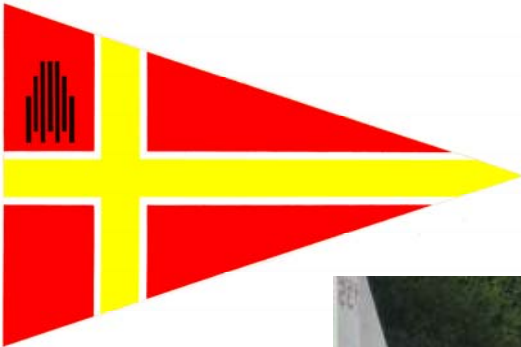


Einweisungsbröschüre für SHM Motorsicherungsboote mit Befahrensregeln für den Aasee



Leitfaden und Kurzeinweisung SHM Motorboot

Die Motorboote des SHM sind ausschließlich für Einsatzzwecke im Rahmen der Sicherungspflicht des Segelclub Hansa Münster e.V. zu verwenden.

- Der jeweilige Schiffsführer ist für die Sicherheit von Mannschaft und Boot verantwortlich und darf das Boot nur führen, wenn er über die notwendigen Kenntnisse verfügt (ggf. Einweisungstermin vereinbaren). Es sollte selbstverständlich sein, dass niemals unter Einfluss von Alkohol oder anderen Drogen das Boot geführt werden darf.
- Die Quickstoppeinrichtung ist zu verwenden, Schwimmwesten für Kinder und Jugendliche Pflicht, für Erwachsene sehr empfohlen.
- Vor Einsatzbeginn ist der Kraftstoffvorrat zu prüfen, evtl. Entlüftungsschraube am Tank öffnen. Alle Motoren des SHM werden mit Benzin, wahlweise auch Superbenzin, ohne Zusätze betankt. Kein E10 Benzin!
- Wenn Betriebsstundenzähler ca. auf 00 oder 50 endet, Ölstand prüfen.
- **Vor Einsatzbeginn** ist ein Eintrag über Einsatzzweck, etc. ins Einsatzbuch zu machen - Buch hängt am Mobo Schlüsselkasten.
- Vor Fahrtritt prüfen, ob Notpaddel, ggf. Anker und Leine im Boot vorhanden.
- **Niemals** den Motor in hochgeklapptem Zustand starten oder betreiben!
- Motor mit Zündschlüssel starten. Bei kaltem Motor (unruhiger Lauf) evtl. Standgashebel ca. 45° anheben, bei sehr kaltem Motor evtl. durch axiales Drücken des Zündschlüssels Starthilfe aktivieren.
- Springt der Motor nicht sofort an, evtl. Ballpumpe in Kraftstoffleitung betätigen, bis Gegendruck aufgebaut ist.
- Nach Motorstart sofort und auch gelegentlich während des Einsatzes Kühlwasserkontrollstrahl kontrollieren.
- Motor vor Fahrtantritt mindestens 30 Sekunden laufen lassen. Festmacher erst nach ruhigem Lauf des Motors lösen. Fahrhebel ist nur in Ruhestellung des Standgashebels nutzbar!
- Motor in den ersten 10 Betriebsminuten höchstens mit 2000U/min betreiben.
- **Nach Einsatzende** Boot in seine Box zurückbringen und sicher, jedoch schnell lösbar vertäuen.
- Motor ausschalten (jedoch wenn zuvor stark belastet zunächst eine Minuten im Stand weiterlaufen lassen).
- Motor hochklappen, Motor anschließend links einschlagen, ggfs. Kippsicherung aktivieren. Parkstellung immer links!
- Verbraucherstromkreis ggf. öffnen!
- Kraftstoffvorrat prüfen und wenn unter ½ voll, umgehend aus Vorrat nachtanken. (ggf. Vorrat an Tankstelle ergänzen. Quittung beim Vorstand einreichen. Kein E10 Benzin!)
- Innenraum des Bootes ggf. reinigen, ggf. Persenning überziehen.
- Einsatzbucheintrag vervollständigen, ggf. Bemerkung eintragen: „betankt“, oder sonstige Vorkommnisse.
- Schlüssel in Schlüsselkasten über der Werkbank zurückbringen.

