

Greencard

1. Reglement Seite 01

2. Anforderungen

A. Theorie Seite 03

1. Bootsmaterial

- 1.1. Ruder
- 1.2. Blattformen
- 1.3. Bootsbeschrieb
- 1.4. Bootsteile

2. Materialkunde: Aufbau Bootsrumpf/Deck Seite 06

- 2.1. Einwandig
- 2.2. Mehrwandig

3. Bootslagerung in der Halle Seite 07

- 3.1. Boote
- 3.2. Korrekte Lagerung
- 3.3. Vorsichtsmassnahmen zur Vermeidung von Bootsschäden
- 3.4. Zu vermeiden

4. Bootslagerung auf dem Bootsplatz Seite 07

5. Bootseinstellungen Seite 09

6. Zusatzinformationen (nicht prüfungsrelevant) Seite 11

B. Bootshandling und Kommandos Seite 12

1. Vor der Fahrt Seite 12

2. Ablegen Seite 12

3. Anlegen Seite 12

4. Nach der Fahrt Seite 13

5. Kommandos Seite 13

C Fähigkeit zu Wasser

1. Einsteigen Seite 15

2. Ablegen Seite 15

3. Anlegen Seite 15

4. Prüfungsparcours Seite 16

3. Prüfung

separates Dokument

Präambel: Warum will der SCW eine Greencard einführen?

Der SCW wandelt sich: neben dem Leistungssport nimmt der Breitensport einen zunehmend wichtigeren Platz ein. Mehrere versierte Breitensportler möchten neben den C-Gigs auch anspruchsvollere Boote benutzen.

Der SCW möchte dafür ehemalige Rennboote zur Verfügung stellen und so dem Breitensport eine zweite Bootskategorie anbieten.

Regattaaboote sind empfindlich und teuer, der Umgang damit will gelernt sein. Mit der Greencard soll sichergestellt werden, dass die empfindlichen und wertvollen Rennboote sorgfältig und schonend behandelt werden.

1. Zu was berechtigt die Greencard?

- ¹ Die Greencard berechtigt Seeclubler dazu, freigegebene Rennboote zu benutzen.
- ² Die freigegebenen Rennboote sind mit einem grünen Punkt ● sowohl auf der Bootseite selber wie im Fahrtenbuch markiert.

2. Was sind die Bedingungen für den Erwerb einer Greencard?

- ¹ Wer mindestens zwei Jahre Seeclub-Mitglied ist, mindestens 1'000 km gerudert hat und die Greencard-Prüfung erfolgreich bestanden hat.
- ² Zur Vorbereitung wird empfohlen, an einem der ausgeschriebenen SCW-Kurse teilzunehmen und Übungslektionen zu absolvieren.
- ³ *Greencard-Erwerb ohne Prüfung:* Alle ehemaligen regattierenden Seeclubler, die mindestens an einer nationalen Rudermeisterschaft (inklusive Master) teilgenommen haben. Chef Leistungssport und Cheftrainer entscheiden im Einzelfall über weiteren Greencard-Erwerb ohne Prüfung.

3. Was muss man können?

¹ Theoretische Kenntnisse

- **Benennung von wichtigen Bestandteilen des Bootsmaterials und deren Funktionen**
- **Grundkenntnisse für korrekte Lagerung und Umgang mit dem Material**
- **Inhalt der SCW-Sicherheitsbestimmungen inkl. der zugrundeliegenden allgemeinen Regeln und Verkehrsregeln auf dem Zürichsee (Fahrordnung, Vortrittsregeln, Sturmwarnung usw.)**

² Praktische Kenntnisse zu Land

- **Bootshandling und Kommandos**

³ Praktische Fähigkeiten zu Wasser

- Einsteigen, Ablegen und Anlegen
- Manöver: Wenden über Back- und Steuerbord, rückwärts rudern
- Selbstrettung: Im Sinne der Selbstverantwortung und der Sicherheit wird empfohlen zu üben, innerhalb kurzer Zeit (ca. eine Minute) wieder in einem gekenterten Skiff einzusteigen.

4. Wer nimmt die Prüfung ab?

Cheftrainer sowie die vom ihm bezeichneten Personen.

5. Wie kann man sich für die Prüfung anmelden?

¹ Ein Termin mit dem Cheftrainer bzw. einer vom ihm bezeichneten Personen vereinbaren.

² Die Prüfung ist kostenlos.

³ Eine Liste der Greencard-Inhaber wird im Bootshaus ausgehängt.

6. Gültigkeit

¹ Das Reglement gilt ab 1. Januar 2020.

² Das Reglement wurde vom Vorstand am 9. September 2019 genehmigt.

A. Theorie

1. Bootsmaterial

1.1. Ruder

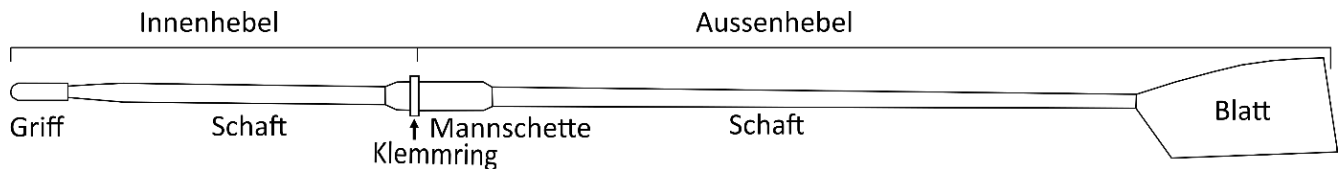


Abbildung 1 Aufbau eines Ruders

Griff	Dient zum Festhalten des Ruders. Gibt es in verschiedenen Grössen und Materialien.
Klemmring	Verhindert, dass das Ruder aus der Dolle nach Aussen rutscht.
Manschette	Eckige Ummantelung mit abgerundeten Kanten. Bildet flache Anlage an der Dolle. Rastet fühlbar ein, wenn das Blatt komplett auf- oder abgedreht ist.
Schaft	Runder Teil zwischen Griff und Blatt. Meist aus Carbon mit leichtem Flex.
Blatt	Greift sich im Wasser fest, damit das Boot weitergeschoben werden kann.
Mittelrippe	Übergang Schaft in Blatt. Stabilere Blattführung im Wasser, da Wasser nach oben und unten abströmt. Dadurch etwas spätere Druckaufnahme.

1.2. Blattformen

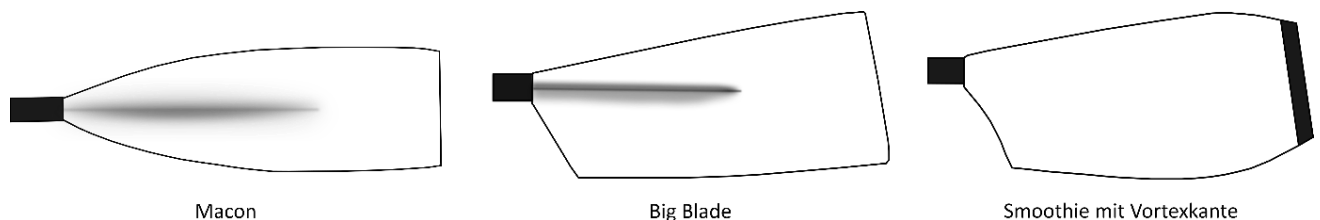


Abbildung 2 Verschiedene Blattformen

Macon	Älteste Form. Schaft in der Mitte des Blattes → leichtes Ausheben.
Bigblade	Grössere Oberfläche. Schaft oben am Blatt → muss höher gehoben werden.
Smoothie	Weiterentwicklung des Bigblades. Ohne Mittelrippe. Direktere Druckaufnahme.
Vortexkante	Plastikstreifen an Blattkante. Schützt Kante. Weniger Verwirbelungen beim Durchzug.
Innenhebel	Länge zwischen äusserstem Punkt am Griff und Klemmring.
Aussenhebel	Länge zwischen Klemmring und Blattkante Aussen.

