

1. Wartungsanleitung

1.1. Bootskörper

- Die GUP-Teile werden mit klarem Wasser gesäubert. Bei stärkeren Verschmutzungen kann dem Wasser Feinwaschmittel (z. B. Autoschampoo) beigelegt werden oder die entsprechende Stelle wird mit Globe oder P3-Lösung (3 %ig) gesäubert. Danach ist mit Schutzwachs (z. B. Exprotekt) die Fläche aufzupolieren.
- Schadstellen sind entsprechend der Reparaturanweisung auszubessern.
- Farbenstriche sind nach dem Anstrichplan aufzubringen.
- Durchführung von Sichtkontrollen an den einzelnen Bauteilen (Risse, Gelcoatschäden, Blasenbildung, Baulen usw).
- Der Unterwasseranstrich ist jährlich zu erneuern. Dazu ist das Unterwasserschiff im Herbst vor der Winterlagerung sauber abzuwaschen.
Im Frühjahr wird das Unterwasserschiff angeschliffen (mit 280er Schleifpapier trocken mattschleifen) und danach mit
1x "Welsys"-Boottop-Antifouling III, WG III grün gestrichen. Vorher muß der Schleifstaub gründlich entfernt werden.
Nach dem Trocknen dieses Anstriches kann der Bootskörper zu Wasser gebracht werden.
- Bei der Winterlagerung ist das Boot so abzudecken, daß Durchlüftung erfolgen kann. Außerdem ist die see-männische Ausrüstung von Bord zu nehmen, zu säubern und trocken zu lagern.

1.2. Holzteile

- Holzteile werden mit klarem Wasser gesäubert. Dabei ist möglichst ein Viskoseschwamm zu verwenden. Bei stärkeren Verschmutzungen kann dem Wasser ein Feinwaschmittel beigelegt werden. Danach ist aber wieder mit klarem Wasser nachzuwaschen.
- Die Lackierung der Holzteile erfolgt nach dem Anstrichplan.
- Bei einer Erneuerungslackierung wird mit 280-er Schleifpapier der alte Lackfilm trocken mattgeschliffen. Nach Entfernen des Schleifstaubes mit einem feuchten Lederlappen und nach guter Trocknung werden rohe Holzteile mit Leinöl-Halböl vergeölt. Nach 1 bis 2 Stunden wird das nicht in die Poren eingedrungene Halböl mit einem Textillappen abgewischt.

Lackierungsaufbau:

- 1x vorstreichen mit Alkydharzvorstreichfarbe für außen AVA
- 1x lackieren mit Alkydharz-Lackfarbe für außen ALA

1.3. Warten und Drahtseile

- Warten und Drahtseile sind ständig leicht eingefettet zu halten.
- Es ist darauf zu achten, den Draht nicht zu knicken, da die Festigkeit dadurch reduziert wird, bzw. Einzeldrähte brechen können.

- 1.4. Schäkkel, Ventenspanner und Seilrollen
 - Die Gewinde sind leicht einzufetten
 - Die Lager der Seilrollen sind zu ölen.

- 1.5. Segel
 - Die Segel sind vor dem Zusammenlegen stets zu trocknen.
 - Das Zusammenlegen erfolgt durch lockeres Zusammenrollen der Segel. Die Segel sind möglichst nicht zu falten oder zu knicken.
 - Die Segellatten sind nach jedem Segeln zu entfernen.

- 1.6. Leinen und Schooten
 Die Leinen und Schooten bestehen aus synthetischen Fasern und sind wartungsfrei. Es ist lediglich darauf zu achten, daß die Seil- und Schootenden betackelt bzw. mit einem Rückspleiß versehen sind.

- 1.7. Planen
 Planen sind vor dem Zusammenlegen stets zu trocknen. Eine Lagerung der Planen hat stets luftig u. trocken zu erfolgen.

2. Bedienungsanleitung

2.1. Allgemeines

Der Kutter ist ein Wasserfahrzeug, das von einer Mannschaft gefahren wird. Zu dieser Mannschaft gehört auch ein Mannschaftsleiter, hier Bootführer genannt, dessen Anweisungen von allen Mannschaftsmitgliedern Folge zu leisten ist.

