

# ***Shark24***

## Handbuch für den Eigner



Stand: 2020 - 8

# Inhaltsverzeichnis

Ziffer	Inhalt	Seite
	Daten zur Segelyacht	4
1	Einführung	4
2	Entwurfskategorie	5
3	Zertifizierung	5
4	Identifizierung	5
5	Herstellerplakette	6
6	ISCA-Plakette	6
7	World Sailing-Plakette	7
8	Gewichte	7
9	Zuladung	7
10	Personenzahl an Bord	7
11	Motorisierung	8
12	Abmessungen	8
13	Segelflächen	9
14	Sonderausstattung	10
15	Trailern	10
16	Kranen	12
17	Slippen	12
18	Slipptrailer	12
19	Mast stellen	13
20	Mast trimmen	13
21	Einsatz der Trimmeinrichtungen	14
21.1	Großbaumniederholer	14
21.2	Großsegelcunningham	14
21.3	Einleingroßsegelreff	14
21.4	Großschot und Großsegeltraveller	14
21.5	Achterstag	15

<b>22</b>	<b>Ankern, Schleppen, Vertäuen</b>	<b>15</b>
22.1	Anker	15
22.2	Zweitanker	15
22.3	Festmacherleinen	15
22.4	Schleppleine	15
22.5	Paddel, Bootshaken	16
22.6	Wiedereinstiegsmittel	16
<b>23</b>	<b>Lenzen</b>	<b>16</b>
<b>24</b>	<b>Wartung, Pflege, Reinigung</b>	<b>16</b>
24.1	Riggpflege	16
24.2	Segelpflege	17
24.3	Borrdurchlässe	17
24.4	Ruder	17
24.5	Rumpf und Deck	17
24.6	Reinigen	18
24.7	Lüftung	18
24.8	Unterwasseranstrich	18
24.9	Reparaturen	18
<b>25</b>	<b>Umweltschutz</b>	<b>18</b>
25.1	Abfälle	18
25.2	Schwell	18
25.3	Antifouling, Anstriche	19
25.4	Lackentferner	19
<b>26</b>	<b>Naturschutz</b>	<b>19</b>
<b>27</b>	<b>Abschließende Bemerkungen</b>	<b>19</b>
<b>28</b>	<b>Geschäftsbedingungen</b>	<b>20</b>
<b>Anhang</b>	<b>EU-Konformitätserklärung</b>	<b>22</b>

## Daten zur Segelyacht

Bootsidentifizierungsnummer	DE – GUE
Rumpf-/Segelnummer	20
Tag der Erstauslieferung	.....

### 1. Einführung

Dieses Handbuch wurde zusammengestellt, damit Sie in der Lage sind, Ihre **Shark24** sicher und mit Freude zu führen. Es wird empfohlen, dieses Handbuch stets griffbereit aufzubewahren.

Fahrtensegler werden ihre Freude an dem außergewöhnlich sicheren und seetüchtigen Boot haben.

Erfahrene Regattasegler werden sich schnell mit der Beschlagsanordnung zurechtfinden und das Potential, welches in dem schnellen Boot liegt, nach kurzer Zeit ersegeln.

Sollte dies Ihre erste Segelyacht sein oder sollten Ihnen die besonderen Eigenschaften einer Yacht dieser Größe noch nicht vertraut sein, achten Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit darauf, dass Sie sich Kenntnisse über die Handhabung und Betrieb der Yacht aneignen, bevor Sie das Kommando übernehmen. Wir sind gern bereit, Ihnen mit Rat und Tat zu helfen.

Die Internationale Shark24 Klassenvereinigung ISCA ([www.shark24.org](http://www.shark24.org)) wird getragen von den Nationalen Shark24 Klassenvereinigungen in Kanada ([www.shark24.ca](http://www.shark24.ca)), Deutschland ([www.shark24.de](http://www.shark24.de)), Österreich ([www.shark24.info](http://www.shark24.info)) und der Schweiz ([www.shark24.ch](http://www.shark24.ch)). Es wird dringend empfohlen, einer dieser nationalen Klassenvereinigungen beizutreten. Hier erhalten Sie umfassende zusätzliche Informationen und Unterstützung.