Fahrbetrieb

Fahrhebel ist in Leerlaufstellung eingerastet. Um Getriebe auf Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt zu bringen Entsperrtaste am Fahrhebel eindrücken und Fahrhebel entsprechend nach vorne oder hinten bewegen.

Zügig, aber nicht ruckhaft, durch den ersten Teil des Gangeinlegens bewegen, um unnötiges Klackern im Getriebe zu vermeiden. Boot nimmt Fahrt auf. Motorboote haben keine Kupplung oder Synchronisation wie beim PKW-Getriebe. Hier werden die Schaltklauen unmittelbar eingeschoben. Daher darf niemals bei hoher Motordrehzahl oder hoher Bootsgeschwindigkeit Vorwärts- oder Rückwärtsgang eingelegt werden (-> Getriebeschaden).

Nachdem Gang eindeutig eingelegt ist, kann die Motordrehzahl mit dem Fahrhebel dem Bedarf entsprechend gesteigert werden. Geschwindigkeit wird durch Zurücknehmen des Fahrhebels verringert. In Leerlaufstellung rastet der Fahrhebel erneut ein. Vor Umschalten von Vor- auf Rückwärtsfahrt oder umgekehrt in jedem Fall Absinken der Motordrehzahl und Geschwindigkeitsreduktion des Bootes abwarten.

Gelegentlich Kühlwasserkontrollstrahl überprüfen. Kein Kontrollstrahl: unmittelbar Hafen aussuchen!

- Beim Beschleunigen kann der Rumpf je nach Belastung und Lastverteilung im Boot Bootes sowie der Motorneigung sehr steil ansteigen, so dass Fahrzeugführer und Mitfahrende ihren Halt verlieren! Tiefes Motortrimmen vermindert Ansteigen. Mit nur einer oder zwei Personen besetztes Boot eigentlich ausnahmslos tiefster Trimm empfohlen.
- Antriebslos sind Schlauchboote schwer zu manövrieren, da kaum Ruderwirkung vorhanden, das Unterwasserschiff flach und zudem der Windeinfluss stark ist. Das ist bei allen Manövern zu berücksichtigen.
- Bei plötzlichem Reduzieren aus hoher Geschwindigkeit auf die Heckwelle achten, die von hinten über den Motorspiegel „einsteigen“ kann.

Sonstiges: beide Boote haben eine elektrische Lenzpumpe. Das „rote Mobo“ hat zudem auf jeder Seite des Spiegels einen Lenzschlauch, der nur bei Fahrt (!) ins Wasser abgelassen werden kann. Bei Stillstand sind beide Lenzschläuche hochzuziehen. Auf dem Aasee ist es nahezu nie erforderlich die Schläuche abzulassen.



Motorboothandhabe (weißes Mobo V-400 + Mercury F 25 EFI)

Motor nie in hochgeklappter Stellung starten.

Motor wird heruntergeklappt, nachdem die Arretierung (Bild rechts) entlastet durch Hand entsperrt wurde und anschließend per Hand abgelassen wird.

Überprüfen, ob genügend Treibstoff im Tank und Tankentlüftung geöffnet ist. Treibstofftank und Einsatzbuch befinden sich unter der Sitzbank. Füllstand des Tanks entweder durch Ablesen der Anzeige oder durch Blick in den Tank nach



Abschrauben des Verschlusses prüfen. Entlüftungsschraube ist im Tankverschluss mittig. Nie mit Kraft zuschrauben, Öffnen um 1 Umdrehung reicht vollkommen.

Zündschlüssel an Hinterkante des Fahrhebels einstecken, Fahrhebel in Leerlaufstellung und durch Rechtsdrehen des Zündschlüssels Anlasser betätigen. Der Zündschlüssel hat wie beim PKW 3 Stellungen: ganz links – Motor aus, Mittelstellung – Motorbetrieb, rechts – Anlassvorgang. Motor sollte innerhalb 2 Sekunden anspringen, Zündschlüssel in Betriebsstellung bringen.