2.2. Vorbereitung des Kutters

2.2.1. Der Kutter als Ruderboot

Soll der Kutter als Ruderboot genutzt werden, empfiehlt es sich, alle Masten, Spieren und das übrige Segelzeug aus dem Kutter zu entfernen, da es den Kutter nur unnötig belastet.

Die Rundselbretter sind zu entfernen, damit die Riemen in die Rundselbeschläge eingelegt werden können. Das Schwert ist im Normalfall ganz hochzuziehen, nur wenn starker Seitenwind oder andere Einflüsse das Kurshalten erschweren oder unmöglich machen, ist etwas Schwert zu geben, bis die Steuerfähigkeit gewährleistet ist.

2.2.2. Der Kutter als Segelboot

Die Rundselbretter sind alle einzusetzen. Die Masten sind so zu stellen, daß alle Wanten straff angezogen sind. Die Segel sind mit Segellatten zu versehen und an Gaffeln und Großbäumen anzuschlagen. Die Fallen für Fock und Gaffeln sind zu klarieren und anzuschäkeln. Ebenso sind die Schooten zu befestigen. Dann kann das Setzen der Segel erfolgen.

2.2.3. Der Kutter als Motorboot

Bezüglich Steuerfähigkeit gelten die Hinweise nach Absatz 2.2.1. Achtung! Bei Motorbetrieb ist der Zugang zum Feuerlöschschieber zu gewährleisten.