Ein Eignerhandbuch ist ein Dokument, das die Yacht sowie ihre technischen Systeme beschreibt und dem Schiffsführer hilft, die Yacht zu bedienen. Weiterhin dient es dem Eigner dazu, die Wartung und Pflege der Yacht sicherzustellen und so ihren Wert zu erhalten.

## 2. Entwurfskategorie

Gemäß der Richtlinie 2013/53/EU für Sportboote ist jedes Boot in eine Entwurfskategorie einzuordnen.

Die **Shark24** ist in die Entwurfskategorie „C“ eingestuft.

Boote der Entwurfskategorie C sind ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 2,0m auftreten können.

## 3. Zertifizierung

Die EU – Richtlinie ermöglicht für eine Yacht dieser Art das Zertifizierungs – *Modul A*. Das bedeutet, dass wir als Bauwerft die Übereinstimmung von Bau und Ausrüstung mit der Richtlinie selbst bescheinigen, dass aber die Stabilität durch eine anerkannte Prüfstelle nachgeprüft wurde. Als zugelassene Prüfstelle nach EU – Richtlinie wurde damit der Germanische Lloyd beauftragt. Die CE – Konformitätserklärung befindet sich im Anhang.

## 4. Identifizierung

Am Spiegel wurde auf der Steuerbordseite das Rumpfkennzeichen dauerhaft befestigt.

Dies ist eine weltweit einmalige Folge von Ziffern und Buchstaben. Sie kann z.B. lauten:

**DE GUE 2000 D18**

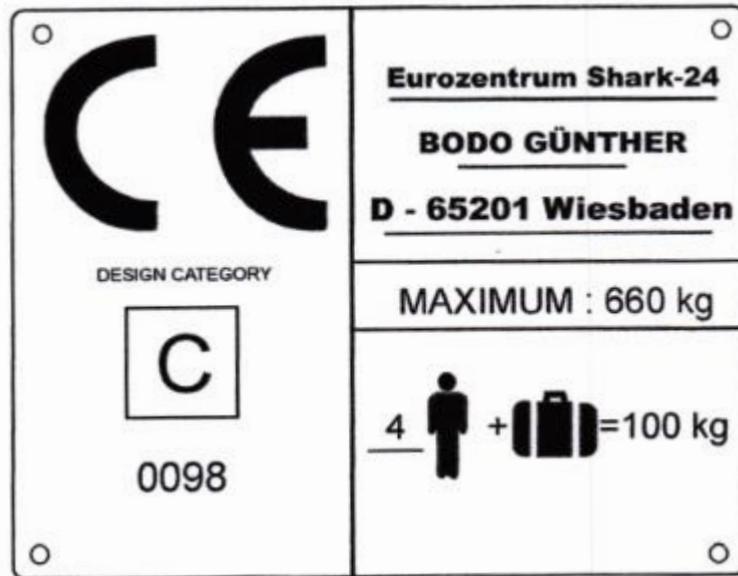
Diese Buchstaben- und Ziffernfolge enthält folgende Angaben:

- DE Land der Herstellung, hier: Deutschland
- GUE Einmaliger Code der Bauwerft, hier: Bodo Günther(das Register führt der deutsche Boots- und Schiffbauer – Verband)
- 2000 Der Bauwerft von der ISCA zugeteilte einmalige Rumpf-/Segelnummer
- D Monat des Baubeginns, hier: April
- 18 Endziffer des Jahres in dem der Bau begann, hier 2018

Eine weitere Identifizierungsplakette ist an verdeckter Stelle angebracht. Sie hilft im Falle eines Diebstahls zur Identifizierung Ihrer Yacht.