1.3. Bootsbeschreibung

Positionen	Jeder Sitzplatz hat eine Nummer. # 1 immer im Bug und fährt zuerst durchs Ziel.
Bsp. 4x	
# 4	Schlagmann: Gibt Rhythmus und Schlagzahl vor.
# 3	Schlagübernahme: Gibt Rhythmus weiter, unterstützt Schlagmann.
# 2	Hält Rhythmus: gibt Anweisungen durch
# 1	Bugmann: Hält Mannschaft zusammen, hält Ausschau und gibt Kursanweisungen
Bug	Vorderer Teil des Bootsrumpfes (in Fahrtrichtung gesehen).
Bugball	Mehr Sicherheit bei Zusammenstoss. Markierung für Zielkamera.
Heck	Hinterer Teil des Bootes. Schwert und Steuer sind am Heck
Bootsrumpf	Gesamter Aussenteil des Bootes → gibt die Bootsform vor
Bootshaut	Äussere Schicht des Rumpfes → sehr empfindlich
Kiel	Unterseite des Bootsrumpfes
Luftkasten	Gibt Auftrieb und schützt vor Wassereintritt
Deck	Dünne Abdeckung zum Schutz vor Wassereintritt → sehr empfindlich
Schwert	Gibt Stabilität, vermindert Kippen und verbessert Geradeausfahrt
Bordwand	Dünne Wand, die Wassereintritt an den Ruderplätzen verhindert
Wellenbrecher	Schützt vor Wassereintritt bei Durchfahren von Wellen → sehr empfindlich
Steuersitz	Sitzplatz für den Steuermenschen
Steuer	Bewegliche Finne für kleinere Kurskorrekturen
Steuerseil	Verbindung zum Steuer → kann gerade oder überkreuzt sein

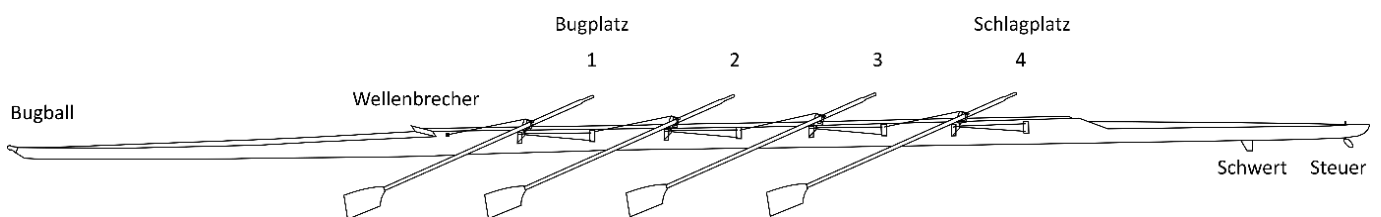


Abbildung 3 Renndoppelvierer von der Seite

1.4. Bootsteile

Trittbrett	Nur hier beim Ein-/Aussteigen ins Boot stehen
Stembrett	Abstossen der Beine für den Vortrieb
Schuhe	Guter Halt und besseres Bootsgefühl
Rollsitz	Ermöglicht Nutzung der Beine → wenig Reibung durch Kugellagerrollen
Rollbahn	Hält Rollsitz in der Spur für mehr Stabilität
Bordwand	Schützt Boot vor Wassereintritt bei Wellen
Spant	Anschraubpunkt für Ausleger. Nimmt Kräfte des Auslegers auf → besonders steif
Ausleger	Aufnahmepunkt für Dolle. Bringt Dolle weiter nach Aussen für grösseren Hebel Meist höhenverstellbar für Anpassung an Gewicht/Grösse der Ruderer
Dolle	Drehpunkt für Ruder. Einstellung für Neigung und Höhe des Ruders
Fünfte Strebe	Nimmt Druckkräfte des Ruderzugs auf und gibt sie an Spant weiter Auch Druckstrebe genannt
Zugstrebe	Nimmt Zugkräfte auf und gibt sie an das Spant weiter
Fussraum	Freiraum unter dem Stembrett, für Verstellung nach Bug oder Heck
Fusssteuer	Verbindung zum Steuer → wird mit Fuss bedient
Luftkasten	Abgedichtete Luftkammer für Auftrieb. Schutz vor Wassereintritt Bei neueren Booten unter jedem Ruderplatz

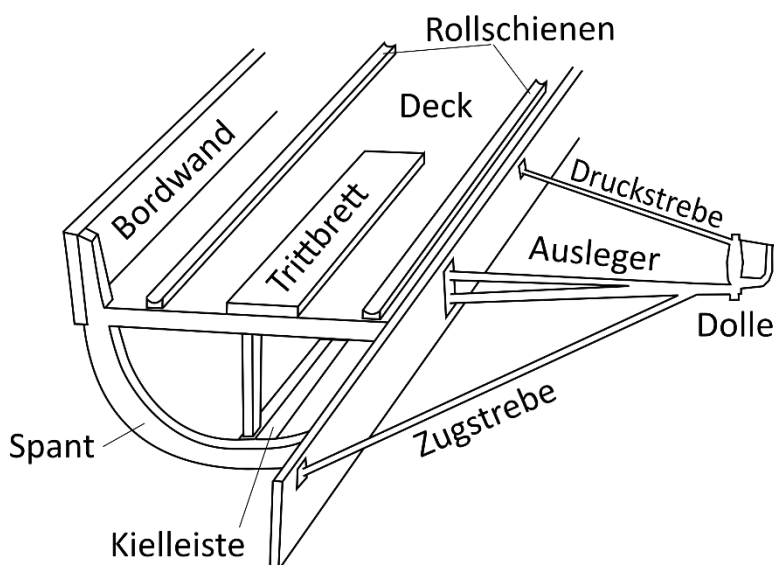


Abbildung 4 Bootsteile

2. Materialkunde: Aufbau Bootsrumpf/Deck

2.1. Einwandig

- Rumpf besteht aus einer Materialschicht
- GFK (Glasfaserverstärkter Kunststoff): günstig, schwer, robust
- CFK (Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff/Carbon): teuer, leicht, steif
- Bootsrumf nachgiebig, lässt sich eindrücken ohne zu brechen, ähnlich wie Plastikeimer
- Günstig, sehr unempfindlich für Stösse, leicht zu reparieren
- Holz: bei ganz alten Booten. Empfindlicher als GFK/CFK nur noch selten bei neuen Booten

2.2. Mehrwandig

- Rumpf besteht aus mehreren Schichten verschiedener Materialien
- Laminat aus Carbon und Stützkern (Wabe/Schaum), gibt Steifigkeit quer zur Faser
- Bootsrumf lässt sich nicht eindrücken, sondern bricht, ähnlich wie Haferkeks
- Teuer, sehr empfindlich gegen Stösse, aufwändige Reparatur

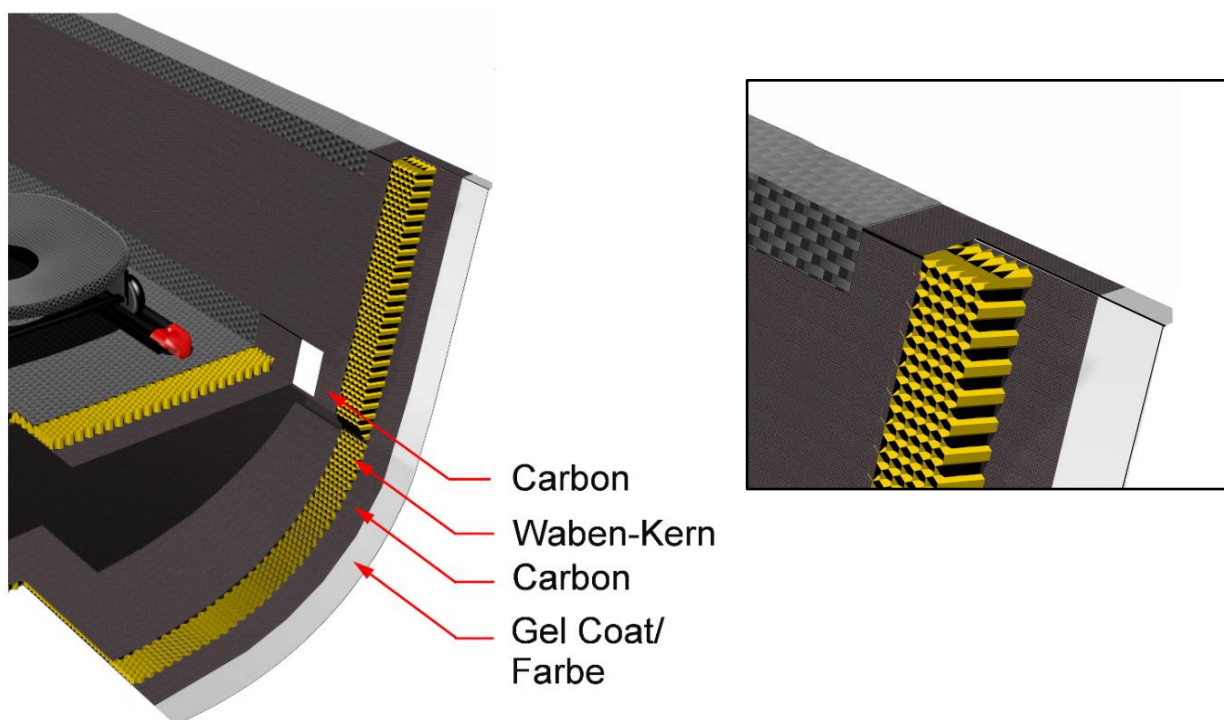


Abbildung 5 2-Lagige Bauweise eines Rennbootes

3. Bootslagerung in der Halle

3.1. Boote

Rennboote	Liegen am besten auf den Spanten. Dort ist das Boot am stabilsten gebaut
Skiffs	Auf Heckspant und auf passende Auflage (Keil) unter Bug-Luftkasten
Skiffs/Zweier	Auch mit einem Keil unter dem Heck- und Bug-Luftkasten möglich
Zweier/Grössere Boote	Lagern auf dem Heck- und Bug-Spant
Bei Keilen	Passender Winkel → Deck sollte komplett oder auf den Aussenkanten aufliegen
Bei Flügelauslegern	Zur Not auch Lagerung auf Mittelteil der Ausleger möglich