2.3. Manöver

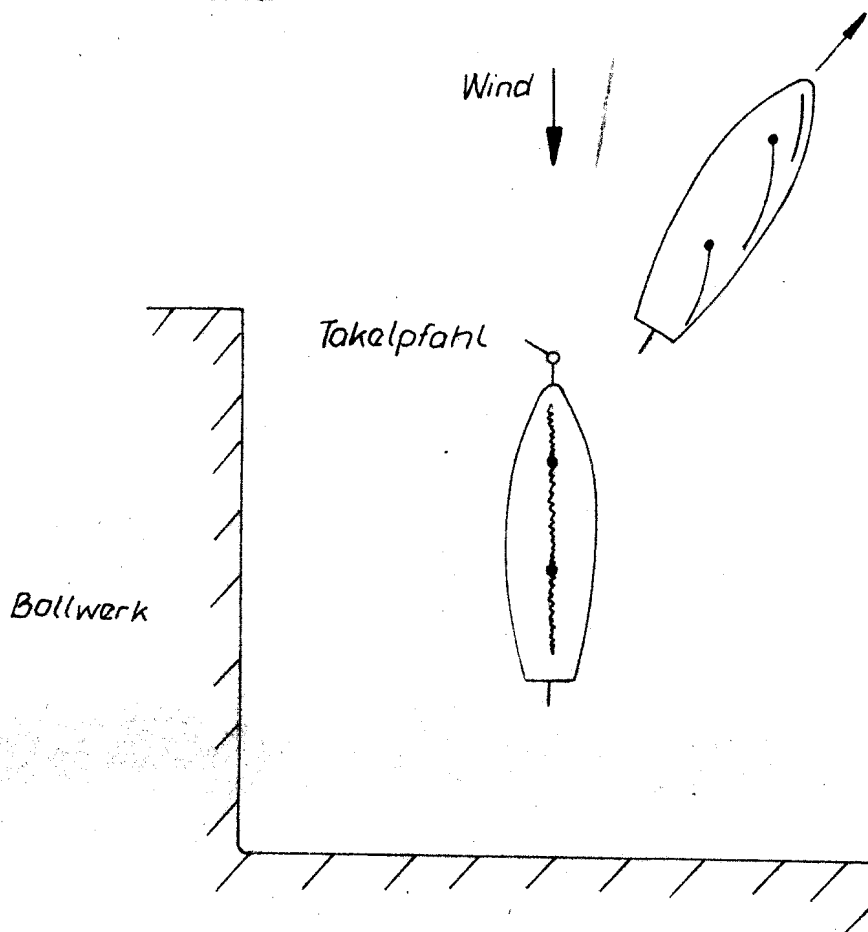
2.3.1. Allgemeines

Manöver erfordern vom Bootsführer und der gesamten Mannschaft gute Kenntnisse, Fähigkeiten und ein ausgezeichnetes Zusammenwirken aller, weil Manöver häufig unter beengten Fahrwasserverhältnissen oder der Einwirkung von Wind und Strömung ausgeführt werden müssen. Bei der Vorbereitung von Manövern müssen deshalb die Manövrierfähigkeit des Bootes, die Fahrwasser- und Wetterverhältnisse sowie der übrige Verkehr berücksichtigt werden.

2.3.2. Ab- und Anlegen

Diese Manöver müssen stets durchgeführt werden, wenn an Steganlagen, Ballbock, Uferstrecken usw. festgemacht werden soll.

Bei Ruderbetrieb oder mit Motor ergeben sich keine großen Schwierigkeiten, da die Vortriebs- und Steuerkräfte direkt am Liegeplatz eingesetzt werden können. Damit bleibt die Manövrierfähigkeit erhalten. Es ist darauf zu achten, daß das Boot nicht unter die Steganlage gedrückt wird, wenn starker Seitenwind oder Wellengang herrscht. Mit Segelbetrieb sind Ab- und Anlegemanöver erheblich schwieriger. Vor dem Segelsetzen oder Bergen der Segel, durch welche die Vortriebskräfte erzeugt werden, muß das Boot mit dem Vorsteven in den Wind gestellt werden. Das kann entweder durch kurzes Anbinden des Bootes an einen Takelpfahl oder durch Halten des Bootes am Anker geschehen, da man nicht davon ausgehen kann, daß am Liegeplatz der Wind von vorn kommt, und daß man sofort unter Segel ablegen kann, da hierzu noch genügend freier Platz zum Absacken hinter dem Heck vorhanden sein muß.

