

buechi yachting – Häufigste Schäden

Unsere Häufigsten Schäden und wie sie zu vermeiden sind!

Sicher werden Sie das Nachfolgende schon mehr oder minder wissen. Dennoch finden wir es wichtig, Sie auf unsere häufigsten Schäden hinzuweisen. Wir tun dies im Interesse einer besseren Seemannschaft und schadensfreier Schiffe für Sie. Wir wünschen uns, dass diese Hinweise allen Beteiligten die berühmten Diskussionen "nachher" sowie unnötigen Ärger und Kosten erspart.

1. Übergabe

Sie unterschreiben bei Törnbeginn, dass Sie die Yacht mit vollständiger Ausrüstung in einwandfreiem Zustand übernommen haben. Wenn Sie von Ihrem Törn zurückkommen, stellen wir nicht selten Schäden fest, die angeblich von den Crews nie bemerkt worden sind oder schon bei der Übernahme vorhanden waren. Beachten Sie daher bitte folgendes: Seien Sie bei der Yachtübernahme 100% gründlich! Nach der Übernahme tragen Sie die volle Verantwortung für die Yacht, das heißt: Alle festgestellten Schäden bei der Rücknahme müssen während Ihres Törns entstanden sein.

2. Rücknahme

Kein Skipper oder Crewmitglied ist ohne Fehler. Wir haben technisches Personal und fast alle Ersatzteile, um Schäden schnell und preisgünstig zu beheben. Nach vielen Jahren Chartererfahrung kennen wir die Stellen, an denen Schäden auftreten können, außerdem führen wir natürlich zahlreiche und gründliche Kontrollen vor der Übergabe der Yacht durch. Sie erleichtern uns jedoch die Arbeit, wenn Sie uns bei der Rückgabe die Dinge sagen, die Ihnen aufgefallen oder passiert sind. **Melden Sie uns also bitte unbedingt alle Schäden und Mängel!** Nichts ärgert uns mehr als Crews, die nicht zu ihren Fehlern stehen und versuchen, verursachte Schäden zu vertuschen. Es geht nicht darum, Ihnen eine zweite "Chartergebühr" aus der Tasche zu ziehen, wie es leider viele Kollegen versuchen, wir möchten nur gerne dem nächsten Gast wieder ein einwandfreies Schiff übergeben können.

3. Motor läuft bei Lage – Ölmenge

Schiffsmotoren vertragen eine Schräglage von ca. 10°, darüber hinaus funktioniert die Schmierung nicht mehr richtig. Motorsegeln, d.h. bei Wind Großsegel und Motor zusammen ist strikt verboten. Wenn Sie bei Starkwind in eine Notlage geraten, dann lieber Großsegel weg und mit gereffter Rollfock und Motor mit häufigem Wenden segeln, aber auch nur über kurze Zeit. Schäden am Motor wegen Ölmenge sind nicht versichert und sehr teuer.

4. Täglich Motorölstand kontrollieren

... so schreibt es das Motorhandbuch vor. Am ersten Tag wird es gemacht, vielleicht auch am zweiten Tag und das war's dann für zwei Wochen. Jeder Motor verbraucht **Motoröl** – abhängig von Drehzahl und Umgebungstemperatur. Stellen Sie also durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass immer genügend **Motoröl** vorhanden ist. **Schäden am Motor können durch die Kontrollen auf ein Minimum reduziert werden.** Versprechen Sie uns also bitte, sich an diese Empfehlung der täglichen Kontrollen zu halten.

5. Motor hat keine Kühlung – Überhitzung

Sofort nach dem Anlassen des Motors geht der Blick über den Spiegel zum Auspuff, ob der Wasserdurchsatz stimmt. Sie bekommen erklärt, was normal ist. Sobald sich der Auspuffton ändert, stimmt etwas nicht - sofort Temperatur prüfen. Häufigste Ursache ist ein defekter Wasserpumpenimpeller, oft kann auch ein Stück Plastik vor dem Kühlwassereinlass sein. **Motor abstellen und prüfen** - keinesfalls weiterfahren, bis der Motor stehen bleibt. Verbrannte Zylinderköpfe sind nicht versichert und sehr teuer.

