

# Unterweisung zur Bedienung der Hub- und Slipanlage des RFCM

## Rechtliche Grundlagen und Bestimmungen:

- Rechtlich gibt es keinen Unterschied zwischen der RFCM-Anlage und Anlagen der gewerblichen Wirtschaft. Es gelten die:
- Allgemeine Unfallverhütungsvorschriften (BGV A1).
- Unfallverhütungsvorschriften für Winden, Hub- und Zuggeräte (BGV D8), die besagt:
- Es muss jährlich aufs Neue eine Unterweisung stattfinden (§24).
- Verstöße gegen diese Vorschriften sind Ordnungswidrigkeiten.
- Körperverletzungen können als Straftaten verfolgt werden.

## Bestimmungen des RFCM:

- Nur Vollmitglieder erhalten nach der Unterweisung eine Bedienungsbefugnis als Slipführer. Die wird in einer Liste dokumentiert.
- Sind 2 oder mehr Befugte an einem Slipvorgang beteiligt, muss vor dem Slipvorgang festgelegt werden, wer von diesen als Slipführer fungiert. Hierfür Sorge zu tragen hat das Mitglied, welches dem Club früher als die anderen beigetreten ist, bei gleichzeitigem Eintritt das ältere Mitglied.
- Den Anweisungen des Slipführers ist uneingeschränkt Folge zu leisten.
- Kranschlüssel dürfen nicht an Unbefugte weiter gegeben werden. Schlüsselinhaber haften.
- Der RFCM übernimmt grundsätzlich keine Haftung für den Slipvorgang.
- Jeder Bootsbesitzer slipt sein Boot auf eigene Gefahr.

## Besonderheiten beim Slipen der Boote von Nicht-Mitgliedern:

- Zur Vermeidung von Haftungsansprüchen gegen den RFCM, den Slipführer und seinen Gehilfen ist es die Pflicht des Slipführers, vor Beginn des Slipens den Bootsbesitzer darauf hinzuweisen, dass das Boot auf die alleinige Gefahr des Bootsbesitzers geslipt wird und im Schadensfall keinerlei Haftungsansprüche an den RFCM oder das Bedienungspersonal der Slipanlage bestehen!
- Dazu ist auf der Quittung über die Slipgebühr vom Bootsbesitzer eine Unterschrift einzuholen, mit der er diese Bedingungen anerkennt. Das Original ist dem Bootsbesitzer zu übergeben, der 1. Durchschlag zusammen mit der eingekassierten Slipgebühr an den Kasswart oder ein anderes Vorstandsmitglied. Der 2. Durchschlag verbleibt im Quittungsblock.

### **Inbetriebnahme der Hub- und Slipanlage:**

- Bootsgewicht prüfen: Der Kran ist für eine Last von maximal 2000 kg ausgelegt.
- Drahtseile für Kran und Winde prüfen.
- Gurte für Kran und Slipwagen prüfen.
- Schalter auf ordnungsgemäßes Funktionieren prüfen.
  - Wenn Fehler festgestellt werden, darf die Anlage nicht betrieben werden.
  - Festgestellte Fehler sind unverzüglich dem Vorstand zu melden.
- Slipbahn prüfen: Die Bahn darf nicht verunreinigt sein. Steine und Schlammanhäufungen sind zu entfernen.
- Personen in Nähe des Krans und der Slipbahn sind zu warnen (Seilschlag).
- Wetterbedingungen sind zu prüfen: Bei Sturm ist das Kranen und Slipen zu unterlassen.

**Achtung: Keinesfalls darf die Anlage unbeaufsichtigt eingeschaltet bleiben.**

### **Bedienung der Hubanlage:**

- Die Gurte dürfen nicht verdreht in das Ladegeschirr eingehängt werden.
- Die Einhängepunkte sind mit der Breite des Bootes abzustimmen (Farbmarkierungen).
- In die Gurte dürfen auf keinen Fall Knoten zum Verkürzen eingebracht werden. Dadurch wird die Zugbelastung im Gurt örtlich überschritten. Die Gurte werden unbrauchbar und dürfen nicht mehr benutzt werden.
- Die Gurte sollen nicht über raue Flächen gezogen werden oder auf scharfen oder spitzen Kanten aufliegen.
- Die Gurte sind so anzubringen, dass ein Herausrutschen des Bootes nicht möglich ist. Es empfiehlt sich ein Fixieren der Gurte mit Bändseln. Dieser Punkt ist vor allem bei den heutigen glatten Teflon-Beschichtungen nicht zu unterschätzen.
- Sich eventuell im Boot befindliches Wasser muss unbedingt vorher gelenzt werden. Es kommt beim Anheben sonst schnell zu unerwünschten Gewichtsverlagerungen, durch die das Boot aus den Gurten heraus rutschen kann.
- Das Anheben des Bootes sollte nur soweit erfolgen, wie es für ein gefahrloses Unterschieben des Slipwagens bzw. Trailers erforderlich ist. Keineswegs sollte der Not-Endschalter an der oberen Kranseite angefahren werden. Das gilt auch für das leere Krangeschirr nach erfolgtem Hebevorgang.
- Trailer oder Slipwagen müssen immer so unter dem Kran stehen, dass das Boot senkrecht und nicht schräg hochgezogen wird.
- Beim Kranen dürfen sich keine Personen mehr im oder auf dem Boot befinden.
- Der Slipführer hat darauf zu achten, dass sich auch keine Personen unter der schwebenden Last befinden.