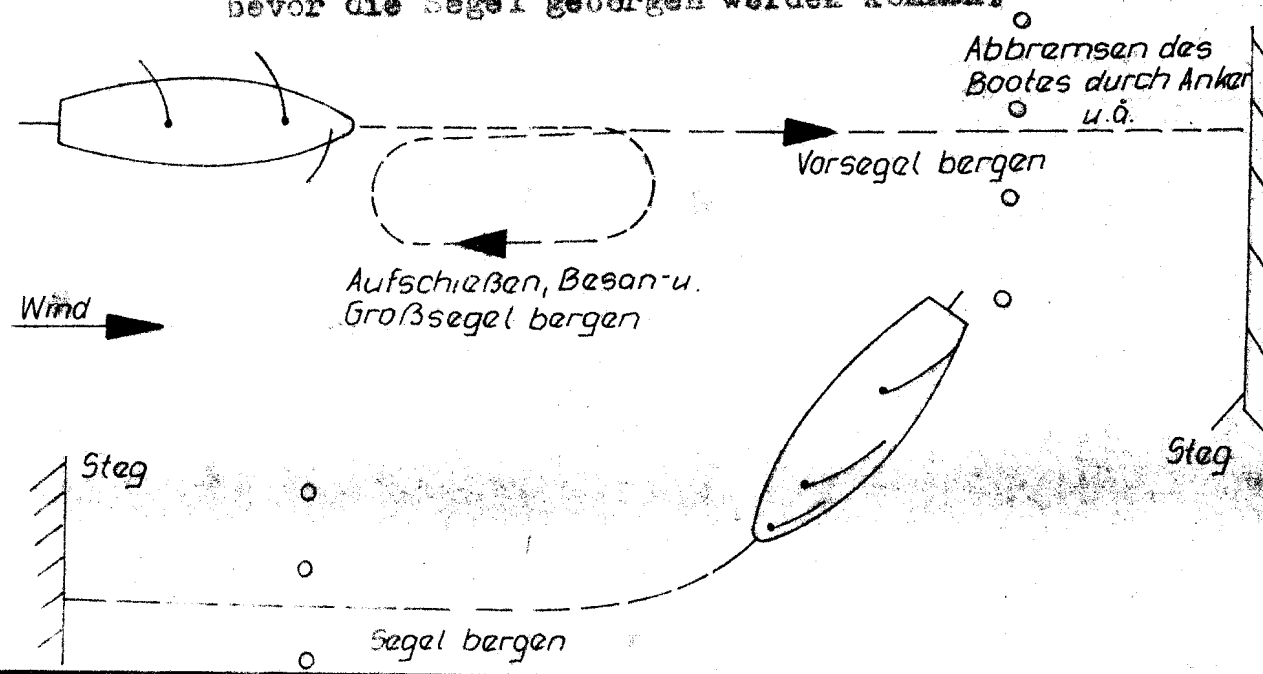


0 17038 V.5-2 157 0

Je stärker der herrschende Wind oder Strom ist, um so wichtiger ist es hinter dem Boot genügend Platz zum Umsackern zu halten. Am Takelpfahl hängend ist beim Segelsetzen das Schwert aufzuholen und die Schooten sind lose zu halten, damit das Boot keine Fahrt aufnimmt.

Vor dem Anlegen muß sich der Bootsführer einen Überblick über das Geschehen am vorgesehenen Anlegeplatz verschaffen. Dazu gehören sowohl die davorliegenden Wasserflächen als auch die Anlegestellen selbst. Stege sollten nie als Frellbock benutzt werden; Schwert und Vorsteven sind kein Ersatz für eine Krense, wenn festgemacht werden soll. Unbedingt zu vermeiden ist auch das Hineinfahren der Takelage, besonders mit gesetzten Segeln, in Äste von am Ufer stehenden Bäumen.

Die Geschwindigkeit muß beim Anlegen so gering wie möglich sein, damit das Boot ohne großen Kräfteaufwand gestoppt werden kann. Der Bootsführer muß dazu die Auslaufstrecke des Bootes genau kennen und gleichzeitig Wind- und Strom richtig einschätzen. Beim Segeln muß meist erst durch einen Aufschieber gegen den Wind das Boot zum Stehen gebracht werden, bevor die Segel geborgen werden können.



59 012 VV Freiberg, Zweigbetrieb Dresden Ag 307/12:DDR

Wo eine direkte Ansteuerung nicht möglich ist, sind die Segel vor dem Ansteuern des Liegeplatzes zu bergen. Der Platz für das Manöver ist so zu wählen, daß man das vor dem Wind treibende oder nur mit einem Vorsegel segelnde Fahrzeug ohne weitere zusätzliche Manöver an den Liegeplatz bringen kann.

Bei Motorbetrieb werden Ab- und Anlegemanöver folgendermaßen durchgeführt:

Anlegen: Im spitzen Winkel zur Kaimauer fahren; wenn Bootsspitze kurz vor der Mauer ist, den Rückwärtsgang einlegen und das Hinterteil des Motors bzw. bei feststehendem Motor das Ruder zur Kaimauer wenden. Hierdurch kommt das Boot parallel zur Kaimauer zum Liegen.

Ablegen: Das Ablegen über Heck ist vorteilhaft. Rückwärtsgang einlegen und Hinterteil des Motors bzw. bei feststehendem Motor das Ruder von der Kaimauer wegwenden. Dadurch werden Außenhautbeschädigungen, die beim Ablegen bei Vorwärtsfahrt auf der Seite am Achterschiff auftreten können, ausgeschaltet.

