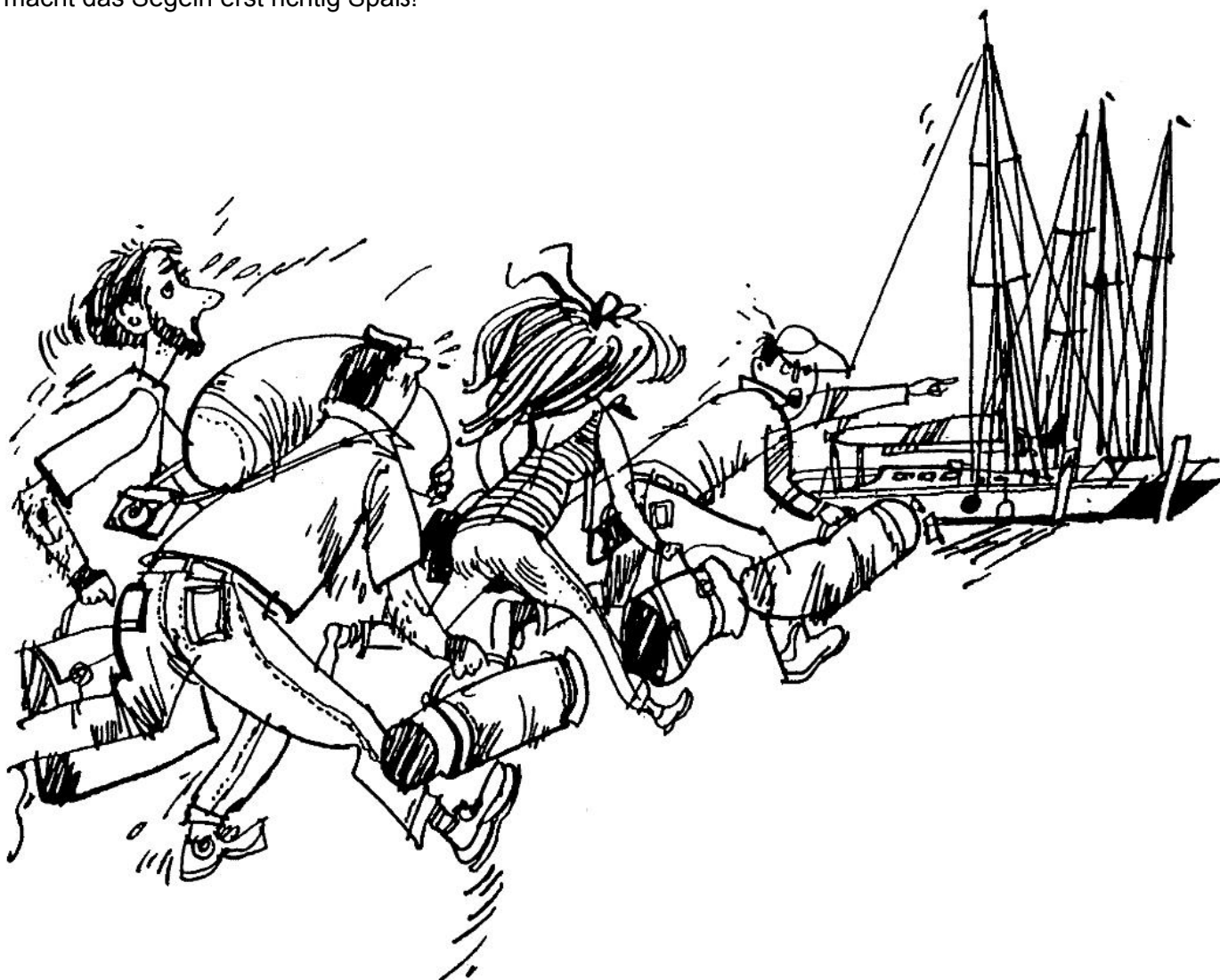
Es ist eine traurige, aber wahre Tatsache: Die meisten Chartercrews laufen überhastet, möglichst sofort nach der Bootsübernahme, oft mit einer unerfahrenen Mannschaft und noch dazu mit einem Boot aus, dass sie kaum kennen.

Schliesslich kostet jede Stunde des ohnehin immer viel zu kurzen Urlaubs bares Geld. Und das muss „abgesegelt“ werden!