Vorhandene Markierungen beachten. Meist farbige Klebestreifen an Bordwand

3.2. Korrekte Lagerung

Lagerung auf Deckkanten und auf Spanten

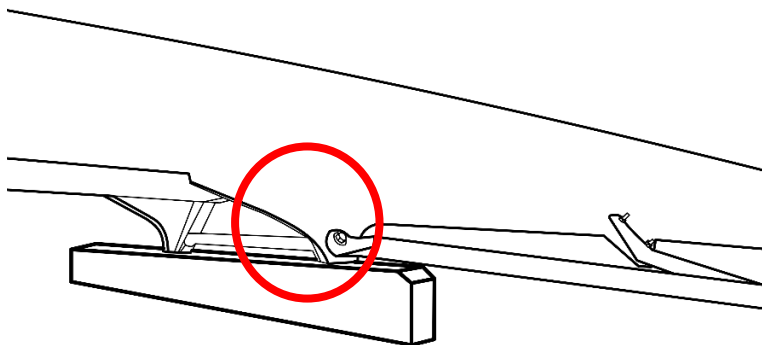


Abbildung 6 Skiff liegt ordentlich auf dem Heckspant

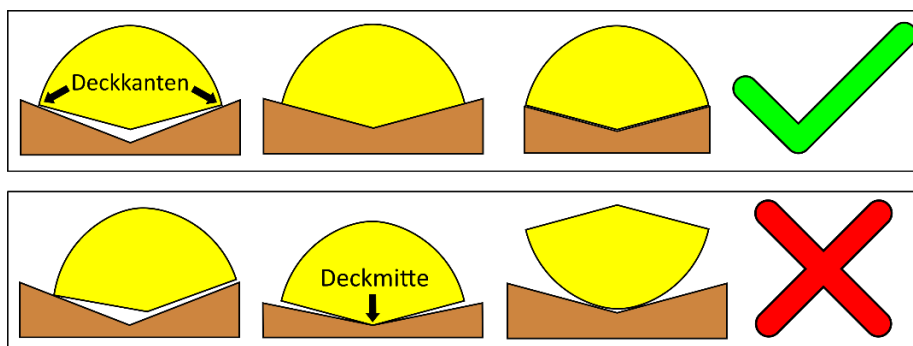


Abbildung 7 Lagerung auf Keilen

3.3. Vorsichtsmassnahmen zur Vermeidung von Bootsschäden

- **Tennisbälle oben auf beiden Dollen, vor dem Reintragen**
 - Boote liegen eng übereinander, Dollenstift scharfkantig, beschädigt leicht die Bootshaut.
 - Kopf anstossen weniger schmerzhaft.
- **Luftkastendeckel öffnen**
 - Restfeuchtigkeit kann Schimmel und Fäulnis verursachen.

3.4. Zu vermeiden

- **Lagerung auf Deck-Mitte**
 - Deck zur Abdeckung gegen Wassereintritt, Gibt dem Rumpf Stabilität, ist sehr empfindlich.
 - BBG-Boote haben rundes Deck, entweder runden Keil oder auf Aussenkanten
- **Lagerung auf Wellenbrecher**
 - Wellenbrecher dient zum Schutz vor Wellen, sehr empfindlich
- **Lagerung auf Dollen, klassischen Auslegern und Streben**
 - Grosse Hebelwirkung auf Ausleger und Spant, führt zu Spannungen, mindert Steifigkeit
- **Lagerung an Heck und Bugspitze**
 - Boot biegt sich durch, mindert Steifigkeit
 - Bei Skiffs Lagerung auf Heckspant und Bugspitze möglich, da geringes Gewicht und Länge

4. Bootslagerung auf dem Bootsplatz

- Böcke möglichst eng zusammen. Rumpf unter Ruderplätzen am breitesten und stabilsten
- Bock 1 kurz vor Wellenbrecher, Bock 2 kurz vor/unter Heckausleger → Boot liegt sicher, schaukelt wenig im Wind, biegt sich wenig durch Eigengewicht
- Boote mit offener Seite nach unten lagern, wenn unbeaufsichtigt
- Boot bei längerer unbeaufsichtigter Lagerung mit zwei Spannssets sichern
- Boote nicht auf Schwert oder Wellenbrecher ablegen

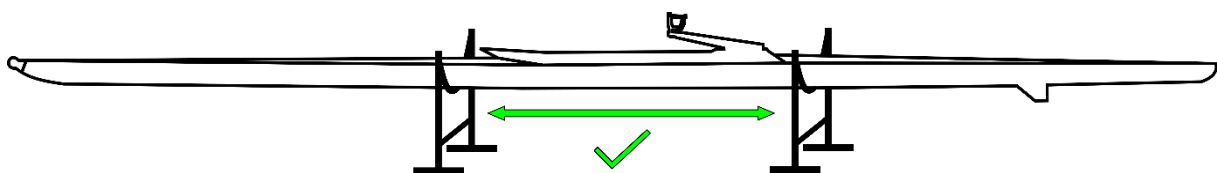


Abbildung 8 Boot in Böcken mit optimalem Abstand

5. Bootseinstellungen

- **Passendes Boot wählen**
 - Aushang Bootsliste mit Gewichtsklassen beachten
 - Grosser Athlet mit 90 kg passt selten in Boot für 60 kg und umgekehrt.
 - Boot möglichst vor Ablegen passend einstellen.
- **Folgendes kann meist mit wenig Aufwand eingestellt werden**
 - Stembrett Lange Beine → Stembrett zum Heck
 Kurze Beine → Stembrett zum Bug
 Rändelmuttern/Flügelmuttern/Steck-10er
 - Höhe der Schuhe Unbeweglich / Bauch → tief
 Beweglich → hoch
 Meist mit 10er Mutter

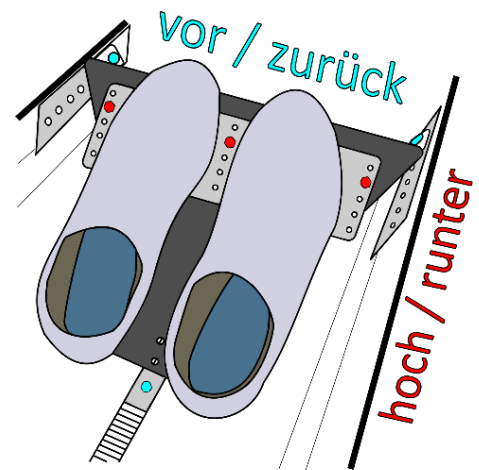
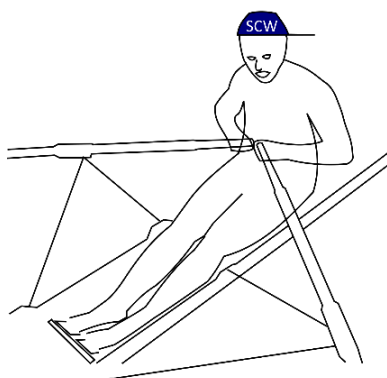
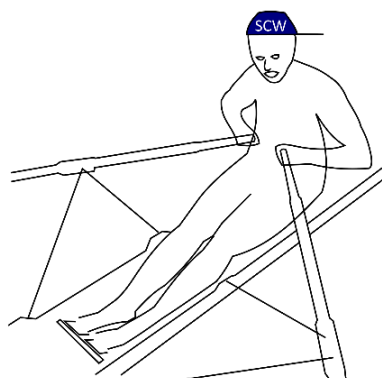