Andernfalls Ballpumpe betätigen bis spürbar Druck aufgebaut ist. Anlassvorgang wiederholen. Wenn dies erneut nicht innerhalb von 2 Sekunden zum Erfolg führt oder Motor unmittelbar nach dem Starten wieder ausgeht, die Leerlaufdrehzahl durch Anheben des zugehörigen Hebels um ca. 45° nach oben erhöhen. Anlassvorgang wiederholen. Wenn dies erneut nicht innerhalb von 2 Sekunden zum Erfolg führt oder Motor unmittelbar nach dem Starten wieder ausgeht, den Zündschlüssel axial beim erneuten Startvorgang in das Zündschloss eindrücken, um die elektronische Gemischanreicherung zu aktivieren.

Nach dem Starten Kühlwasserkontrollstrahl prüfen. Wenn kein Kontrollstrahl sichtbar, Motor umgehend ausschalten und Fehler beseitigen. Andernfalls droht schneller Motortod!

Motor hat ein elektronisches Kontrollsystem.

Durch (leises) Piepsen sowie Blinken der Kontroll-LED (Vorderseite des Motors in der Mitte unterhalb der Abdeckhaube) werden unzureichende Betriebszustände mitgeteilt. In vielen Störfällen wird gleichzeitig die Motordrehzahl begrenzt.

Funktion	Ton	LED	Beschreibung	Drehzahl
Zündung ein/Start	1 Piep	5 Sek.	Systemtest	
Überhitzung	Dauer Piep	kontinuierlich		2800U/m
Öldruckmangel	Dauer Piep	kontinuierlich		
Überdrehzahl	Dauer Piep	kontinuierlich		2800U/m
Kühlwassertemp. oder Sensorfehler	unterbrochenes Piepen	blinkt	Service erforderlich	2800U/m

Störungen ins Logbuch eintragen und Leiter Boote und Hafen bzw.

Mobo-Obmann melden **Technische Daten:** Länge 4m, Breite 1,77m, Gewicht: Rumpf 142kg, Motor 75kg, Batterie 15kg, Tank 25kg, Zuladung 800kg/ max. 6 Personen, Material Schlauch PVC, Rumpf GFK, Motor 25PS Langschaft.



Motorboothandhabe (rotes Mobo DSB 4.3SR+ Suzuki DF 50)

Motor nie in hochgeklappter Stellung starten.

Motor wird heruntergeklappt, nachdem die Arretierung (per Powerlift entlastet) entsperrt wurde und anschließend per Powerlift heruntergefahren wird. Powerliftwippschalter am Fahrhebel rechts oben nie mit Kraft bedienen (alternativ Motorgehäuse links unten).

Überprüfen, ob genügend Treibstoff im Tank und Tankentlüftung geöffnet ist. Treibstofftank befindet sich unter

der Sitzbank. Füllstand des Tanks entweder durch Ablesen der Anzeige oder durch Blick in den Tank nach Abschrauben des Verschlusses prüfen. Entlüftungsschraube ist im Tankverschluss mittig. Nie mit Kraft zuschrauben, Öffnen um eine Umdrehung reicht vollkommen.

Zündschlüssel an der Hinterkante des Fahrhebels einstecken, Fahrhebel in Leerlaufstellung und durch Rechtsdrehen des Zündschlüssels Anlasser betätigen. Der Zündschlüssel hat wie beim PKW 3 Stellungen: ganz links – Motor aus, Mittelstellung – Motorbetrieb, rechts – Anlassvorgang. Motor sollte innerhalb 2 Sekunden anspringen, Zündschlüssel in Betriebsstellung bringen.

Andernfalls Ballpumpe betätigen bis spürbar Druck aufgebaut ist. Anlassvorgang wiederholen. Wenn dies erneut nicht innerhalb von 2 Sekunden zum Erfolg führt oder Motor unmittelbar nach dem Starten wieder ausgeht, die Leerlaufdrehzahl durch Anheben des zugehörigen Hebels um ca. 45° nach oben erhöhen. Anlassvorgang wiederholen. Wenn dies erneut nicht innerhalb von 2 Sekunden zum Erfolg führt, oder Motor unmittelbar nach dem Starten wieder ausgeht, den Zündschlüssel axial beim erneuten Startvorgang in das Zündschloss eindrücken, um die elektronische Gemischanreicherung zu aktivieren.