Es genügt doch vollkommen, wenn einer an Bord Bescheid weiß und mit dem Boot umgehen kann. Alles weitere wird sich schon während der Reise ergeben und bis zu den ersten Manövern, die beim Anlegen im fremden Hafen erforderlich werden, hat man ja noch soooo viel Zeit...

Sie hingegen wissen, dass sicheres und damit erholsames Segeln über See ganz wesentlich davon abhängt, wie gut Boot und Crew aufeinander eingespielt sind.

Sie fahren deshalb noch im Heimathafen in Ruhe die wichtigsten Manöver unter Maschine, erfahren dabei, wie das Boot dreht und stoppt, und machen sich mit allen wichtigen Handgriffen nicht nur anhand der Bedienungsanleitungen, sondern durch Ausprobieren vertraut. Mit dieser Sicherheit macht das Segeln erst richtig Spaß!



Der Törnplan - Zeitdruck Nein danke!

Manchmal glauben wir Vercharterer, uns verhöhnt zu haben:

Da kommen sechs Mann auf unser Neunmeterschiff und verkünden fröhlich und selbstbewußt, dass sie in fünf Tagen von Heiligenhafen nach Kopenhagen wollen. Und natürlich auch wieder zurück...!

Zugegeben - alle sechs sehen wie gestandene Hochseesegler aus. Und so ein Gewalttörn könnte tatsächlich klappen, wenn - ja, wenn es Tag und Nacht mit fünf Beaufort von achtern weht (auch hin und zurück!), wenn kein Sturmtag dazwischenkommt, wenn das Material hält und wenn die Maschine mitspielt.

Denn die muß selbstverständlich alle die Seemeilen bringen, die man wegen endloser Flaute oder mühsamer Kreuzerei nicht unter Segeln schafft...

Wir glauben, dass Sie ganz anders planen!

Sie kennen nämlich die alte Seglerregel, nach der das weiteste Törnziel nach etwa einem Drittel der Gesamtreesedauer erreicht sein sollte.

Sie legen bei der Meilenplanung eine Durchschnittsgeschwindigkeit zugrunde, die allenfalls der halben theoretischen Rumpfgeschwindigkeit Ihrer Yacht entspricht (Wie hoch die ist, sagen wir Ihnen gern).

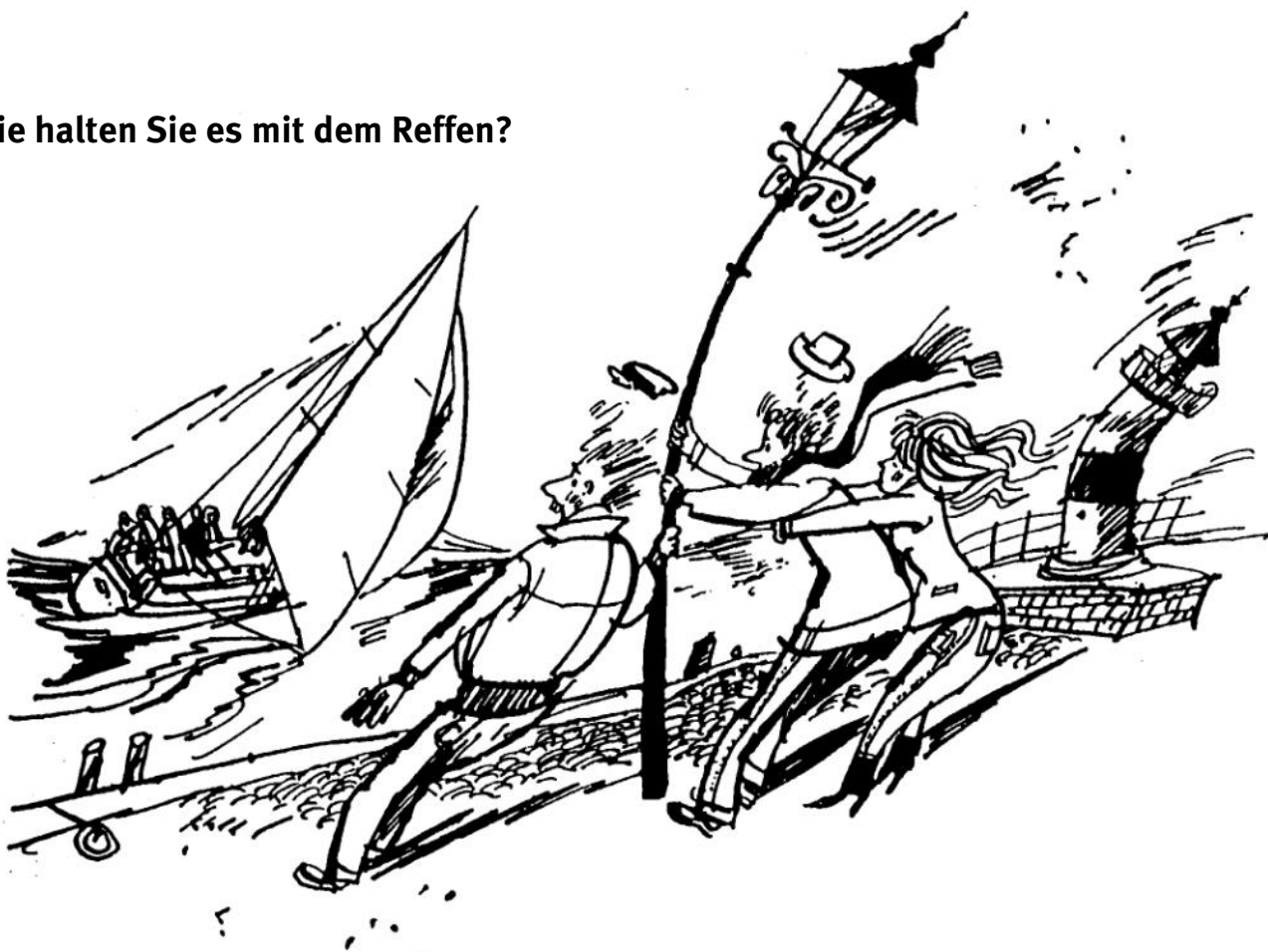
Sie gehen auf Nummer Sicher, in dem Sie pro Törnwoche einen bis zwei Reservetage einplanen, falls Wetter, Schäden am Boot oder Krankheit Sie in irgendeinem Hafen festhalten.