6. Leine in der Schraube – Getriebeschaden

Hier hilft nur "Augen auf"! Beim Ab- und Anlegen in Marinas immer Getriebe auf Leerlauf, wenn eine Leine oder eine Kette in Schraubennähe kommt, desgleichen beim Ankern. Gefährlich sind auch dünne Anglerleinen aus Nylon - mehr für die Dichtung am Getriebe als für den Angler - rufen Sie den Jüngern Petri's also zu, wenn diese die Hafeneinfahrt oder die Tankstelle blockieren. Sollte es doch passieren, dann keinerlei Gewalt bitte. Rufen Sie uns an, damit wir "gemeinsam" das Getriebeöl kontrollieren. Ansonsten, Taucherbrillen und ein scharfes Messer sind die einzig erlaubten Hilfsmittel.

7. Zündschlüssel bzw. Power On/Off Schalter am Motor

Bitte **bei laufendem Motor** niemals den Zündschlüssel bzw. den Power On/Off Schalter betätigen oder den Batterie Hauptschalter drehen. Der unterbrochene Strom kann in Sekunden den Regler der Lichtmaschine zerstören. Es ist auch sehr wichtig, dass Sie **nach dem Abstellen** der Maschine durch den **Stoppzug** auch den Schalter "Power On/Off" in die "Off" – Stellung drücken **bzw. den Zündschlüssel wieder zurückdrehen**. Lassen Sie die Zündung an, entleert sich die Starterbatterie. Viele Batterieprobleme werden durch diesen "vergessenen Schalter oder Schlüssel" verursacht. Eine tiefentladene Batterie muss in der Regel ersetzt werden.

8. Antrieb und Schaltung

Das ewige Thema "Welle beim Segeln mitlaufen lassen oder den Rückwärtsgang einlegen?" ist nun auch gelöst. Hier muss zwischen Sail-Drive und starrer Welle mit Fest- oder Faltpropeller unterschieden werden:

Gruppe I "Tosca" "Canugadue" "Maldimare" "Iris" "Lady Lale" "Ningaloo II" "Hideaway" "Giglio" "Flocalinja"	Sail-Drive mit Festpropeller	Welle mitlaufen lassen, da sonst das Getriebe blockieren kann!
Gruppe II "Skywalker" "Karin I" "Imperia"	Starre Welle mit Festpropeller	Rückwärtsgang einlegen, um Welle zu stoppen, damit die Lager geschont werden
"Damare"	Starre Welle mit Faltpropeller	

Kein Getriebe mag Durchschalten mit zuviel Kraft, genauso wenig wie der Gang- und Gaszug. Also bitte langsam, wenn Sie vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang bzw. umgekehrt, schalten. Machen Sie einfach eine kleine Pause im Leerlauf. Bei Yachten der **Gruppe II** kann der Leerlauf zum Starten des Motors erst wieder eingelegt werden, wenn das Schiff kaum noch Fahrt macht, da sonst zuviel Druck auf dem Propeller ist.

9. Rückwärtsfahrt – Achtung Gefahr von Ruderschäden

Halten Sie beim Rückwärtsfahren das Rad immer gut fest und fahren Sie nicht zu schnell, da das Ruderblatt "von der falschen Seite" angeströmt wird und Ihnen dadurch gerne aus der Hand gerissen wird. Die Ruderanlage wird es Ihnen danken!. Das Rückwärtsfahren funktioniert am besten, wenn man zu Beginn das Ruder in die Mittelstellung legt und etwas mehr Gas gibt, bis das Schiff Fahrt aufgenommen hat. Dann Gas zurück und steuern!

10. Rollgroßanlage (nur für Bavaria-Rollgroßanlagen!)

Bei der Bedienung der Rollgroßanlage müssen Sie stets die Stellung des Arretierhebels an der Mastwisch beachten. Immer, wenn Sie das Segel ausrollen wollen, muss der Hebel auf "free" stehen, in allen anderen Situationen sollte der Hebel auf "ratchet" stehen. Sobald also das Segel ausgerollt ist, empfehlen wir Ihnen, den Arretierhebel direkt wieder auf "ratchet" zu stellen. Das hat gleichzeitig den Vorteil, dass Sie für den Fall, dass Sie reffen müssen, das Segel vom Cockpit aus über die Endlosleine einrollen können, ohne dass jemand an den Mast laufen muss. Wenn Sie gerefft haben, muss der Hebel unbedingt auf "ratchet" stehen, da sonst zu viel Druck auf der Leine ist und diese insbesondere in Spleißnähe reißen kann.

Beim **Einrollen** des Segels beachten Sie bitte, dass **beide Stopper** der Endlosleine geöffnet werden müssen und dass Sie das Segel **stets so einrollen, dass sich die Mastwisch beim Einrollen im Uhrzeigersinn dreht**. Sonst rollt sich das Segel verkehrt herum ein und kommt kaum wieder heraus!