Nach dem Starten Kühlwasserkontrollstrahl prüfen. Wenn kein Kontrollstrahl sichtbar, Motor umgehend ausschalten und Fehler beseitigen. Andernfalls droht schneller Motortod!

Motor hat ein elektronisches Kontrollsystem.

Durch Töne sowie Kontroll-LEDs (Armaturenbrett) werden unzureichende Betriebszustände mitgeteilt. In vielen Störfällen wird gleichzeitig die Motordrehzahl begrenzt.



Funktion	Ton	LED	Beschreibung	Drehzah
Zündung ein	Piep	Alle kurz	Systemtest	
Überhitzung	Doppeltöne	Temp kont.		3000U/m
Öldruckmangel	Doppeltöne	Öl kontinuierlich	Ölstand prüfen	3000U(m)
Überdrehzahl		kontinuierlich		3000U/m
Ölwechsel fällig	Doppelton	Öl blinkt	Service	

Neben obigen Warnungen kann die Chk.Eng. LED (ganz links) eingeleitet von Piepmeldungen mitteilen: unbedingt den Blinkcode (z.B. 2 + 3) merken und ins Logbuch eintragen und Leiter Boote und Hafen bzw. Mobo-Obmann melden.

Technische Daten:

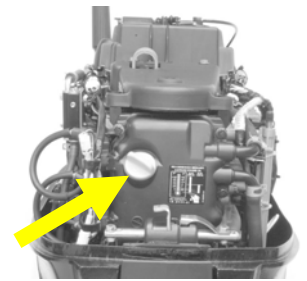
Länge 4,3m, Breite 1,95m, Gewicht: Rumpf 200kg, Motor 105kg, Batterie 15kg, Tank 25kg, Zuladung 1100kg, max. 8 Personen, Material Schlauch Hypalon, Rumpf Aluminium, Motor 50PS Langschaft.

Ölstand Prüfen

Motor in Fahrstellung runterklappen, nicht laufen lassen! Bei kaltem Motor mindestens eine Minute warten.

Motorhaube öffnen. Dazu Arretierungshebel am hinteren Ende des Motors öffnen und Haube nach vorn hochklappen. Der Ölmesstab befindet sich beim Mercury auf der Steuerbordseite mit gelbem Griff, beim Suzuki Backbord. Lappen bereithalten, damit kein Öltropfen ins Wasser gelangt. Ölmesstab axial nach schräg oben ziehen. Der platte untere Teil des Ölmesstabes sollte kräftig mit Öl benetzt sein. Stab abwischen, vollständig einschieben und erneut messen. Öl darf **nie** oberhalb der Markierung und **nie** unterhalb sein. Bei

Ölstand unter 2/3 des abgeplatteten Teils Öl (API SE-SJ zertifiziertes 10W-40) nachfüllen (gelbe Verschraubung hinten.). Motorhaube wieder aufsetzen (zunächst vorne einhaken, nach hinten zuklappen), Arretierungshebel schließen. Sicherer Sitz der Haube prüfen!



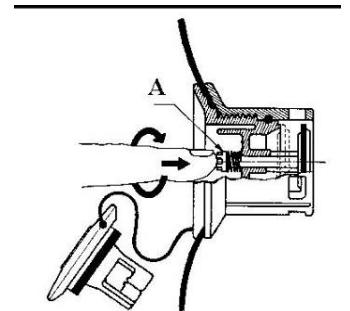
Elektrische Lenzpumpe

Die zusätzlichen elektrischen Verbraucher Positionslampen, elektrische Lenzpumpe und Steckdose sind beim weißen Mobo nur nach Einschalten des Hauptschalters verwendbar. Der Hauptschalter befindet sich unterhalb des Steuerrades im Ablagefach in Fahrrichtung mittig ganz vorne „weißes Mobo“ (bzw. unter der Sitzbank vorne rechts „rotes Mobo“).