## 5. Herstellerplakette

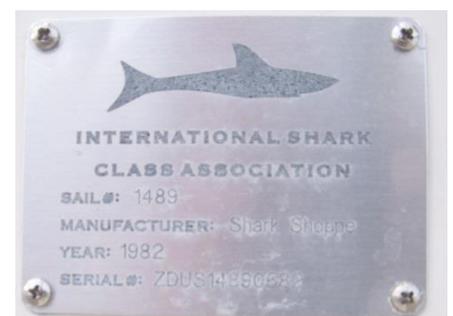
Die Herstellerplakette ist an der Rückwand der Plicht angebracht.



<b>C</b>	Entwurfskategorie / Design Category C: Küstennahe Gewässer
<b>Maximum: 660 kg</b>	Diese Gewichtsangabe für die maximale Zuladung umfasst das Gewicht von Personen, Vorräten, Proviant, Wasser, Treibstoff, Ausrüstung
<b>4 Personen</b>	Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl
<b>max. 100 kg</b>	Maximales Gewicht pro Person incl. persönlicher Ausrüstung
<b>CE 0098</b>	CE – Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend der Forderungen der Richtlinie gebaut wurde. Die Ziffernfolge ist die Kenn – Nummer der zertifizierenden Stelle, in diesem Fall des Germanischen Lloyd (siehe EU Konformitätserklärung im Anhang).

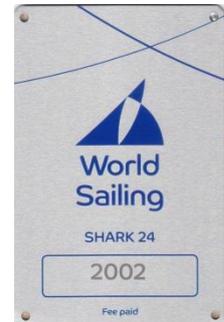
## 6. ISCA – Plakette

Zusätzlich zur Herstellerplakette wurde die Plakette der ISCA angebracht. Damit wird dokumentiert, dass die Lizenzgebühr für den Bau entrichtet wurde.



## 7. World Sailing Plakette

Die **Shark24** ist von dem Weltseglerverband World Sailing (früher ISAF) als internationale Einheitsklasse anerkannt. Dadurch können u.a. unter bestimmten Voraussetzungen offizielle Welt- und Kontinentalmeisterschaften (z.B. Europameisterschaften) durchgeführt werden. Die individuelle Plakette wird erst ausgestellt, wenn die entsprechende Gebühr gezahlt wurde.



**Die drei Plaketten dürfen nicht entfernt werden!**

## 8. Gewichte

Leergewicht 953 kg

Das angegebene Leergewicht darf bei Regatten nicht unterschritten werden. Näheres regeln die Klassenvorschriften der ISCA.

Gewicht segelfertig je nach Ausrüstung ca. 1100 kg

Ballast (Kiel) 306 +/- 7 kg

Bei einem Boot steigt mit der Zusatzausrüstung auch das Gesamtgewicht von Trailer und Boot. Beachten Sie das zulässige Gesamtgewicht Ihres Trailers und der Anhängelast Ihres Zugfahrzeuges.

## 9. Zuladung

Die Richtlinie fordert, dass die maximale Zuladung von der Werft empfohlen wird. Sie umfasst Personen, persönliche Ausrüstung, Kraftstoff, Wasser und Proviant. Sie ist auf dem Typenschild vermerkt. Für die **Shark24** beträgt diese maximale Zuladung 660 kg. Auf diesen Wert ist auch die Stabilität der Yacht ausgelegt.

## 10. Personenzahl an Bord

Die Richtlinie fordert, dass für jedes Boot eine Höchstzahl von Personen, die sich an Bord befinden dürfen, als Empfehlung festgelegt wird, wenn das Boot in seinem vorgesehen Bereich fährt. Die **Shark24** ist ausgelegt für Küstennahe Navigation, also Tagesreisen zwischen den Häfen.

Daher ist die Empfehlung folgende:

Bei mehrtägigen Fahrten sollen sich nicht mehr als 4 Personen an Bord befinden, da dies der Anzahl der Kojenplätze entspricht.