Und Ihren letzten Segeltag reizen Sie gewiß nicht bis zur letzten Minute aus:
Wir - Ihr Vercharterer - wollen mit Ihnen in Ruhe auschecken und "Auf Wiedersehen" sagen.

Deshalb: Nie unter Zeitdruck segeln.



Wie halten Sie es mit dem Reffen?



Den Spaziergängern auf Uferpromenade und Hafenmole verschlägt es glatt die Sprache:

Da draussen auf See tobt eine Segelyacht durch die Wellen, dass es nur so staubt. Sie schleppt Großbaumnock, Seereling und Seitendeck durchs Wasser, und während ihre Bugwelle in das Unterliek der großen Genua brandet, schäumt um das hart gelegte Ruder weiss die Hecksee.

“Donnerwetter” denkt das Publikum, “was müssen das für Kerle sein!”

Zwei von ihnen reissen heftig an der Pinne. Die übrigen hocken hoch zu Luv auf der Kante. Schneidig sieht das aus (“Schieß auf Speed - Lage muß sie schieben!”).

Sie schmunzeln über soviel Unverstand?

Dann gehören Sie bestimmt zu denjenigen Seglern, die ein bisschen mehr von Yachten und vom Segeln verstehen, als die Draufgänger, die Geschwindigkeit mit Krängung gleichsetzen und das auch noch supersportlich finden. Sie wissen, dass eine Segelyacht beinahe menschliche Eigenschaften besitzt und Ihnen deutlich zu verstehen gibt, wieviel Segelfläche sie gerade tragen kann und wann Sie besser ein Reff einbinden sollten.

Sofort sehen Sie den Erfolg Ihrer Maßnahme: Das Boot segelt aufrechter und trockener, das Speedometer zeigt mehr Fahrt durchs Wasser und Material wie Rudergänger werden geschont.

Und schließlich gelten Sie und Ihre Crew in den Augen aller sachkundigen Beobachter als Segler, die etwas von guter Seemannschaft verstehen!

Navigation - wenn man trotzdem ankommt!



Kennen Sie eigentlich die herrliche Geschichte, die sich vor vielen Jahren einmal auf einem deutschen Kriegsschiff (allerdings zum Glück nicht während eines Gefechtes) zugetragen haben soll?

Eine Gruppe junger Offiziersanwärter rechnet lange und mühsam an der gestellten Navigationsaufgabe herum, während ihre Fregatte durch die

blaue Nordsee pflügt. Schliesslich verkündet einer der Fähnriche stolz die ermittelte Position nach geographischer Länge und Breite.