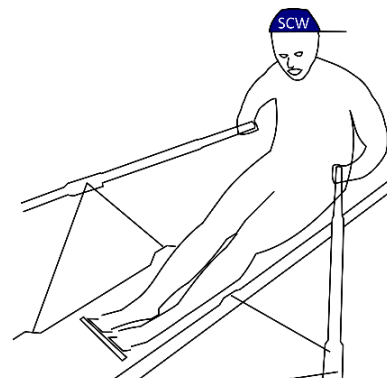
Abbildung 9 Verstellmöglichkeiten Stembrett



Zu nah an den Griffen
→ Stembrett mehr zum Bug



Handbreit Platz zw. Bauch+Griffen
→ Passt



Zu weit weg von den Griffen
→ Stembrett mehr zum Heck

Abbildung 10 Passende Einstellung des Stembretts auf dem Wasser

- Höhe der Dolle Schwer / langer Oberkörper → hoch
Leicht / kurzer Oberkörper → tief
Boot sinkt ca. 1 cm pro 10 kg
Schnelle Änderung durch C-Klips

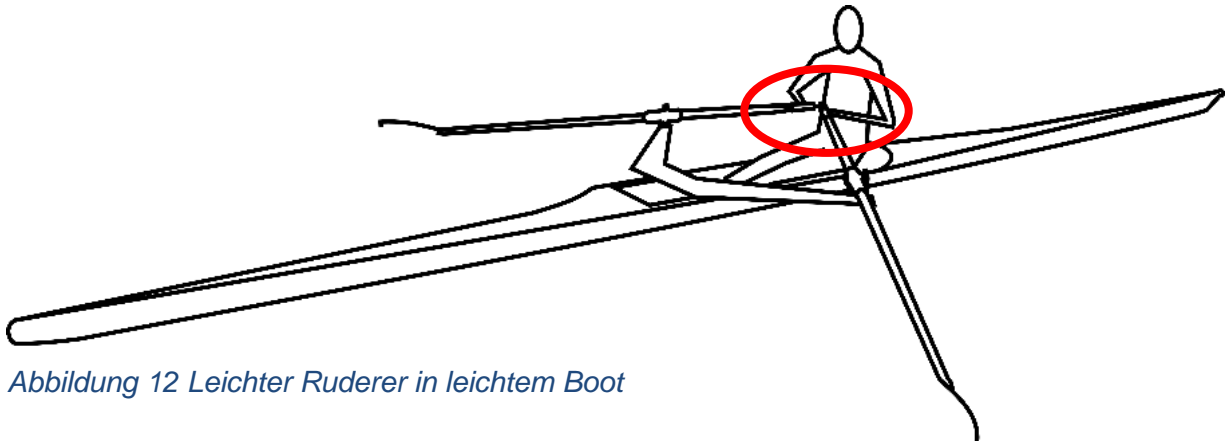
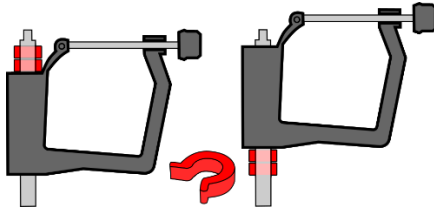


Abbildung 12 Leichter Ruderer in leichtem Boot

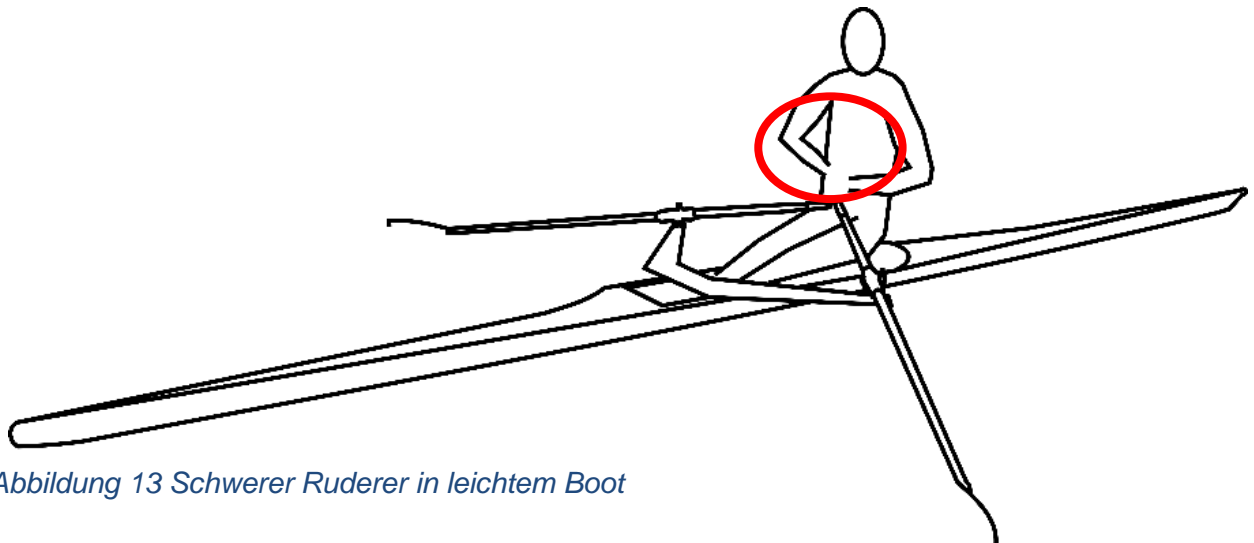


Abbildung 13 Schwerer Ruderer in leichtem Boot

6. Zusatzinformationen (nicht prüfungsrelevant)

Mit etwas mehr Aufwand lässt sich auch folgendes Verstellen

- Auslegerhöhe
 - Bei klassischen Auslegern gibt es meist zwei oder drei Löcher an den Befestigungspunkten zur Höhenverstellung
 - Bei Flügelauslegern können teilweise Klötzchen unterlegt werden
- Stemmbrettwinkel
 - Flacher für bequemere Auslage. Überstreckung der Füsse in Rücklage.
 - Steiler für effektivere Kraftübertragung. Bequemere Fusshaltung in Rücklage aber unbequemer in Auslage
- Ruder
 - Gesamtlänge beeinflusst Arbeitswinkel: Längeres Ruder, grössere Winkel
 - Verhältnis Innen-/Aussen-Hebel bestimmt Hebelverhältnis bzw. Übersetzung.
 - Innenhebel: Verstellung ändert Übergriff. Stemmbrett muss verstellt werden.
 - Aussenhebel: Wird nur dieser verstellt, kann Stemmbrett gleichbleiben.
 - Griffdurchmesser: Griffstücke teilweise wechselbar, für grosse/kleine Hände.
- Dollenabstand
 - Wird normal so eingestellt, dass der Übergriff bei verschiedenen Hebelverhältnissen am Ruder gleichbleibt.
 - Bestimmt auch Winkelgrössen in Aus-/Rücklage: Mehr Abstand kann zu schlechterem Geradeauslauf führen, da grösserer Abstand zum Drehpunkt das Überziehen erleichtert.
- Rollsitze
 - Verschiedene Formen. Gesamtbreite, Abstand Löcher, Form der Schale.
 - Verschiedene Spurweiten:
Schmale Boote (Skiff) haben engere Rollbahnen und schmalere Sitzschalen.
Grosse Boote mit weiteren Rollbahnen sind angenehmer für Waden.
 - Höhe anpassbar durch Unterlegen. Erhöhter Rollstuhl kann kurzen Oberkörper ausgleichen. Beeinflusst indirekt die Dollenhöhe. Wenn Ruderer zu leicht sind für ein Boot, sind sie mit erhöhtem Sitz weiter oben in Relation zur Dolle.

B Bootshandling und Kommandos

1. Vor der Fahrt

- Böcke bereitstellen.
- Ruder etc. zum Steg bringen und nach Boot geordnet an den Rand legen.
- Fahrt vor Fahrtantritt im Fahrtenbuch eintragen.
- Boot in Böcke legen, Stemmbrett grob einstellen (Feineinstellung auf dem Wasser), Dollenhöhe einstellen → Klips bei Bedarf umstellen.
- Boote tragen: Bei Rennbooten gleichmässig an den Ruderplätzen verteilen und über Kopf und auf der Schulter tragen. In den Händen auch möglich.
- Wer ein Rennboot nicht über Kopf nehmen kann ist zu schwach für Rennboote. In Notsituationen ist es Voraussetzung, dass ein Boot sachgemäss getragen werden kann.
- Kommandos beachten. Gemeinsam geht es leichter und es werden Schäden vermieden.
- Steuermann gibt Kommandos und achtet darauf, dass das Boot nirgends anstösst.
- Boote erst drehen/ vor den Bauch nehmen, dann in Böcke legen.