Luftdruck der Lüftschläuche

Die Luftschläuche der Schlauchboote sollten weder zu hohen noch zu niedrigen Luftdruck ausweisen. Jedes Boot hat mehrere Luftkammern. **0,25Bar (=3,6PSI)**. Im Zweifel lieber zu wenig Druck! Bei Temperaturanstieg etwa durch Sonnenschein steigt der Druck etwa um 3Millibar pro °Celsius (=0,003bar/°C)!

Elektrische (12V) Luftpumpe im Hansa-Keller-Käfig, Fußpumpe im weißen Mobo vorne im Stauraum.



Landtransport

Motor-Tankverbindung sollte beim Transport geöffnet und Entlüftungsschraube am Tank verschlossen sein.

Motor niemals (!) durch Hydraulik, Flachwasserstellung oder Arretierungshebel angehoben halten, sondern durch Holzblock zwischen Spiegelhalterung und Anschlag Freiraum von Propeller und Finne zur Straße sicherstellen.



Propeller bei Straßentransport immer abdecken.



Motor gegen Lenk-/Schwenkbewegungen im Linksanschlag sichern.



BootsRumpf muss mit Spanngurten mindestens zwischen Spiegel und Slipwagen/Trailer sowie am Bugbeschlag zum Slipwagen/Trailer verzurrt werden.

Keine losen Gegenstände im Boot lassen.

Lenzer öffnen, damit ggf. (Regen-) Wasser abfließen kann.

Richtlinien der Aaseenutzung mit Booten

Aus der „Ordnungsbehördliche Verordnung über ... sowie über die Einschränkung der Nutzung des Aasees (Straßen-, Anlagen- und Aaseeordnung)

Aus § 14

- (2) Nicht gestattet ist ferner a) das Befahren des Aasees mit motorangetriebenen Wasserfahrzeugen oder Modellbooten (ausgenommen bleiben der Wasserbus und die Wasserfahrzeuge des Rettungswesens),
- (3) Das Befahren mit Segelbooten bedarf einer besonderen jederzeit widerruflichen Zulassung und ist ferner wie folgt eingeschränkt:
 - a) nur den Teil des Aasees befahren, für den die Boote zugelassen sind.
 - c) Boote nur an den gekennzeichneten Anlegestellen bestiegen oder verlassen. Das Festmachen an Bojen ist untersagt; zugelassen ist das kurzfristige Festmachen zum Zwecke der Segelschul Ausbildung.
 - d) Befahren des Sees in der Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang ist untersagt.
 - e) 15 m Mindestabstand zum Ufer bzw. den Schilf- und Rohrrichtzonen einzuhalten. Jegliches einbringen von Müll in den See ist untersagt.

§ 15 Androhung von Geldbuße

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Vorschriften dieser Verordnung verstößt.

Verstöße gegen die Verbote und Einschränkungen des § 14 Abs. 2 und 3 dieser Verordnung können gemäß § 161 Abs. 1 Nr. 8 LWG mit Geldbuße geahndet werden.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann gemäß § 31 des Ordnungswidrigkeitengesetzes NW i. V. m. § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (BGBI. I S. 602) mit einer Geldbuße von mindestens 5,00 € und höchstens 1000 € für jeden Fall einer Zuwiderhandlung geahndet werden. Verstöße gegen die Verbote und Einschränkungen des § 14 Abs. 2 und 3 dieser Verordnung können gemäß § 161 Abs. 4 LWG mit einer Geldbuße bis

§ 16 Ausnahmen für Sonderfälle

Von den Vorschriften dieser Verordnung kann das Ordnungsamt als zuständige Verwaltungsbehörde auf Antrag für Sonderfälle Ausnahmen zulassen, wenn dies im berechtigten Interesse einzelner oder im öffentlichen Interesse geboten ist. Sie kann darüber hinaus Befreiungen erteilen, wenn die Durchführung der Verordnung im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Die Benutzung von Motorbooten des SHM begründet sich auf die Sicherungspflicht des Clubs für seine Segler sowie bei Regatten der segelnden Gäste und beruft sich auf § 14 (2) und §16 (nicht abgedruckt).