Die Personenzahl kann bei sehr kurzen Fahrten höher liegen. Hierbei ist mit einer Veränderung der Segeleigenschaften zu rechnen.

**Anmerkung:** Für alle an Bord befindlichen Personen müssen geeignete und funktionsfähige Rettungswesten an Bord sein.

## 11. Motorisierung

Die Wahl der Motorisierung ist sehr stark vom befahrenen Revier und der Nutzung der Shark24 durch den jeweiligen Eigner abhängig. Auf zahlreichen Binnenrevieren sind Verbrennungsmotoren verboten. Hier haben sich Elektromotoren z.B. der Torqeedo Travel 1103 C bewährt.

Es darf kein stärkerer AB – Motor als 6KW (8PS) montiert werden. Auf vielen Revieren reicht ein 2,9 bis 3,7KW (4 bis 5PS) – AB – Motor vollkommen aus. Ein 2,2 kW (3PS) – Motor bringt die **Shark24** bei glattem, stehendem Wasser auf eine Rumpfgeschwindigkeit von 5,5 Knoten.

Beim Kauf eines AB-Motors mit Verbrennertechnologie sollte darauf geachtet werden, dass die Haube des Motors nicht zu groß ist, sodass der Motor auch in die Motorraumaussparung hochgeklappt werden kann. Wir beraten Sie diesbezüglich gerne.

## 12. Abmessungen

Länge über Deck	L D	7,31 m
Länge über Alles	L üA	7,50 m
Länge in der Wasserlinie	L wL	6,34 m
Breite Wasserlinie	B wl	1,90 m
Breite Rumpf	B max	2,10 m
Tiefgang Rumpf	T c	0,20 m
Tiefgang Festkiel	T max	0,96 m
Kielschwerter Tiefgang max.	T max	1,20 m
Kielschwerter Tiefgang min.	T min	0,55 m
Seitenhöhe Rumpf mittschiffs	D b	0,80 m
Durchfahrtshöhe O. K. Mast	H D	8,80 m

### 13. Segelflächen

Großsegel	13m <sup>2</sup>
Genua I	12m <sup>2</sup>
Genua II	10m <sup>2</sup>
Fock	7,8m <sup>2</sup>
Sturmfock	2,8m <sup>2</sup>
Spinnaker, Standard	23m <sup>2</sup>

Alle angegebenen Maße sind ca. – Maße. Für Regatten gelten die Regeln und Spezifikationen (Klassenvorschriften) der Internationalen Shark Klassenvereinigung (ISCA). Dort findet man auch die detaillierten Maße.

Um an **Shark24** Ranglistenregatten teilnehmen zu können, müssen auf den Segel ISCA-Label angebracht sein. Die Labels werden nach Zahlung der entsprechenden Gebühr an den Segelmacher übergeben. Dieser näht sie auf die Segel und versichert damit, dass die Segel den Klassenbestimmungen entsprechen.



Um an Regatten im Bereich des Deutschen, Österreichischen und Schweizerischen Segelverbandes teilnehmen zu können (auch bei sogenannten Yardstickregatten), müssen die Segel erstvermessen sein. Diese Erstvermessung führt ein von den jeweiligen Organisationen zugelassener Vermesser durch. Meistens ist dies der gewählte Segelmacher. Er dokumentiert, dass er sich bei der Herstellung an die einschlägigen Vorschriften und Klassenbestimmungen gehalten hat.



Spinnaker, Top ca. 40m<sup>2</sup>

UPS/Code 0 ca. 26m<sup>2</sup>

Der Topspinnaker und der UPS/Code 0 sind bei Regatten nicht zugelassen und dürfen nur bis ca. 15kn wahren Wind gefahren werden.