2. Ablegen

- Boote nicht an der Stegkante zu Wasserlassen, sondern mit Abstand zur Kante ins Wasser legen.
- Boote legen mit der Bugspitze in Richtung Seedamm ab.
- Am Steg: Boot festhalten, sodass es nicht an der Kante anschlagen kann. Zuerst das Ruder am Steg einlegen, dann das Ruder auf der Wasserseite. Vor dem Abstossen die Dollen zudrehen.
- Alle Ruderer stossen sich gemeinsam vom Steg ab. Mit den Rudern bei Bedarf vorsichtig von der Stegkante wegdrücken.

3. Anlegen

- Vom Spitz in Wädi mit der Bugspitze Richtung Seedamm fahren.
- In spitzem Winkel auf Steg zufahren, kurz vor der Landung mit Backbord abstoppen und das Boot so parallel zum Steg bringen. Beim Abstoppen leicht nach Backbord lehnen, damit die Ruder und Ausleger auf Steuerbord nicht am Steg anstossen.
- Zuerst die Aussendollen aufschrauben und dann gemeinsam aussteigen, ohne das Boot an den Steg anzuschlagen, Steuerbordruder mitziehen. (Beim Aussteigen nacheinander schlägt das Boot meist regelmässig an den Steg)
- Boot vom Steg abhalten und die restlichen Ruder an den Rand des Steges legen. (Bei Mannschaftsbooten aufteilen: z.b. 2 halten Boot, 2 entnehmen Ruder.)
- Boot so aus dem Wasser nehmen, dass es nicht die Stegkante berührt. Rennboote über Kopf aus dem Wasser nehmen.

4. Nach der Fahrt

- Boot erst drehen/vor Bauch, dann in die Böcke. (Beim direkten ablegen besteht Gefahr das Boot auf die Bockkante zu stossen)
- Rollbahnen mit Papiertuch, Deck und Rumpf mit sauberem Tuch abwischen. Bei grober Verschmutzung auch den Innenraum reinigen.
- Ruder versorgen, Boot versorgen, Fahrt im Fahrtenbuch austragen. (Aufteilung sinnvoll, z.B. 2 versorgen Ruder, 2 putzen Boot.)

5. Kommandos

Kommandos erleichtern die Arbeit, wenn alle wissen, WAS zu tun ist und WANN es zu tun ist. Kommandos bestehen aus zwei (eigentlich drei) Teilen: die **Ankündigung**, 1-2 Sekunden Pause **ooo** und die **Ausführung**.

In der Ankündigung sagt man, was zu tun ist, damit sich alle vorbereiten können. Die Ausführung ist der Zeitpunkt, wann die Aktion gemeinsam ausgeführt wird. Normalerweise gibt der Steuermann das Kommando oder eine erwählte Person.

Je klarer die Ankündigung ist, desto besser wissen alle, was gleich zu tun ist.

Für gewisse Kommandos kann man bei der Ausführung als Variante auch zählen. Zum Beispiel: **Auf 3 einsteigen ooo 1 2 und 3!**. Auf **3!** führen alle das Kommando gleichzeitig aus.

Ein "**und**" wird gerne als Einleitung der Ausführung verwendet. Es kann auch weggelassen werden.

➤ Einwassern, Ablegen und Losrudern

Boot liegt in Böcken. Mannschaft hält sich bereit am Boot.

Boot über Kopf ooo und hoch!: Boot miteinander hochhieven und Richtung Ponton laufen. (Für C-Gigs: **Boot heben ooo und hoch!** Boot miteinander heben und mit Bootsheck voraus Richtung Ponton laufen).

Zusätzlich, wenn Boot über längere Strecke zu tragen ist:

Boot auf Schultern ooo und ab! Während des Tragens über Kopf abwechselnd links/rechts austreten und Boot schultern.

Boot in die Hüft ooo und ab! Boot von Überkopf auf Hüfthöhe nehmen und

Boot zu Wasser ooo und ab! vorsichtig einwassern.

Ruderer sind bereit zum Einsteigen ((eine Hand hält Griff von Skull/Riemen, eine Hand hält am Boot (nicht am Ausleger!) und ein Fuss auf dem Einsteigbrett)):

Auf 3 einsteigen ooo 1 2 und 3! oder **Mannschaft steigt ein ooo und ein!**: alle steigen miteinander ein.

Wenn Ausleger frei liegen und Füsse bereit sind zum Abstossen,

Bereit zum Abstossen ooo und ab!: alle stossen ab.

Dann **mit den Ärmen ooo und weg!**: Der Steg wird frei.

Auf dem Wasser sich fertig einrichten und bereit machen zum Losrudern.

Kontrolle, ob bereit zum Losrudern: **Bereit melden!** vom Bug melden «1 bereit», «2 bereit» usw.

Wenn alle bereit, dann **bereit ooo und weg!** losrudern.

➤ **Anhalten, Notstopp und Wenden**

Anhalten: Vorher anzählen, In drei Schlägen Halt 000 3 2 und ab! In die Ausgangsposition, Beine und Arme gestreckt, Ruder flach auf dem Wasser und Boot gleiten lassen.

Notstopp: Stopp! Ruder senkrecht ins Wasser – Boot bremst schnell.

Wende: Dollenwende über Back-/Steuerbord 000 und Wende!

➤ **Anlegen, Aussteigen und Auswassern**

Halbe Kraft! Boot langsam zum Ponton führen.

Bremsen! mit dem wasserseitigen Ruder bremsen.

Wenn Bug am Ponton ist, **Auslehnen!** Körpergewicht leicht wasserseitig verlagern. So schlagen die Ausleger nicht an den Steg.

Wenn Ruderer bereit sind zum Aussteigen ((Dolle geöffnet, eine Hand hält Griffen von Skull/Riemen, eine Hand hält am Boot (nicht am Ausleger) und ein Fuss auf dem Einsteigbrett)): **Auf 3 aussteigen 000 1 2 und 3!** oder **Mannschaft steigt aus 000 und aus!**

Auswassern: **Boot in die Hüft 000 und hoch!** und dann **Boot über Kopf 000 und hoch!** oder direkt **Boot über Kopf 000 und hoch!** Boot miteinander hochhieven und zu den Böcken laufen.

Boot auf Böcke legen: **Boot in die Hüft 000 und ab!** und dann **In die Böcke 000 und ab!** oder direkt **In die Böcke 000 und ab!**, Boot von Überkopf in die Hände. Vorsichtig in die Böcke legen. Auf Schwert und Steuer achten am Heck!

Auswassern von C-Gigs: **Boot in die Hände 000 und hoch!** Boot offen ab Bug miteinander hochtragen, Richtung Böcke laufen und auf die Böcke stellen.

➤ **C-Gig-Boote in Böcken wenden**

Mannschaft verteilt sich links und rechts vom Boot.

Wenden nach Richti/Wädi 000 wenden! und Boot wieder auf die Böcke stellen.

C Fähigkeit zu Wasser

1. Einsteigen

- Nur auf Trittbrett stehen
- Dollen vorher zuschrauben
- Nicht mit ganzem Gewicht auf Bordwand stützen
- Nicht „plumpsen“ lassen

2. Ablegen

- Im Mannschaftsboot mit Abstossen
- Erst vom Steg weg, Platz machen für nächstes Boot
- Stemmbrett einstellen
- Ausrichten, **gemeinsam** losfahren

3. Anlegen

- Andriften Vermeidet Bootsschäden
- Fahrtordnung Anlegen mit Bug nach Richti, ausser bei starkem Wind/Strömung. Dann gegen den Wind/Strömung anlegen
- Beim Anlegen Steg nicht mit Boot berühren
- Beim Fertigmachen nicht auf Ausleger lehnen, der Ausleger ist frei vom Steg.