11. Großsegelpersenning / Reißverschluss vom Lazybag bitte nicht vergessen! (Gilt nur für Lattengroß)

Die Mittelmeersonne macht jede Segelnaht in ca. 1½ Jahren kaputt - Die Lazybags halten viel länger!

12. Achteres Reffauge ausgerissen - Smeerreep nicht gesichert (Gilt nicht für Rollgroßanlagen!)

Am vorderen Baumende treten in der Regel drei Leinen aus dem Baum heraus - ein Unterliekstecker und zwei Reffleinen (sog. Smeerreeps). **Im gerefften Zustand müssen die Reffleinen gut belegt sein**, um zu vermeiden, dass sie irrtümlich ausrauschen und dann volle Last auf das achtere Reffauge kommt - das ist zuviel und es reißt aus. Am besten ist noch, wenn Sie das achtere Reffauge zusätzlich mit einem kräftigen Bändsel um den Baum herum sichern.

13. Rollfockanlagen

Durch falsche Bedienung riskieren Sie den Bruch des Vorstags. Das Problem ist häufig ein nicht richtig durchgesetztes Fockfall. Ist das Fockfall zu lose, besteht die Gefahr, dass sich das Fall beim Ein- oder Ausrollen der Genua um den oberen Rollfockbeslag wickelt. Dadurch wird das Vorstag mitgedreht und kann durch die enormen Kräfte abreißen. Insbesondere, wenn Sie beim Bedienen der Rollfockanlage die Winschen benutzen. **Prüfen Sie die Spannung des Fockfalls häufig**, vielleicht hat ein Crewmitglied während des Törns das Fall versehentlich gelöst, ohne dass es sofort wieder durchgesetzt wurde. Sollten Sie beim Genuarollen Widerstand spüren, könnte neben der fehlenden Spannung des Fockfalls auch ein **vertörntes Spifall** die Ursache sein. **Die Anlage immer mit Gefühl und möglichst ohne Winschen bedienen!**

14. Ausgewehtes Achterliek der Genua

Eine Rollgenua setzt stets präzise Holepunkteinstellungen voraus. Je größer die Segelfläche, desto weiter muss der Holepunkt nach achtern und umgekehrt. **Auf Am-Wind-Kurs ist die Idealstellung der Holepunkte erreicht, wenn das Unterliek und das Achterliek in etwa dieselbe Spannung haben. Faustregel ist, dass die Schot in etwa das Schothorndreieck "teilen" sollte.** Auf allen anderen Kursen killt (flattert) häufig das Achterliek der Genua im oberen Drittel. Der Grund hierfür ist der Schnitt einer Rollgenua im Gegensatz zu einer normalen Genua. Das Killen kann man durch dichter holen der Schoten oder noch besser durch Versetzen des Holepunktes nach vorne vermeiden. Nicht dagegen durch das Dichtnehmen des Achterliekbändsels. (Bremst nur!) Kontrollieren Sie also bitte gelegentlich das Achterliek der Genua. Eine saubere Liekenführung durch die richtige Einstellung der Holepunkte und Schoten schont erstens das Segel und bringt Sie außerdem noch schneller voran.

15. Blistersegeln

Achten Sie **vor dem Setzen und nach dem Bergen** des Blisters immer darauf, dass das **Spifall klariert** ist. Es muss völlig frei vom Vorstag sein. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Sie das Fall beim Ein- oder Ausdrehen der Genua mitrollen und dadurch abreißen. Da wir auf unseren Yachten keine Möglichkeit haben, den Blister vor dem Vorstag anzuschlagen, ist das Halsen oder Schiften des Blisters nicht möglich. Für diesen Fall bitte den Blister bergen, Schot und Spifall auf die andere Seite führen und dann wieder setzen. Der Blister ist ein Leichtwindsegel, dh., er sollte auch nur bei leichtem Wind gesegelt werden. Für nicht geübte Crews im Blistersegeln empfehlen wir, spätestens bei 10 kn Wind stark darüber nachzudenken, wie sie den Blister wieder bergen, bei 15 kn Wind sollte er schon geborgen sein. Das sollte sie jedoch nicht davon abhalten den Blister zu benutzen, Blister segeln macht nämlich richtig Spaß!