## 14. Sonderausstattung (Auswahl)

- Trailer als Einachser, Tandemachser, Tandemachser mit aufziehbarem Slipptrailer
- Außenbordmotor mit Verbrennungs- oder Elektrotechnologie
- Genua 180% und 150%, Sturmfock, Spinnaker Standard (7/8), Topspinnaker
- UPS/Code 0 und demontierbarer Bugsprit zum Befestigen
- Zusatzruder in unterschiedlicher Form in Holz und GfK
- Mast- stell- / - lege- / - und Transportvorrichtung
- Ganzpersenning, Segelkleider für Genua und Großsegel
- Sonnen- und Regenpersenning zum Spannen über den Großbaum
- Indirekte Innenbeleuchtung über 12V Batterie mit Ladegerät
- Navigationsbeleuchtung
- Elektronische Geräte für Navigation, Wind und Bootsdaten, Steuerung (Pinnenpilot),
- Kompass
- Solarpanel
- textile Rumpffinnenbespannung und Deckenverkleidung aus GfK
- Spüle mit mechanischer Handwasser – Pumpe, flexible Frisch- und Abwassertanks
- Kühlbox
- Kocher (Brandschutz beachten – u.a. Feuerlöscher erforderlich)
- Chemietoilette
- Tisch zur Montage in der Kabine und im Cockpit

## 15. Trailern

Durch den tief liegenden Schwerpunkt, die aerodynamisch günstige Form und das relativ geringe Gewicht der **Shark24** macht das Ziehen mit einem geeigneten Zugfahrzeug kaum Mühe. Mit den Bootstrailern der Firma Harbeck haben wir über Jahrzehnte sehr gute Erfahrungen gemacht. Wir beraten Sie gerne – auch über die Vor- und Nachteile von Einachs- und Tandemtrailern.

### Beachten Sie die Bedienungs- und Wartungsanleitung des Herstellers

Ihre **Shark24** soll mit dem Hauptgewicht auf dem Kielbrett stehen. Es ist vorteilhaft, wenn im Bereich der Kielaufstandsfläche eine Antirutschmatte, wie sie im Transportgewerbe Verwendung findet, aufgebracht wird. Die Polsterkissen sollen nur die seitliche Abstützung übernehmen und sind so gleichmäßig einzustellen, dass sie nicht für eine Delle im Rumpf sorgen, selbst wenn die Spanngurte kräftig gespannt werden.

Zur Ladungssicherung dürfen nur Zurrmittel eingesetzt werden, die hierfür geeignet sind und den Kennzeichnungsvorgaben der EU-Norm DIN EN 12195-2 entsprechen. Hanf- oder Textilleinen sowie Tampen, wie sie auch an Bord genutzt werden, sind für Sicherheitsmaßnahmen nicht zulässig! Wer sein Boot optimal sichern will, sollte vier Gurte zum direkten Verzurren verwenden. Je zwei zum senkrechten Niederzurren um seitliche Bewegungen zu verhindern und zwei zum Diagonalzurren um Bewegungen in Längsrichtung zu verhindern. Alternativ zum Diagonalzurren

kann man auch eine Kielstütze in Verbindung mit einer Antirutschmatte auf dem Bodenbrett des Anhängers verwenden. Dann würden also zwei Gurte reichen.

**Um Scheuerstellen durch die Gurte im Gelcoat zu vermeiden wird dringend die Verwendung spezieller Gurtunterlagen empfohlen.**



Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs (oft 75 kg) durch entsprechende Positionierung der **Shark24** auf dem Trailer maximal ausnutzen. Dies wirkt sich positiv auf das Fahrverhalten aus.

Bitte unbedingt länderspezifische Besonderheiten beachten. So muss u.a. in den Niederlanden zur Befestigung des Abreißseiles der Auflaufeinrichtung eine Öse angebracht sein. Das Seil darf nicht einfach über den Kupplungskopf gelegt werden, wie es in Deutschland üblich ist.