Ausweichregeln

Es sind neben den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) die o.g. „Aaseeordnung“ anzuwenden. Entsprechend den üblichen Ausweichregeln haben sich Maschinenfahrzeuge von allen Segel-, Ruder- oder Tretbooten freizuhalten. Bei Maschinenfahrzeugen untereinander gilt, dass das Backbordseitige dem Steuerbordseitigen auszuweichen hat. Bei genauen Gegenkursen ist jeweils nach Steuerbord auszuweichen.

Besondere Befahrensregeln für Sicherungsboote auf dem Aasee

Neben den Regeln, die durch die „Aaseeordnung“ und den allgemeinen Umweltschutz für alle Boote zu beachten sind, ist beim Betrieb der Sicherungsboote zusätzlich Folgendes zu beachten:

- Die Sicherungsboote dienen primär Rettungszwecken. Daher ist es unabdingbar jeden Mangel oder Defekt - und sei er noch so klein - unverzüglich beim Vorstand des SHM zu melden, um den jederzeitigen Einsatz sicherzustellen. Sorgsamer Umgang ist wichtige Voraussetzung. Es kann um Menschenleben gehen, wenn ein Rettungsboot nicht voll einsatzfähig ist!
- Antriebslos ist die Manövrierfähigkeit sehr gering, da nahezu keine Ruderwirkung!
- Außer in Noteinsätzen ist immer „Sog- und Wellenschlag“ zu vermeiden und Rücksicht auf Angler, Tiere (insbesondere auch im Schilfbereich), Uferböschung mit ihrem Bewuchs sowie andere Boote zu nehmen.
- Beim Versetzen von Bahnmarken („Bojen“) darauf achten, dass die Gewichte weder gegen den Bootskörper schlagen noch in den Propeller geraten, wenn man sie nicht vollständig ins Boot nimmt. Am sichersten ist langsames Rückwärtsfahren.
- Der Propeller ist der tiefste Punkt der Sicherungsboote. Daher ist jedes Rückwärtsfahren und zum Teil auch Längsfahren im Bereich der Uferböschung auch im Notfall zu vermeiden. Das gilt insbesondere auch für die Slipanlage und den Bereich des Hafens zwischen Optianleger und Mittelsteg. Kleinste Berührungen beschädigen den Propeller, verursachen hohe Kosten und können Folgeschäden an Lagern, Schaft und Getriebe zur Folge haben.
- Gekenterten Booten nur mit dem Bug des Sicherungsbootes nähern und nur so, dass keinerlei Gefahr besteht, dass sich Leinen, Wanten im Propeller verfangen, oder stehendes Gut den Propeller beschädigt oder Personen im Wasser zu verletzen.
- Kurz vor Erreichen des Havaristen Antrieb auskuppeln (Leerlaufstellung des Fahrhebels, prüfen, dass Sicherung einrastet). Wenn möglich, Motor ausschalten! Gefahr, dass sich im Wasser befindliche Personen schwerste Verletzungen an der Schraube zuziehen.
- Personenrettung geht vor! Havaristen fragen nach der Anzahl von Personen, ob alle Personen wohlauf sind und welche Art Hilfeleistung notwendig ist. Gegebenenfalls Personen an Bord nehmen. Dazu kann eine Leinenschlaufe oder der Alutritt hilfreich sein. Für dringende Erstversorgung soweit möglich ist ein KFZ-Verbandskasten an Bord.
- Der Aasee ist sehr flach. Gekenterte Segelboote, sogar Optimisten, bleiben meist mit der Mastspitze im Schlick stecken und lassen sich oft nicht von der Crew wieder aufrichten. Aufrichthilfe durch ein Sicherungsboot erfolgt am besten durch Übernahme einer Leine vom Havaristen und Zug entgegen der Mastrichtung. Erst wenn die Mastspitze aus dem Schlick frei ist, sollte der Havarist mit dem Bug in den Wind gestellt werden, um Schäden am Rigg zu vermeiden.
- Ist Schlepphilfe erforderlich gibt es neben dem hinterher Schleppen das längsseits Schleppen. Beim hinterher Schleppen möglichst mit Hahnepot mit angebrachtem Auftriebskörper (Fender) sicherstellen, dass Leine nicht in Schraube kommt. Geschleppter muss mit Steuermann besetzt sein - Manöviereigenschaften eingeschränkt. Beim längsseits Schleppen sollte das Heck des schleppenden Bootes über das Heck des geschleppten Bootes reichen, auch wenn das geschleppte Boot weit nach vorne übersteht. Springs und Querleinen sind zu setzen, Hauptlast trägt die Spring vom Achterschiff des Geschleppten.
- Es besteht kein Kasko-Versicherungsschutz (Versicherung gegen Schäden an den Motorbooten). Die Haftpflichtversicherung des „weißen Mobos“ gilt nicht für Schäden an anderen SHM Booten oder anderem SHM Eigentum und ausschließlich bei Einsatz durch SHM-Mitglieder auf dem Aasee. Für das „rote Mobo“ ist eine normale Haftpflichtversicherung für alle Schäden am Eigentum Dritter abgeschlossen, wenn der Fahrzeugführer die behördlich vorgeschriebene Fahrerlaubnis besitzt.