Worauf der Navigationsoffizier seine Zöglinge nach einem kurzen Blick in die Seekarte mit den barschen Worten anpfeift:

„Nehmen Sie die Mützen ab, Herrschaften. Wir befinden uns im Kölner Dom!“.

Ihnen - lieber Charterer - wäre dieses Missgeschick nicht widerfahren. Denn Sie kennen und beachten die wichtigsten Grundsätze der Navigation: Sie verschaffen sich auf See in kurzen Zeitabständen einen genauen Schiffsort und lassen keine Möglichkeit aus, ihn durch verschiedene Methoden der Standortbestimmung (z.B. durch Koppeln, Peilen, Loten) zu sichern. Sie identifizieren zweifelsfrei jedes Objekt (Tonne, Leuchtturm, Landzunge); „nicht raten, sondern wissen“ heißt Ihre Devise.

Auch im Zeitalter der GPS-Navigatoren und Farbplotter vertrauen Sie sich und Ihre Crew niemals allein technischen Hilfsmitteln wie terrestrischen oder satellitengestützten Navigationssystemen an, sondern suchen eher argwöhnisch nach einer Bestätigung Ihres elektronischen Schiffsortes.

Und bei den geringsten Zweifeln an Ihrer Position suchen Sie Ihr Heil lieber in der Flucht nach See und in tiefes Wasser, ehe Sie eine gefährliche Ansteuerung ohne sichere Ausgangsposition wagen. Glück hat auf die Dauer eben nur der Tüchtige.

Neue Reviere entdecken?



Yachtcharter International

Ihr persönliches Angebot – ohne langes Suchen:
04362 - 900 594 oder ausland@charterzentrum.de

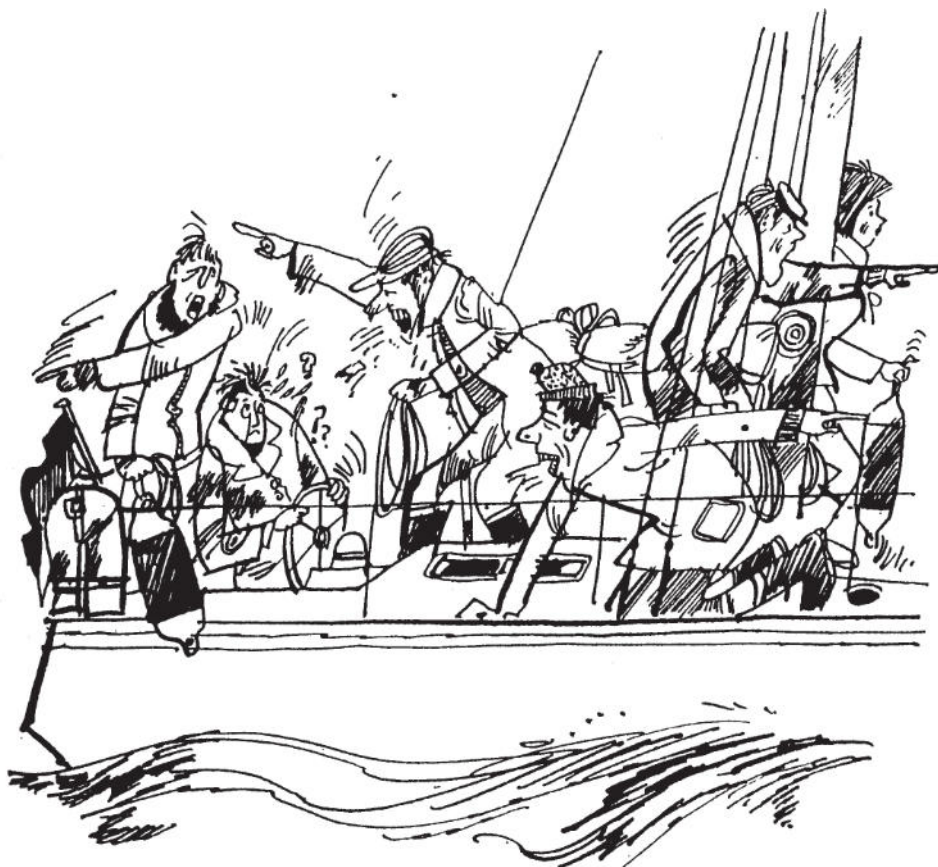
Seit über 50 Jahren 1. Klasse!