## 16. Kranen



In vielen Häfen besteht die Möglichkeit, Yachten mit einem Kran mittels Gurten ins Wasser zu setzen. Die Gurte müssen wegen der Gewichtsverteilung direkt vor dem Kiel und ca. auf Höhe der Winschen liegen.

Ab der Segelnummer 1998 wurden an den achteren und mittleren Kielbolzenpaaren Befestigungsaugen für ein optionales Heißgeschirr angebracht. Dazu muss der vordere Heißstropp ca. 5cm länger sein als der Hintere. Beide Schlaufen durch den Griff des Schiebeluks führen, damit die Yacht nicht pendelt.



## 17. Slippen

Die am Markt üblichen Trailer für die **Shark24** sind nicht für das Slippen der Yacht auf der Slipbahn geeignet. Das Eindringen von Wasser in die elektrische Anlage als auch Radlager und Bremsen des Trailers kann die Funktion beeinträchtigen und zu Schäden führen. Viele Slipbahnen sind auch nicht geeignet. Sie sind zu kurz oder zu steil / flach.

**Wir empfehlen dringend, die Yacht zu kranen.**

## 18. Slipptrailer

Auf besonderen Wunsch kann ein für das Slippen geeigneter, sogenannter Slipptrailer verwendet werden. Bei dieser Konstruktion wird ein Slippwagen mit dem Boot über eine Seilwinde vom Trailer abgelassen oder aus dem Wasser gezogen. Bei dieser Konstruktion kommt der Straßentrailer nicht mit dem Wasser in Berührung.

Das Einschwimmen des Bootes in den Slippwagen mit anschließendem Aufholen auf den Trailer erfordert Erfahrung und Mithilfe weiterer Personen.

## 19. Mast stellen

Bei der **Shark24** kann der Mast ohne Kran gestellt werden. Bei der Übergabe Ihrer **Shark24** stellen wir mit Ihnen gemeinsam den Mast. Die Verwendung der optional erhältlichen Mast- stell- / -lege- / - und Transportvorrichtung vereinfacht diese Aktion. Es empfiehlt sich, vor dem Stellen des Mastes die montierten Navigationsleuchten und sonstige elektrischen Anbauteile auf Funktion zu überprüfen. Montage von Windrichtungsanzeiger, Antenne und Achterstag nicht vergessen.



## 20. Mast trimmen

Bei der Übergabe Ihrer **Shark24** wird der Mast korrekt getrimmt. Ein optimal eingestelltes Rigg wird nicht nur ein höheres Geschwindigkeitspotential bereitstellen sondern insbesondere den Fahrtensegler sicherer sowie materialschonender und komfortabler ans Ziel bringen.

Vor dem Maststellen steht eine Überprüfung des Riggs an. Alle Wanten, Stage und Spanner auf Beschädigungen überprüfen. Sobald auch nur eine der Stahldrahtlitzen gebrochen ist, das jeweilige Stag erneuern. Ist eine Want beschädigt, dann stets beide Seiten wegen des unterschiedlichen Dehnungsverhaltens alter und neuer Drähte erneuern. Die Spanner mit einem geeigneten Mittel fetten.

Zum Maststellen / -legen muss lediglich der Vorstagspanner geöffnet werden.

Wantenspanner sorgfältig kontern sowie alle Steck- und Ringsplinte sorgfältig abkleben.

Zum Messen der Wantenspannung kann man die „Zollstock-Meßmethode“ anwenden, mit der die prozentuale Dehnung des Drahtes auf dem Teilstück von 2 m ermittelt wird. Bei den Oberwanten hat sich ein Wert von ca. 15% der Bruchlast und bei den Unterwanten ein Wert von ca. 10% der Bruchlast bewährt. Bei dem oft genutzten Wantenspannungsmeßgerät der Firma Loos entspricht dies den Skalenwerten 35 bzw. 18.

Da sich insbesondere neue Drähte dehnen, die Riggspannung immer wieder überprüfen.