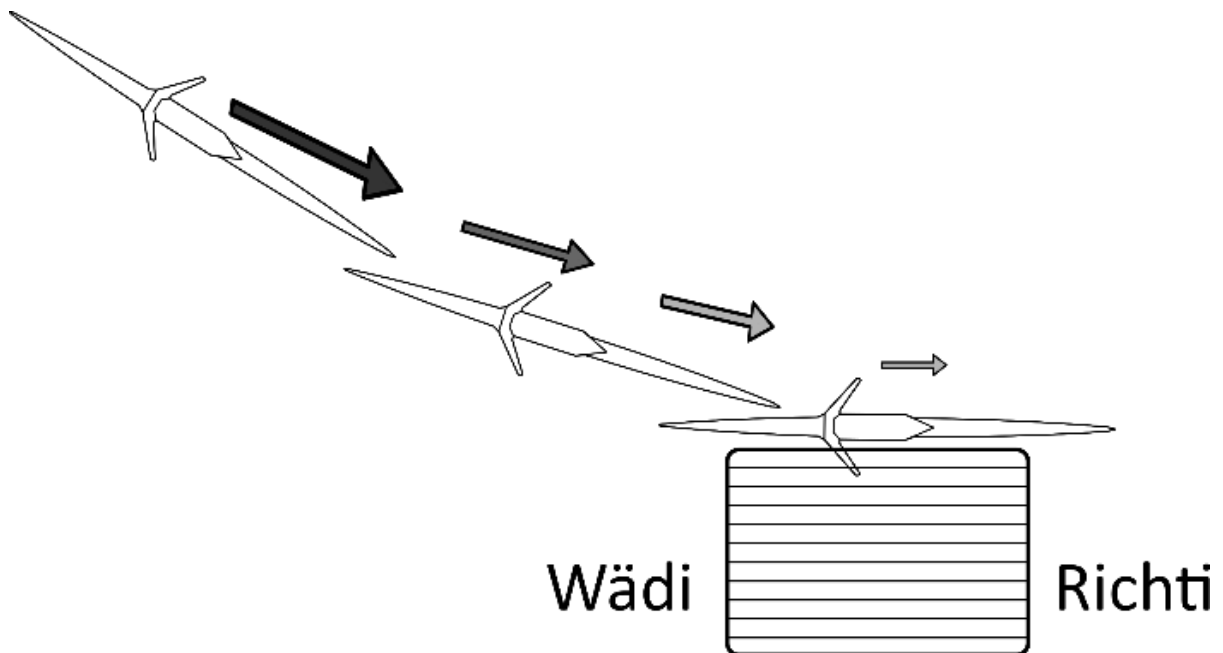


Abbildung 14 Korrektes Anlegen

4. Prüfungsparcours

1. Ablegen + 5 Schläge rudern
2. Wende Backbord
3. 5 Schläge rückwärts
4. Am Steg vorbeirudern
5. Wende Steuerbord
6. Anlegen

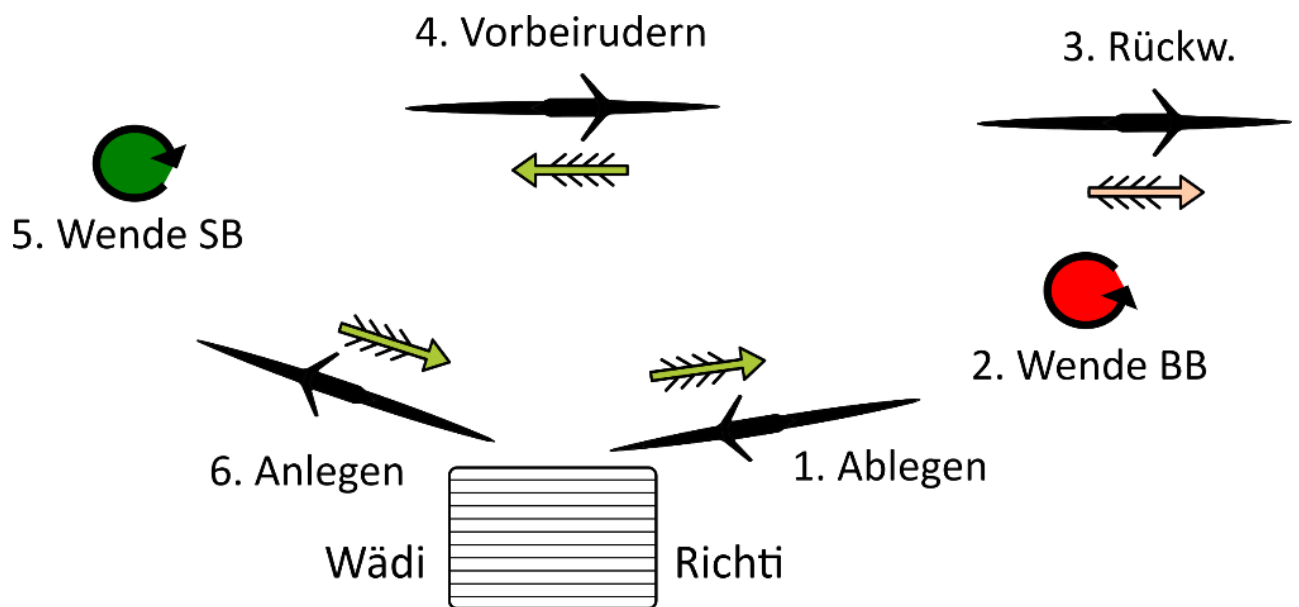


Abbildung 15 Parcours für Prüfung

5. Selbstrettung / Wiedereinstieg mit dem Skiff (nicht prüfungsrelevant)

1. Wenn das Boot nach dem Kentern gedreht ist, bringe es zurück in die „ruderbare Position“

- trete mit einem Fuss gegen den Ausleger und drehe das Boot mit Hilfe einer Hand mit dem Rollsitze nach oben
- schwimme oder tauche zu dem gegenüberliegenden Skull und bringe es in Position, so dass du mit einer Hand beide Griffe halten kannst

2. dann die Ruder bzw. Blätter in die richtige Position bringen

- lege die Blätter flach auf das Wasser
- halte beide Griffe über dem Fussraum (zwischen Stemmbrett und Rollbahn) mit der Heckhand zusammen, so dass beide Ruder in einer Linie gerichtet sind
- die andere (Bug-)Hand greift an die gegenüberliegende Bordwand
- dann das Boot leicht zu sich kippen

3. Und nun das Einsteigen selber

- jetzt – wie beim Brustschwimmen – mit den Beinen Beschleunigen, sozusagen abstossen und mit den Armen ins Boot ziehen
- möglichst weit aus dem Wasser kommen und den ganzen Oberkörper ins Boot hieven, so dass man im Boot liegt, mit Blick zum Heck
- aus dieser Lage in die Sitzposition gehen, so dass man weiterrudern kann.

4. Weiterrudern

5. Falls das Einsteigen ins Boot nicht sofort gelingt

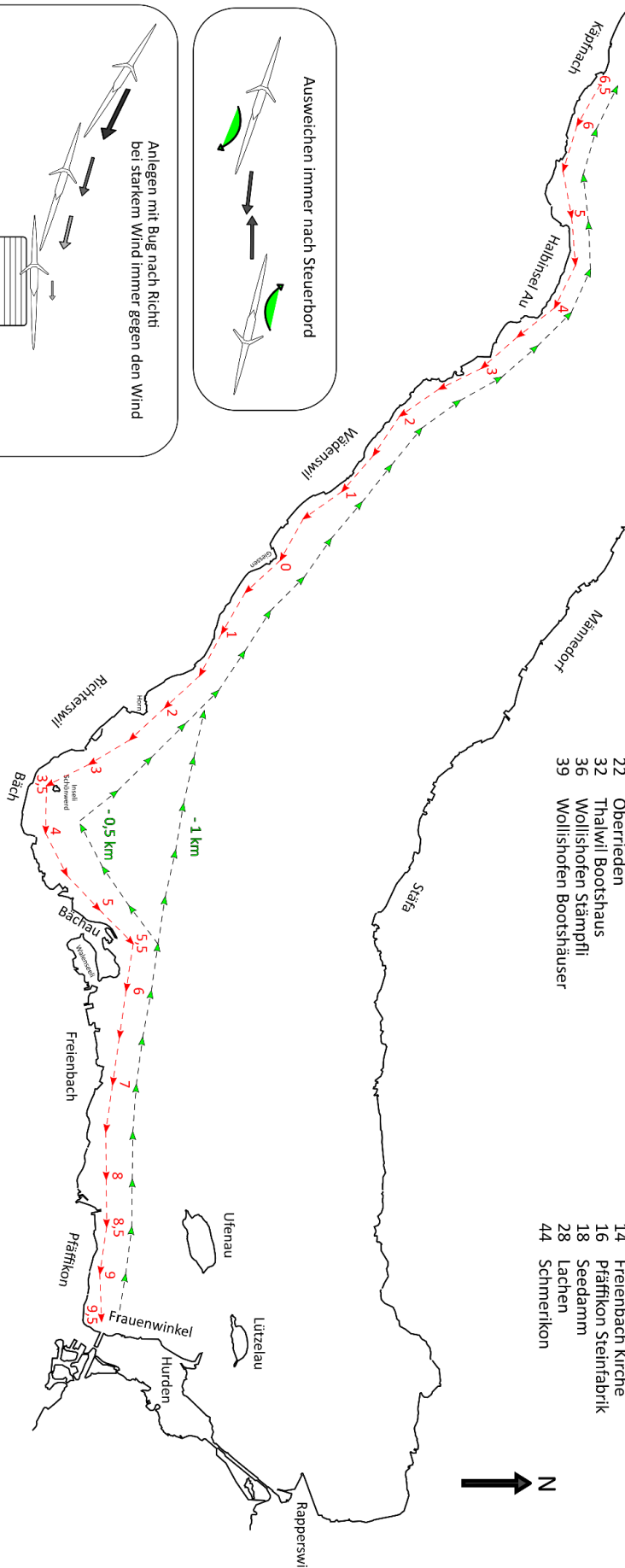
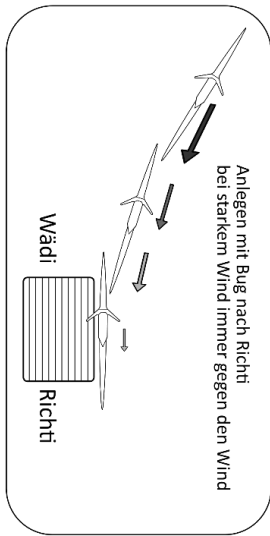
- bleibe immer am Boot und warte auf Hilfe
- verlasse niemals das Boot. Es sei denn, du bist mit dem Boot ans Ufer geschwommen
- ⚠ bei kaltem Wasser (unter 15°C) ist man innerhalb weniger Minuten erschöpft.
- ⚠ **Faustregel:** Wassertemperatur in °C entspricht etwa der Zeit in Minuten bis zur Erschöpfung, sogar Bewusstlosigkeit
- im Notfall, drehe wieder das Boot und lege dich auf den Bootsrumph (der Rollsitze zeigt zum Seegrund), bringe möglichst viel vom Körper aus dem Wasser und warte auf Hilfe
- Ruhe bewahren! Kraft sparen!