## Bedienung des Slipwagens

Hier gilt für die Gurte generell das Gleiche wie für die Gurte des Krans:

- Die Gurte dürfen nicht verdreht in die Rungen eingehängt werden.
- Das Einhängen geschieht durch Einsteckbolzen, die durch die Seilschlaufen geschoben und mit Einsteckklammern gesichert werden.
- In die Gurte dürfen keinesfalls Knoten eingebracht werden, um sie zu verkürzen. Die Länge kann durch Wahl des richtigen Bolzenlochs variiert werden. 2 Höhen stehen zur Auswahl. Für Boote mit Festkiel wird das obere Loch gewählt, um ein Aufsetzen auf dem Slipwagen zu vermeiden.
- Die Gurte müssen mit der ganzen Breite am Boot aufliegen und dürfen nirgendwo eingeklemmt sein.
- Die Gurte für Bug und Heck des Bootes sind unterschiedlich. An einer Heckgurtschlaufe ist eine zusätzliche Leine angebracht. Sie ist als Verlängerung gedacht, um im Wasser das Überschwimmen des Gurtes mit dem Kiel zu ermöglichen. Diese Leine muss aber mit dem zweiten Ende eingehängt sein, damit beim Hochfahren des leeren Slipwagens der Heckgurt nicht über den Boden schleift und beschädigt wird.

Vorgehensweise beim Ausfahren des Boots aus dem Slipwagen (zu Wasser lassen):

1. Leine des Heckgurtes an den dafür vorgesehenen Haken am Slipwagen einhängen.
2. Den Bolzen an dieser Seite herausziehen.
3. Der Heckgurt senkt sich nun durch das angebrachte Bleigewicht ab.
4. Das Boot kann jetzt mit dem Kiel über den Gurt hinweg ausgeschwommen werden.

Vorgehensweise beim Einfahren des Bootes in den Slipwagen (aus dem Wasser nehmen):

1. Vor dem Zu-Wasser-lassen des Slipwagens wird der Heckgurt nur einseitig eingehängt. (Westseite). Die zweite Schlaufe hängt an der Leine, die ihrerseits am Slipwagen eingehängt ist. (Ostseite).
2. Nach dem Überschwimmen des Heckgurtes mit dem Kiel wird nun die noch nicht belegte Schlaufe des Heckgurtes mit Hilfe der daran befestigten Leine aufgeholt und mit dem Bolzen fixiert.

Bei flachen Booten kann der Gurt schon vorher eingehängt werden.

## Bedienung der Slipwinde

- Vor Betätigung der Schaltknöpfe muss geprüft werden, dass keine Personen vor, hinter, seitlich neben oder auf dem Boot auf dem Slipwagen gefährdet sind. Auch vom Schutzgitter ist zurück zu treten. Keinesfalls den Kopf durch das Gitter stecken!
- Personen im Bereich der Kran- und Slipanlage sind zu warnen.
- Im Bereich der Slipbahn dürfen sich keine Personen aufhalten.
- Die Alu-Gestelle für die Auffahrt der Trailer sind soweit zur Seite zu schieben, dass der Slipwagen nicht anstößt.
- Die Hebegurte des Krans müssen entfernt und die Hebetaverse soweit angehoben sein, dass nichts kollidieren oder sich verhaken kann.
- Ein ganz wichtiger Punkt: Beim Abwärtsfahren des Slipwagens ist darauf zu achten, dass das Slipwindenseil immer stramm gehalten wird. Ist das nicht der Fall, spult die Seiltrommel mehr Seil ab, als ausläuft. Dadurch bilden sich Seilschleifen an der Trommel. Diese Schleifen können dann beim Aufwickeln (Hochfahren des Slipwagens) zu Beschädigungen des Seils und der Winde führen. Diese Tendenz tritt vornehmlich im Herbst bei Niedrigwasserstand auf. Der Slipwagen gleitet dann nicht mehr so schnell ins Wasser, wie das Seil nachkommt. Tipp: Sobald man dieses feststellt, das Seil in die Hand nehmen und mit dem gestrafften Seil solange seewärts mitgehen, bis der Slipwagen die gewünschte Position erreicht hat und die Winde vom Slipführer abgeschaltet wird.
- Erfahrene Slipführer achten bei langen Aufwärtsfahrten darauf, dass sich das Seil nicht einseitig aufspult. Mit Hilfe einer Brechstange lässt sich das Seil etwas führen. Dabei ist aber darauf zu achten, dass die Slipbahn rechtzeitig vor dem Slipwagen verlassen wird. Personenschutz hat Vorrang.
- Beim Aufwärtsfahren ist mit der STOP-Taste der Slipwagen kurz vor Erreichen des Not-Endschalters auszuschalten. Es gibt keine Garantie für das Funktionieren des Not-Endschalters.