Einer für alle - Das Kommando an Bord

Woran mag es wohl liegen, dass gerade Charteryachten in allen Yachthäfen der Welt so oft für erlebnisreiche und kurzweilige Abende sorgen? Gibt es vielleicht bestimmte Gründe dafür, dass man Charterboote oft schon von weitem erkennt?

Da läuft eine Segelyacht (viel zu schnell?) in einen fremden und schon recht vollen Hafen ein. Die gesamte Besatzung steht aufrecht an Deck versammelt, hantiert umständlich mit Leinen und Fendern und diskutiert lautstark und kontrovers darüber, wo am besten angelegt werden soll. Dem armen Mann am Ruder, der vor lauter gelben Öljacken kaum noch etwas sehen kann, werden fortwährend wertvolle Ratschläge und Anregungen zugebrüllt.



“Da ist ‘ne Box frei!” “Nein - hier am Kai liegen wir besser!!” “Mehr nach rechts!!!” “Rückwärts, rrrückwääärts Mensch!!!!”

Aus derartiger “Demokratie an Deck” wird dann allzuoft eine “harte Landung”. Und das ganze Hafenvolk grinst obendrein noch amüsiert und schadenfroh... Sie machen das ganz anders.

Wenn Sie einlaufen, dann ist das Deck makellos aufgeklart: Es liegen - belegte - Festmacher mit Palsteken und Fender bereit. Die Crew sitzt in der Pflicht, bespricht mit dem Rudergänger leise und in aller Ruhe das Anlegemanöver.

Nichts spricht gegen eine weitere Runde im Hafenbecken, wenn die Entscheidung mehr Zeit braucht oder an Deck noch irgendetwas unklar ist. Hektik darf nicht aufkommen! Erst kurz vor dem Anlegen geht jeder auf seine vorher zugewiesene Station.

Bei Ihnen an Bord klappen alle Manöver vor allem deshalb so gut, weil Sie alle wissen: An Bord eines Schiffes - egal ob Supertanker oder Segelyacht - kann nur einer das Kommando haben. Die letzte Entscheidung trifft er. Und weil er sie auch verantwortet, gibt es weder Diskussionen noch Einwände.

Demokratie an Deck ist eine gute Sache, wenn man viel Zeit für endlose Debatten hat. Wenn's ernst wird vor dem Manöver hat man sie - meistens - nicht.

Gern gesehen - Als Gast im Ausland

Dies ist ein etwas heikles Kapitel.

Wir Deutsche legen manchmal ein Verhalten an den Tag, das uns nicht gerade Sympathie einträgt. Deshalb betrachtet man uns im Ausland gelegentlich mit jener Mischung aus Achtung, Sorge und Skepsis, die sogar in blanke Ablehnung umschlagen kann, wenn wir mit unserer berüchtigten "hoppla jetzt komm ich - Masche" beginnen, Land und Leute in Besitz zu nehmen.

Dabei meinen wir es meistens gar nicht so. Dennoch bleiben uns die Sympathien unserer Gastgeber häufig verschlossen, weil wir uns so ungern anpassen mögen...

Haben Sie den Dreh schon gefunden, der Sie zum gern gesehenen Gast in ausländischen Häfen macht?

Wenn ja, dann wissen Sie also, was unsere Gastgeber nicht mögen.

Sie mögen es nicht, wenn wir mit Caracho in ihre Häfen preschen, der Berufsschiffahrt Weg und Liegeplatz versperren und obendrein den Hafenmeister beschimpfen, weil uns die Liegegebühr zu hoch ist.

Sie mögen es nicht, wenn wir bis spät in die Nacht lautstarke Trinkgelage an Deck abhalten und den Zoll mit Schnaps bestechen.

Sie mögen es nicht, wenn wir mit unserem Geld um uns schmeissen und meinen, damit alles kaufen zu können.

Sie mögen es auch nicht, wenn auf verlotterten, ungepflegten und nicht aufgeräumten Booten obendrein noch nicht mal eine Gastlandflagge weht.

Und am allerwenigsten mögen sie diejenigen unter uns, die mit den dicksten Luxusyachten kommen, sich aber wie Vandalen auf einem drittklassigen Campingplatz benehmen.