2.4. Besegelungsvarianten

Folgende Segel gehören zur Ausrüstung des Kutters:

	<u>GST</u>	<u>Marine</u>
a)	Großsegel	Großsegel
b)	Besansegel	Besansegel
c)	Fock	Fock
d)	Spinnaker	
e)	Genua	

Kreuzstrecke: a), b), c) oder bei wenig Wind e)
 Halbwindstrecke: a), b), c) oder bei wenig Wind e)
 Vorwindstrecke: a), b), c) oder e) und d), wo-
 o. etwas seitlich von bei c) oder e) eventuell ein-
 achtern: gerollt werden, um das Stehen
 des Spinnskers zu verbessern

2.5. Ausrüstung

a) Flagge

Das Anbringen des Flaggenstocks erfolgt im
 Flaggenstockhalter am Ruder. Die Sicherung ge-
 schieht durch eine Feststellschraube.

b) Bootshaken

Die beiden 2,5 m langen Bootshaken lagern auf
 den Seitenduchten. Zum Ausloten der Wasser-
 tiefe sind sie mit einer 0,5 m-Teilung in grün-
 weiß versehen.

c) Riemen

Auf den Seitenduchten lagern die 11 Arbeits-
 riemen und die 3 Augriemen, jeweils mit ge-
 kehlten Blättern.

d) Verhol- und Vertäueinrichtung

Die Fender und Festmacherleinen sind jeweils
 zur Hälfte im vorderen und hinteren Stauraum
 untergebracht.

Zum Verholen und Vertäuen des Bootes stehen zur
 Verfügung:

- 1 Ringklüse am Vorstagbeschlag
- 1 Augenschraube am Vorsteven
- 2 Augenschrauben am Spiegel
- 2 Belegklampen (1 hinten, 1 vor dem Schwert)
- 1 Lippklappe Stb. hinten auf dem Spiegel
- 4 Festmacherleinen
- 1 Doppelkreuzpoller

e) Handfeuerlöscher

Ein Handfeuerlöscher befindet sich am hinteren Stauraumstütt

f) Bootspersenning

Um beim Abstellen des Bootes ein Eindringen von Regenwasser in den Bootsinnenraum zu verhindern, wird das gesamte Boot mit einer Bootsplane abgedeckt. Dazu werden auf Mitte Schiff Stützen errichtet, die oben durch eine Firstleine verbunden werden.

Die Halterung der Bootsplane am Bootskörper erfolgt durch eine Zurrleine, die unterhalb der Scheuerleiste nach hinten zusammengezogen wird.

g) Groß- und Besansegelpersenning

Um das Groß- und Besansegel bei Nichtgebrauch vor Nässe und Verschmutzung zu schützen, sind beide Segel nebst Gaffeln und Großbäumen bei Nichtgebrauch mit Persennungen zu versehen.

h) Ankergeschirr

Als Ankereinrichtung sind ein Vierflukeranker (10 kp) und eine Ankertrosse (25 m Dederon) im vorderen Stauraum gelagert.

Ankervorgang:

Das Ankern in Gewässern mit Strömung oder bei Wind erfolgt stets gegen Strom bzw. Windrichtung. Nach dem Öffnen der vorderen Stauraumluke wird das Ende der Ankertrosse genommen und von vorn durch die Ringklüse am Vorstagbeschlag geführt und am Doppelkreuzpoller belegt. Danach kann der Anker ausgeworfen werden und die Länge der ausgeworfenen Ankerleine, die ca. die dreifache Wassertiefe betragen soll, kann eingestellt werden.

Dann wird die Ankerleine wieder an Doppelkreuspoller belegt. Das Einholen des Ankers kann mit Unterstützung des Motors oder der Riemen erfolgen, indem langsam in Richtung Anker gefahren wird. Nach dem Hieven des Ankers wird er gesäubert und verstaut.

i) Rettungseinrichtung

Als individuelle Rettungsmittel befinden sich 12 Stück Sportschwimmwesten je zur Hälfte im vorderen und hinteren Stauraum. Außerdem befindet sich ein Rettungsring im Boot.

j) Riemen

Der Kutter ist mit 11 Arbeiterriemen und 3 Bugriemen ausgerüstet, wobei 3 Arbeiterriemen und 1 Bugriemen bereits sind.

Reolin, vom 14.10. 1973

Kuthe

Kuthe

Bearbeiter EVB-1