Nutzungsvereinbarung der SHM Motorboote

Der Segelclub Hansa Münster e.V. (SHM) besitzt derzeit 3 Motorboote (das „Rote Motorboot“ (DSB 4,3SR mit Suzuki DF 50) und das „Weiße Motorboot“ (Valiant V400 mit Mercury F 25 EFI) und ein Ruderboot mit Außenbordmotor Mercury F5.

Nutzung der Boote

Die drei Boote werden als Hilfs-, Sicherungs-, und Rettungsboote hauptsächlich bei folgenden SHM-Maßnahmen eingesetzt:

Segelausbildung, Segeltraining, Regattaleitung, Regattabegleitung, Segelbetrieb

Motorbootführer

Motorbootführer müssen SHM-Mitglieder sein und über den für die Motorboote und deren Fahrtgebiete erforderlichen gültigen amtlichen Führerschein verfügen.

Zusätzlich müssen Motorbootführer vom Leiter Bereich „Boote und Hafen“ oder einem Erfüllungsgehilfen in die Sicherungsmaßnahmen und in die Handhabung der Boote und Motoren eingewiesen sein. Zusätzlich sind von den Motorbootführern die Hinweise der Motorbetriebsanleitungen zu befolgen.

Einsatz und Rückgabe der Motorboote

Die Motorboote werden in der Hauptsache auf dem Aasee eingesetzt. Jeder Einsatz muss in die Motorboot-Einsatzliste (Logbuch) mit dem Namen des Motorbootführers und der SHM-Maßnahme eingetragen werden.

Die Rückstellung der Boote auf deren Liegeplätze hat in einem technisch einwandfreiem, sauberem und mindestens halbvoll getanktem Zustand zu erfolgen. Vorhandene Abdeckungen sind auf zu bringen, Motoren sind links eingeschlagen hochzuklappen bzw. der kleine Motor ist in den Keller zu bringen.

Evtl. Schäden sind in der Motorboot-Einsatzliste zu vermerken und dem Leiter Bereich Boote und Hafen unter Darstellung der Schadenursache zeitnah schriftlich mitzuteilen.

Versicherungen

Das rote Motorboot hat eine europaweit gültige Haftpflichtversicherung.

Das weiße Motorboot ist nur auf dem Aasee für Vereinsmitglieder über die Deutsche Sporthilfe Haftpflicht gegenüber Dritten versichert.

Das Ruderboot mit Außenbordmotor ist nur auf dem Aasee für Vereinsmitglieder über die Deutsche Sporthilfe Haftpflicht gegenüber Dritten versichert.

Keines der Boote ist Kaskoversichert! Daher sind Reparaturen durch vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit des Nutzers verursachte Schäden grundsätzlich vom Nutzer zu tragen. Bei anderen Schäden an den Booten kann der Vorstand entsprechend der Sachlage entscheiden.