Ihre Zier - lieber Charterkunde - ist die Bescheidenheit? Hoffentlich macht Ihr gutes Beispiel Schule!



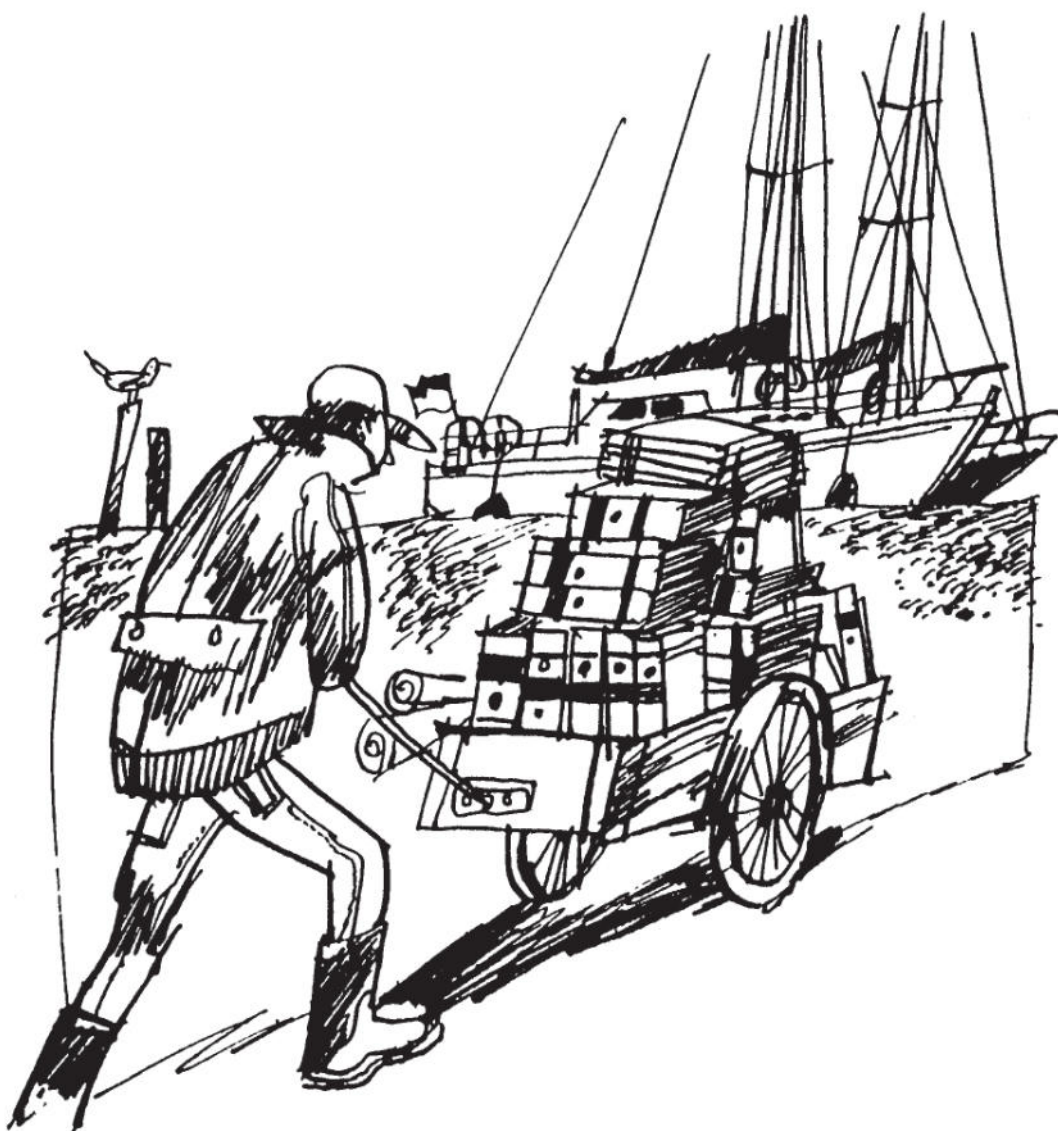
Seemannschaft - ist auch Schreibkram

Hier möchten wir Ihnen ein paar Worte über Logbuchführung und über das Arbeiten in der Seekarte sagen.

Nicht, dass wir Ihnen vorschlagen, Ihr Büro mit an Bord zu nehmen – davon wollen Sie sich doch gerade erholen im Segelurlaub. Aber so ein bisschen Papierkrieg ist nicht nur notwendig. Er kann sogar Spaß machen!