## 21 Einsatz der Trimmeinrichtungen

Die richtige Nutzung der diversen Trimmeinrichtungen an Ihrer **Shark24** gestaltet das Segeln insbesondere bei stärkerem Wind deutlich sicherer und komfortabler.

### 21.1 Großbaumniederholer

Der Großbaumniederholer hindert auf Raum- und Vorwindkursen den Großbaum am Steigen. Sonst würde das Segel sich verwinden und die **Shark24** weniger kontrollierbar. Insbesondere beim Segeln platt vor dem Laken würde die Gefahr des Geigens bestehen. Auf einem Amwindkurs ist der Großbaumniederholer relativ locker, da der Baum durch die Großschot deutlich nach unten gezogen wird. Wird der Großbaumniederholer auf diesem Kurs durchgesetzt, besteht die Gefahr, dass bei Starkwind das Befestigungsauge am Mast rausgerissen wird. Deshalb den Großbaumniederholer nur auf Raumen- und Vorwindkursen soweit durchsetzen, dass der Baum annähernd waagrecht bleibt.

### 21.2 Großsegelcunningham (Flachreff)

Durch eine einfache Leine, die durch das Auge am Vorliek des Großsegels nach achtern geführt wird, kann die Vorlieksspannung des Großsegels insbesondere bei Starkwind erhöht und damit das Segel flacher getrimmt werden. Dies führt zu weniger Krängung.

### 21.3 Einleinengroßsegelreff

Das Großsegel lässt sich – bei Montage der erforderlichen Beschlagsausrüstung – durch eine Schnellreffleine um ca. 2,7 m<sup>2</sup> verkleinern. Die Reffleine sollte aus Sicherheitsgründen bis ins Cockpit umgelenkt werden. Dann kann von dort gerefft werden, ohne dass ein Segler nach Vorne an den Mast muss. Bei Starkwind empfiehlt sich bei Bedarf erst das Großsegel zu reffen und wenn das nicht ausreicht erst ein kleineres Vorsegel zu setzen. Im Bedarfsfall kann auch eine weitere Reffmöglichkeit vorgesehen werden. In Extremsituationen kann das Vorsegel mit einer optionalen Vorrichtung komplett weggerollt werden. Die **Shark24** segelt dann immer noch sehr gut und kontrollierbar.

### 21.4 Großschot und Großschottraveller

Über diese beiden Trimmeinrichtungen kann die Form des Großsegels massiv den Windbedingungen angepasst werden.

Bei schwachem Wind werden die Segel mit viel Bauch gefahren. Deshalb wenig Fall- und Unterliekspannung sowie Schotzug. Da der Wind an der Wasseroberfläche deutlich langsamer ist als im Topbereich, wird das Großsegel mit Twist eingestellt (= schraubenförmige Verwindung). Dazu holt man den Traveller nach Luv. Das Segel öffnet im Top. Dabei soll der Baum nicht über die Mitschiffslinie gezogen werden, also die Großschot entsprechend fieren.

Mit zunehmendem Wind wird das Segel flacher getrimmt. Der Twist wird herausgenommen. Dazu wandert der Traveller Richtung mittschiffs. Unterliek- und Fallspannung werden erhöht.

Bei starkem Wind und in Böen wird der Traveller nach Lee gefahren. Dadurch bleibt das Segelprofil erhalten, nur der Anstellwinkel zum Wind wird verändert. Die Großschot maximal dichtholen und nur in Ausnahmefällen fieren.

## 21.5 Achterstag

Bei unserer 7/8 geriggten **Shark24** kann eine gewisse Biegung im Top des Mastes nach achtern sinnvoll sein, um das Segel flach zu trimmen und das Achterliek zu öffnen. Diese Biegung wird durch das Jumpstag kontrolliert. Durch Dichtholen des Achterstagspanners erzeugt man effektiv eine achterliche Mastbiegung.