6. Einsteigen mit Schwimmweste:

Der gleiche Ablauf, aber als erstes wird die Schwimmweste gerichtet.

- Weste möglichst hoch bis zum Hals drücken
- nach dem Richten der Blätter die Westenunterseite/Bauchseite ins Boot drücken
- evtl. Weste etwas lockern

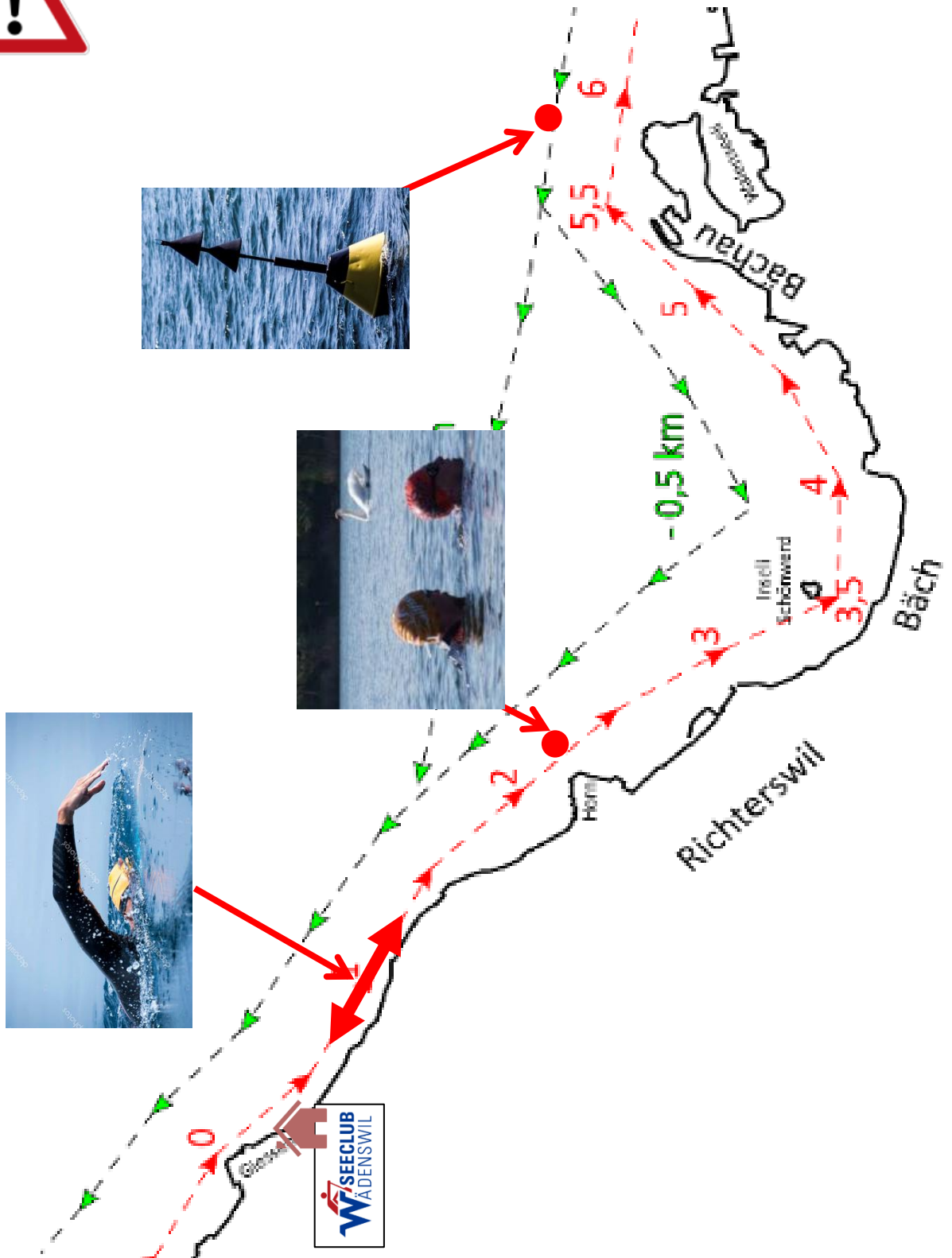
D. Fahrordnung



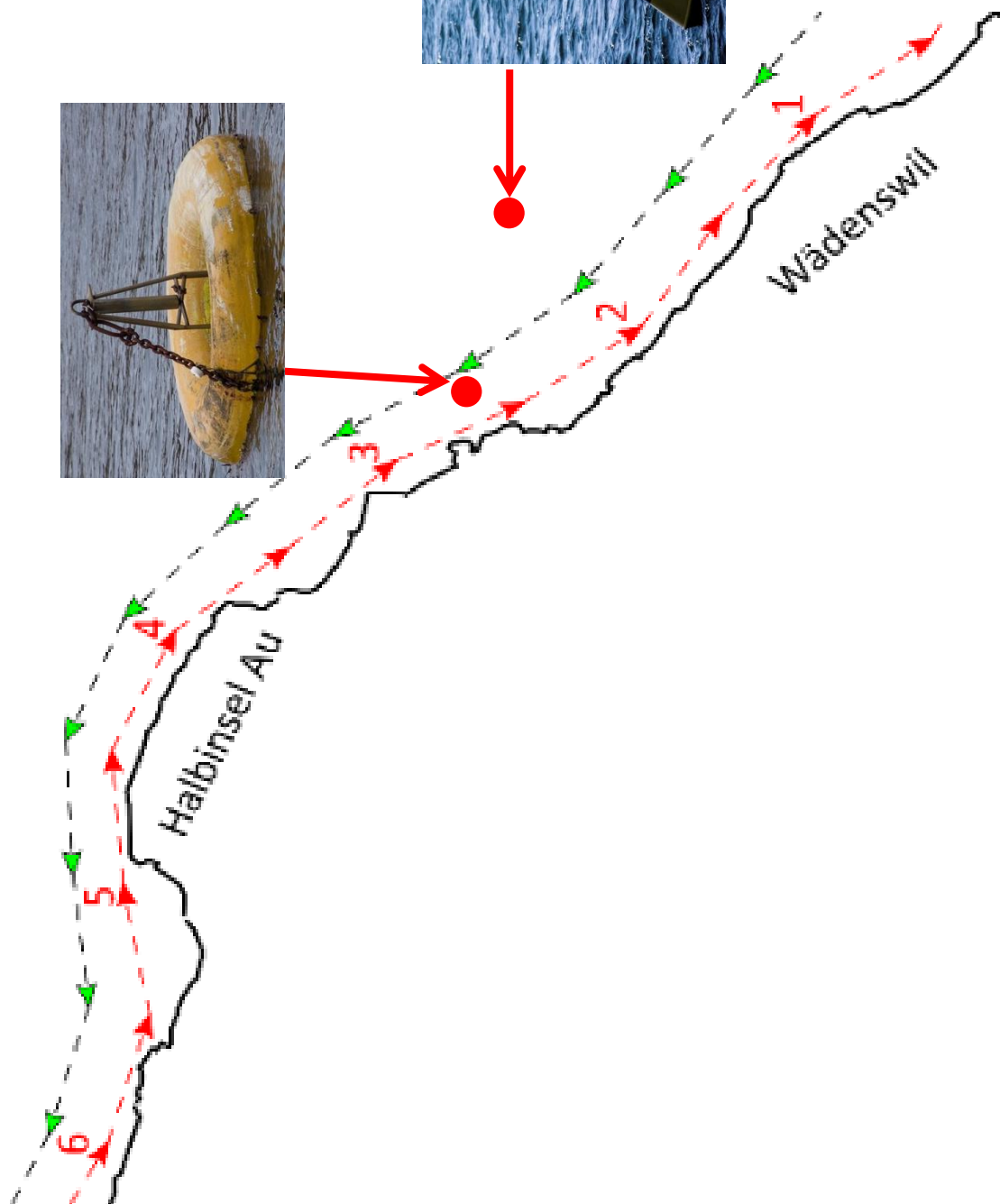
Kilometer Hin+Rückweg

Richtung Zürich	Anderes Ufer/Seemitte	Richtung Seedamm
0 Wädenswil Spitz	0 Wädenswil Spitz	0 Wädenswil Spitz
4 Wädi Bahnhof	6 Stäfa	2 Carva
5 Wädi Seehafen	16 Ufenau	4 Richterswil Horn
6 Wädi Strandbad	20 Rapperswil direkt	7 Insel Schönwerd
8 Halbinsel Au Anleger	21 Hurden	8 Pedrazzini
13 Käpfnach Zeltplatz	44 Schmerikon	9 Bächauseeli
14 Käpfnach Seebad		10 Bächau Spitz
16 Horgen Fähre		12 Walenseeli Einfahrt
22 Oberrieden		14 Freienbach Kirche
32 Thalwil Bootshaus		16 Pfäffikon Steinfabrik
36 Wollishofen Stämpfli		18 Seedamm
39 Wollishofen Bootshäuser		28 Lachen
		44 Schmerikon

Beachte Richtung Seedamm!



Beachte Richtung Zürich!



E Sicherheit

1. Vorkehrungen

- Informiere Dich über das aktuelle Wetter und die Windverhältnisse via Meteo/ Windfinder
- Beachte die Fahrordnung bzw. erkundige Dich danach
- Kläre, ob alle in der Mannschaft gesund sind
- Überprüfe das Bootsmaterial vor dem Wassern
- Trage Dich und Deine Mannschaft im Logbuch ein
- Erkundige Dich nach der korrekten Beleuchtung nach dem Eindunkeln und der richtigen Montage
- Seepolizei Standort Oberrieden Nummer: 044 722 58 00
- Ausserhalb der Uferzone besteht Schwimmwestenpflicht

2. Verhalten in Seenot

- Der erfahrenste Ruderer übernimmt das Kommando
- Suche eine Anlegestelle wie z.B. Badi, privaten Steg, auslaufendes Ufer
- Helft Euch beim Kentern gegenseitig aus den Schuhen
- Zählt die Mannschaft durch; sind alle komplett?
- Steigt evtl. wieder ein
- Wenn kein Wiedereinsteigen möglich ist, macht Euch mit Rufen bemerkbar oder benutzt die Pfeife der Schwimmweste
- Versucht nach Möglichkeit, das Ufer zu erreichen, nutzt das Boot als Schwimmhilfe
- Lagert das Boot sicher an Land
- Informiert die Seepolizei sowie, wenn Mannschaft und Boot gesichert sind, den Cheftrainer, Verantwortliche Breitensport, Verantwortlichen Leistungssport (um keinen Alarm auszulösen)
- Organisiert die Rückkehr der Mannschaft nach Hause oder ins Bootshaus
- Organisiert das Austragen im Logbuch
- Organisiert den Rücktransport des Boots

3. Verhalten bei Sturmwarnung

- Bei Sturmwarnung kein Rudern mehr!
- Sturmwarnung (Starkwindwarnung) = 40 Blinkzeichen pro Minute
- Sturmwarnung (unmittelbare Sturmwarnung) = 90 Blinkzeichen pro Minute
- Wer bei Sturmwarnung auf dem Wasser ist, rudert möglichst an Land und nutzt die nächst mögliche Anlegestelle → siehe Prozedere "Verhalten in Seenot"