16. Winschen

Winschen bitte **immer** mit **mindestens vier** Schlägen belegen. Wenn Sie die Schot nur ein- oder zweimal um die Winsch legen, werden die Zugkräfte, von zum Teil mehreren Tonnen, nicht von der massiven Winschtrommel aufgefangen, sondern gehen direkt auf den kleinen Metallarm, der die Schot ablaufen lässt. Dann verbiegt entweder dieser kleine Arm oder ein Plastikabweiser im oberen Teller bricht ab. Dieser Schaden entsteht ausschließlich durch falsche Bedienung. Noch schlimmer ist es, wenn zu viel Druck auf der Schot ist und die Gefahr besteht, dass die Finger zwischen Schot und Winsch gelangen.

17. Benutzung des Autopiloten nur unter Motor

Im Grunde ist der Autopilot dafür gedacht, Ihnen bei Flaute auf einem längeren Schlag das stundenlange Geradeausfahren unter Motor abzunehmen. Das kann er gut und steuert dann unter Umständen besser als Sie! Unter Segel sollte er nicht benutzt werden, denn er wird mit starkem Ruderdruck und Wellengang nicht fertig und kann durch die ständigen Kurskorrekturen sehr bald kaputt gehen, zudem verbraucht er sehr viel Strom.

18. Beiboot

Alle unsere Yachten verfügen über ein praktisches, aufblasbares Beiboot. Dieses muss aber mit Sorgfalt behandelt werden. **Das Beiboot bitte niemals hinter der Yacht herziehen**, da über einer bestimmten Geschwindigkeit die Zugkraft so stark wird, dass die aufgeklebten Halterungen des Beibootes reißen können. **Das Beiboot darf niemals über Felsen und Strände gezogen werden.** Beschädigungen des Gummistoffes durch scharfe Gegenstände, wie Muscheln oder Steine, können dadurch verhindert werden. Bitte benutzen Sie das Beiboot wenn es auf dem Deck liegt nicht als Liegefläche oder Sitzgelegenheit. Die Nähte und Bodenbretter vertragen das nicht. Ein defektes Beiboot macht Ihnen und uns keine Freude.

19. Rumpfluken und Seeventile

Rumpfluken (wo vorhanden, gegebenenfalls auch andere Luken) und Seeventile (außer die für den Motor) müssen während der Fahrt unbedingt geschlossen gehalten werden, um einen gefährlichen Wassereintritt zu verhindern.

20. Schiffsluken sind nicht 100% "trittfest"!

... zumindest nicht für gestandene Seebären mit entsprechendem Gewicht. Sie sollten also vermeiden, sich voll auf die Luken zu stellen. Das Luk verbiegt sich dadurch und wird undicht. Noch schlimmer ist es, das Luk - ohne es richtig zu schließen - nur abzusenken und auf den Verschlusshebeln aufliegen zu lassen - dann reicht ein einziger Tritt zum Verbiegen und zum Abbrechen der Hebel. Bitte lassen Sie die Hebel bei geöffnetem Luk immer in der Stellung, in der Sie das Luk geöffnet haben, damit verhindern Sie das Aufliegen der Luken auf den Verschlusshebeln.

21. Bordtoilette

Grundsätzlich hat der Spruch "Tue nur das in die Toilette, was vorher durch den Magen gegangen ist!" Gültigkeit. Werfen Sie bitte kein Papier, und keinesfalls feste Gegenstände in das Bord-WC. Lassen Sie sich bei der Übergabe der Yacht die einwandfreie Funktion vorführen und pumpen Sie alle WC's einmal durch. Dasselbe empfehlen wir Ihnen **vor** jeder "Sitzung" um sicherzustellen, dass Ihr Vorgänger das WC ordentlich bedient hat. **Danach** sollten Sie mindestens 15 bis 20 mal pumpen, um sicherzustellen, dass keine Rückstände in der Pumpe oder an den Ventilen verbleiben. Vor allem bei längeren Sitzungen gilt: viel Pumpen hilft viel! Vor Gebrauch der Toilette bitte nicht vergessen, die Seeventile zu öffnen und danach wieder zu schließen. Verstopfte Toiletten zu reparieren ist eine Sch...(eußliche) Arbeit.

22. Krumme Relingstützen

Wenn Sie die Yacht seitlich, sei es von einer anderen Yacht oder einem Steg abhalten müssen, drücken Sie bitte nie am Relingsdraht oder an den Relingstützen. Durch die enorme Hebelwirkung verbiegen die Stützen und müssen ausgetauscht werden. Häufig kann das Verbiegen der Relingsfüße auch zu Wassereintritt ins Schiff führen. Weisen Sie bitte auch alle Crewmitglieder darauf hin, denn sie sind es, die in der Regel beim An- oder Ablegen an den Seiten zum Abhalten stehen.