Einsatz Motorboote außerhalb des Aasees (extern)

Nur das rote Motorboot darf extern eingesetzt und benutzt werden

Jeglicher externe Einsatz ist dem Vorstand vorher schriftlich mit folgenden Angaben anzuzeigen:

Name des Entleihers

Namen des Motorbootführers mit Kopien der gültigen Führerscheine

Bezeichnung der SHM-Maßnahme/Zweck/Name/Art der Veranstaltung und des Einsatzortes

Die Rückgabe des Bootes /Trailers erfolgt in einem technisch einwandfreiem sauberen und voll getanktem Zustand. Evtl. Schäden sind dem Leiter Bereich Boote und Hafen unter Darstellung der Schadenursache zeitnah schriftlich mitzuteilen.

Der Entleiher ist verantwortlich für eine diebstahlsichere Lagerung des entliehenen Bootes und Trailers und trägt dafür Sorge, dass eine nicht sachgerechte Nutzung ausgeschlossen ist.

Kosten für die externe Nutzung können, müssen aber nicht durch den SHM übernommen werden.

Nutzung der Motorboote von Vereinsfremden

In Ausnahmefällen dürfen Vereinsfremde (befreundete Segelclubs etc.) mit Genehmigung durch den Leiter Bereich Boote und Hafen ein Motorboot nutzen. Eine eventuelle Nutzungsgebühr kann vereinbart werden.

Vereinsfremde Bootsführer haben ihren Befähigungsnachweis vorzulegen und für ihre Versicherungen insbesondere der Kaskoversicherung und Haftpflicht selbst zu sorgen.

Bei Übergabe ist der einwandfreie Bootszustand vom Entleiher zu bestätigen. Das gilt insbesondere für den Zustand der Außenhaut, des sauberen Innenraums, des technischen Motorzustandes (u.a. Ölstand, Schraube, Tankinhalt).

Bei der Rückgabe ist der einwandfreie Bootszustand vom Leiter Bereich Boote und Hafen oder von ihm benannte Erfüllungsgehilfen zu überprüfen. Das gilt insbesondere für den Zustand der Außenhaut, des sauberen Innenraums, des technischen Motorzustandes (u.a. Ölstand, Schraube, Tankinhalt).

Jegliche Schäden oder Verunreinigungen am gesamten Boot und Motor sind vom Vereinsfremden auf dessen Kosten zu beseitigen.

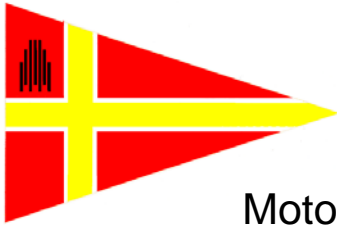
Segelclub Hansa Münster e.V., [Datum]

Vorsitzender Leiter Bereich Boote und Hafen stellv. Vorsitz. Bereich Sport

Klaus Mechler

Walid Ayad

Thomas Köster



Motorbooteinweisungsnachweis – SHM – Aasee

Der Eingewiesene ist in theoretischem und praktischem Umgang mit den SHM Motorbooten, den Sicherheits-, Vorfahrts- und Umweltschutzregeln geschult worden und hat das zugehörige Informationsmaterial ausgehändigt bekommen. Die mit * gekennzeichneten Kapitel sind verbindlich.

praktische Einweisung*	<input type="checkbox"/>	technische Handhabung und Fahrbetrieb*	<input type="checkbox"/>
Leitfaden*	<input type="checkbox"/>	Befahrensregeln und Sicherheit*	<input type="checkbox"/>
Auszug „Aaseeverordnung“*	<input type="checkbox"/>	Nutzungsvereinbarung*	<input type="checkbox"/>
Ausweichregeln*	<input type="checkbox"/>	Landtransport	<input type="checkbox"/>

Hiermit bestätige ich, dass ich die o.g. speziellen Informationen und Einweisen erhalten und verstanden habe, mir die Ausweich-, Umweltschutz und Sicherheitsregeln bekannt sind und mich verantwortlich an die Regeln halten werde.

Münster, den

Eingewiesener
(Name auch in Druckbuchstaben)

Einweisender
(SHM Funktion)

Einweisender
(SHM Funktion)