4. Verkehrsregeln

- Rechtsvortritt beachten



Berufsfischer =
gelbe Signalisation



Berufsfischer mit Schleppnetz =
weisse Signalisation

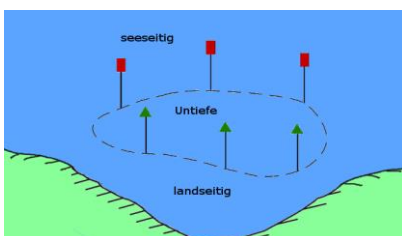
- Es besteht die Ausweichpflicht gegenüber Kursschiffen, Güterschiffen, Berufsfischern mit entsprechender Signalisation
- Gegenüber Segelschiffen beträgt der Ausweichabstand mindestens 50m
- SUP, Kanuten, Surfer und Ruderer sind gleichberechtigt, es gilt Rechtsvortritt



- Schutzzone: Der Bereich innerhalb gelber Bojen (zB. Badis und Naturschutzgebiete) darf nicht befahren werden, er gilt als Sperrfläche



- Fahrverbot



- Untiefen
- Beim Verlassen der Uferzone = weiter als 300m herrscht Schwimmwestenpflicht

Stand: 09.09.2019

Gültig ab: 01.01.2020

Greencard-Prüfung

Bootshandling Skiff



Prüfling: _____

Datum: _____

Prüfer: _____

Direkt durchgefallen für: [x]

Boot aus Lager holen

stark an anderes Boot angestossen	
stark an Lager angestossen	
stark an Hallentor/sonst wo angestossen	
auf Bockante gestossen	
Boden berührt	

Einwassern

Schwert angestossen	
Boot auf Steg gesetzt	

Ablegen

ins Boot gefallen	
neben Trittbrett ins Boot getreten	
Ausleger/Bordwand beschädigt	

Anlegen

Stirnseite des Stegs berührt	
Ausleger gegen Steg gesetzt	
Bootsrumpf an Steck-Ecke gestossen	
neben Trittbrett ins Boot getreten	

Auswassern

Schwert angestossen	
Boot auf Steg gesetzt	
Boot nicht über Kopf	

Versorgen

keine Dollenschoner	
Rumpf berührt Boden	
stark an anderes Boot angestossen	
stark an Lager angestossen	
auf Wellenbrecher abgelegt	
auf Deckspitze abgelegt ohne 3-Eck	

Punktabzug für: [x]

Boot aus Lager holen

sanfte Berührung anderes Boot	
sanfte Berührung Lager	
sanfte Berührung Heck/Bugspitze	

Einwassern

Boot nicht über Kopf	
Stegkante berührt	
Ruder falsch eingelegt	
nicht alles Material parat	

Ablegen

Fuss berührt Luftkastendeckel	
Dolle beim Ablegen offen	
Steg nicht verlassen für Schuhe anziehen	

Anlegen

parallel zum Steg angelegt	
Bug/Heck/Ausleger entlang Steg geschrammt	
Fuss berührt Luftkastendeckel	
Gewicht auf Ausleger gelehnt beim Aussteigen	

Auswassern

Stegkante berührt	
-------------------	--

Versorgen

Dollenschoner bei Ablegen verloren	
sanfte Berührung Heck/Bugspitze	
sanfte Berührung anderes Boot	
sanfte Berührung Lager	
Luftkastendeckel nicht geöffnet	

Bonuspunkte [+]

Ablegen mit Abstossen	
Boot aus oberem Lager mit Treppe	

Bestanden bei Abzug von maximal 10 Punkten
Durchgefallen bei Abzug von 11 oder mehr Punkten

maximal möglicher Punktabzug	
Punktabzug erhalten (inkl. Bonuspunkte)	

Bestanden [ja/nein] _____

Unterschrift Prüfer: _____