Die Eintragungen im Logbuch, die wir von Ihnen fordern, sind keine Schikane, sondern aus verschiedenen Gründen wirklich notwendig. So schreibt ein Gesetz vor, dass wir Ihr Logbuch 3 Jahre archivieren.

Unsere Kaskoversicherung möchte ggf. das Logbuch sehen, um im Schadensfall die Schadensumstände (und Ihre Seemannschaft) beurteilen zu können. Und falls Sie sich jemals als Beklagter vor einem Seeamt behaupten müssen, dann sind Sie in einer guten Position, wenn Sie ein ordentlich geführtes Logbuch vorweisen können!



Mit der Seekarte wissen Sie ja bestens Bescheid, nicht?

Kurse, Schiffsorte und Standlinien tragen Sie mit einem weichen Bleistift ein (auch dann, wenn Sie in Landnähe schippern, denn schon mancher Segler geriet nur drei Seemeilen vor der Küste durch eine plötzliche Nebelbank in Bedrängnis, weil er nicht haargenau wusste, wo er war).

Schiff kaputt - Was nun?

Nichts wünschen wir Ihnen weniger als eine ernste Havarie unterwegs!

Denn nichts ist ärgerlicher und teurer für Sie als Urlaubsscrew, für Ihre Nachfolger und für uns als Vercharterer als ein beschädigtes Schiff, das verspätet zurückkommt oder gar fern des Heimathafens liegenbleiben muss.

Damit es dazu erst gar nicht kommt, äußern wir hier noch einmal unsere ebenso herzliche wie dringende Bitte:



Behandeln Sie Ihre Charterschiff immer so, als sei sie Ihr persönliches Eigentum!

Sollte aber trotz aller Vorsicht und Sorgfalt dennoch ein Schaden eintreten, der mehr als eine oberflächliche Schönheitsreparatur erfordert, dann müssen Sie erstens alles tun, was die Schadenshöhe in Grenzen halten kann und zweitens sofort Kontakt mit uns aufnehmen, damit wir entscheiden können, ob, wo und wie die Reparatur vorzunehmen ist, ob wir Termine für Nachcharterer umdisponieren oder die Reparatur im Heimathafen vorbereiten müssen. Oft können wir Ihnen sogar schnell helfen, in dem wir Ihnen unseren eigenen Servicewagen schicken. Das Schlimmste aber, was uns und Ihren Kameraden vom nächsten Törn passieren kann, ist ein verdeckter Schaden, den Sie uns verschweigen!

Hier appellieren wir an Ihre sportliche Fairness: Sagen Sie uns bitte spätestens beim Auschecken, ob Sie eine Grundberührung hatten, ob unterwegs die Maschine Ärger machte, ob ein Seeventil feststeht oder das Sumlog ausfiel.

Vielleicht möchten Sie wieder einmal eine unserer Yachten chartern?

Dann möchten wir Sie gern ohne Misstrauen und Vorbehalte an Bord willkommen heißen. Zu einem weiteren, herrlichen Segeltörn!

So kommen Sie sicher auf's Wasser!



Hafentraining –
3 Tage intensiv
sicher & individuell!



Frauen-Skippertraining –
3 Tage Hafenmanöver
professionell & exklusiv!



Kat-Training Mittelmeer –
eine ganz neue Erfahrung!
souverän & präzise!



Fortbildung auf erstklassigem Niveau: charterzentrum.de/segelevents



1. KLASSE YACHTEN



e | ecosail
chartern gut und günstig

„Skipper's Briefing!“ - Erstausgabe 2023

**Ob Skipper oder Crew, Einsteiger oder erfahrener Chartergast:
Dieses Heft ist für die gesamte Besatzung!**

Hinter jedem Artikel und jedem Absatz versteckt sich eine wahre Geschichte. Ein Ereignis, dass 20 Jahre zurückliegt oder aber ein Notdiensteinsatz der letzten Saison.

Die Handhabung der Yacht und das Vermeiden von Schäden möchten wir ebenso umfassend beschreiben, wie auch das Vorgehen im Schadenfall oder den Ablauf der Yachtcharter vom Check-In bis zum Check-Out.

Bewahren Sie dieses Heft sicher und trocken an Bord auf.
Die Crew nach Ihnen soll ebenso von diesen Informationen profitieren wie Sie.