23. Grundberührungen

Zu unseren unangenehmsten Schäden gehören die Grundberührungen. Wir können Ihnen nicht alle Untiefen im Mittelmeer aus dem Weg räumen, aber damit Sie **nicht schon am ersten Tag eine Grundberührung haben**, müssen wir Sie vor der **Untiefe am Capo Bianco** warnen. Die Untiefe ist zwar mit 2,80 m in der Seekarte angegeben, beträgt aber **nur 1,00 m**. Sie ist zwar mit einer Untiefentonne gekennzeichnet, die jedoch oft schlecht auszumachen ist. Auf Ihrem Weg von Portoferraio nach **Marciana Marina, Korsika oder Capraia** müssen Sie unbedingt die Tonne vor dem Capo Bianco an Backbord lassen und **bis Capo Enfole** einen **Abstand von Land von mindestens einer Seemeile** einhalten. Das gleiche gilt auch für die Rückreise, nur dann die Untiefentonne vor dem Capo Bianco an Steuerbord lassen. Am sichersten ist es, nicht zwischen Portoferraio und dem **Scoglietto** hindurchzufahren, sondern den **Scoglietto** außen zu umfahren. Darüber hinaus empfehlen wir Ihnen besonders in Landnähe die Seekarten und die entsprechenden Hafenhandbücher genau zu studieren. Zusätzlich ist ein Ausguck am Bug beim Einlaufen in Häfen und Buchten immer empfehlenswert.

24. Gefährlichster Hafen auf Elba

Der Hafen von **Marina di Campo** ist der unsicherste Hafen auf Elba. Das Hafenbecken ist klein, der Ankergrund ist nicht besonders gut und voll mit Ketten. Hinzu kommt, dass bei Südwind eine sehr starke Dünung in die Bucht steht und auch in den Hafen hineinläuft, die bewirkt, dass Sie sich wie in einer Waschmaschinentrommel fühlen könnten. Bei Nordwinden können die Böen so stark von den Bergen in den Hafen hinunter kommen, dass auch der beste Anker Ihr Schiff nicht halten kann. Wir empfehlen wir Ihnen, den Hafen nur bei Tag und bei ruhigstem Wetter anzulaufen und bei dem kleinsten Anzeichen einer Wetterveränderung den Hafen schlagartig zu verlassen. Nichts desto trotz lohnt sich ein Besuch in Marina di Campo. Die Bucht eignet sich, außer bei starkem Süd- oder Nordwind, prima zum Ankern.

25. Tankstelle Portoferraio – Achtung neue Regelung!

An der Tankstelle in Portoferraio bitten wir Sie, längsseits festzumachen, nicht wie bisher dort zu ankern. Die Hafenkapitanerie hat das Ankern dort mittlerweile verboten. Bitte hängen Sie **alle** Fender auf die entsprechende Anlegeseite, da bei Scirocco oder höheren Wellen von den Fähren die Yacht regelmäßig stark gegen die Pier gedrückt wird. Wenn Sie es dann noch schaffen, zu verhindern, dass die dort hängenden schwarzen Autoreifen ihre Spuren auf dem Rumpf hinterlassen, wäre das fantastisch. Sollten Sie am Morgen des Rückgabetages in Porto Azzurro die Möglichkeit haben zu tanken, so empfehlen wir Ihnen das zu tun. Sie vermeiden abends die Warteschlange in Portoferraio und haben außerdem unter Umständen noch den Vorteil eines freundlicheren Tankwartes.

26. Eine große Bitte noch zum Schluss: Bitte betreten Sie die Yachten nur mit Bootsschuhen

Bootsschuhe, sind Schuhe, mit **heller, fein profilierter Gummisohle**, in der sich keine Steinchen verkeilen können. Keine Bootsschuhe sind z.B. Turnschuhe oder Sandalen mit dunkler Gummisohle, denn die hinterlassen üble schwarze Striche auf dem Deck und in der Sohle verkeilte Steinchen verkratzen es. Schon gleich gar keine Bootsschuhe sind Schuhe mit Ledersohle oder gar Absätzen. **VIELEN DANK!**

Diese 4 Seiten sind Bestandteil des Chartervertrages