## 22 Ankern, Schleppen, Vertäuen

Die Auslegung der Anker-, Schlepp- und Verholeinrichtung wurde in Anlehnung an die Bauvorschriften des Germanischen Lloyd und den Klassenbestimmungen gewählt. Die Ausrüstungsteile sollten von der Werft bezogen und durch den Eigner nachgerüstet werden, damit im Schadensfall der Versicherungsschutz für die Yacht erhalten bleibt.

### 22.1 Anker

Die Klassenvorschriften schreiben folgende Ausrüstung vor:

Anker von mindestens 5,5kg verbunden mit einer mindestens 30m langen und einem Durchmesser von 10 mm Ankerleine. Achten Sie darauf, dass das Ende der Ankerleine fest mit dem Boot verbunden ist.

### 22.2 Zweitanker

Je nach Fahrgebiet sollte das Boot mit einem Zweitanker ausgerüstet sein. Es sollte ein anderer Ankertyp mit hoher Haltekraft sein, der sicher im Boot verstaut werden kann.

### 22.3 Festmacherleinen

Es werden je zwei  $\varnothing$  12 mm Polyamidleinen von 8m und 12m Länge empfohlen.

### 22.4 Schleppleine

Für den Fall, dass die Yacht Schlepphilfe benötigt, sollte eine Schleppleine an Bord sein, die ausschließlich für diesen Zweck benutzt werden soll.  $\varnothing$  12 mm, Länge 25 m, Polyamid, 3 – litziger Trossenschlag.

## 22.5 Paddel, Bootshaken

Es sollten zwei Paddel mit einer Mindestlänge von 1,22 m mitgeführt werden. Paddel, die auch als Bootshaken verwendet werden können, sind zweckmäßig.

## 22.6 Wiedereinstiegsmittel

Gemäß Richtlinie müssen Wasserfahrzeuge über Wiedereinstiegsmittel verfügen, um einer über Bord gefallenen Person die Rückkehr ins Boot zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Dieses Wiedereinstiegsmittel muss für eine im Wasser befindliche Person ohne fremde Hilfe zugänglich sein bzw. von ihr ohne fremde Hilfe entfaltet werden können. Deshalb wurde ans Heck Ihrer **Shark24** eine klappbare Leiter montiert. Diese darf nicht, zumindest nicht ohne Ersatz durch ein geeignetes Mittel, entfernt werden.

## 23 Lenzen

Ihre **Shark24** ist mit einer Hand – Lenzpumpe ausgestattet. Damit ist Restwasser aus den Staufächern unter den Kojen und aus der Bilge einfach zu entfernen. Eine zusätzliche Schlagpütz ist ein ausgezeichnetes Gerät zum Lenzen. Sie sollte immer griffbereit sein.

Der Ankerkasten und der Motorschapp sind gegenüber dem Boot wasserdicht ausgeführt. Sie lenzen direkt durch Öffnungen nach außenbords.

## 24 Wartung, Pflege, Reinigung

### 24.1 Riggpflege

- Spülen Sie vor dem Winterlager das gesamte Rigg reichlich mit Süßwasser ab.
- Bei jeder Gelegenheit sollten Sie das stehende und laufende Gut, Wantenspanner und Sicherungsringe, -splinte untersuchen. Beschädigte Teile auswechseln.
- Behandeln Sie die beweglichen Teile mit einem fettfreien, am besten teflonhaltigen Schmiermittel. Auf keinen Fall silikonhaltige Mittel verwenden, da diese aus dem Kunststoff bei etwaigen Reparaturen oder Lackierungen kaum noch entfernbar sind.
- Weisen Mast oder Großbaum Schamfilstellen auf, so sollten diese mit einem passenden, für Alu geeigneten Lack (Autolackstift) überstrichen werden.
- Beschlagene oder mit Flugrost besetzte Stellen der Niro – Beschläge sollten gesäubert und poliert werden, damit ihre guten Eigenschaften erhalten bleiben.
- Die Mastkiep gelegentlich mit Teflonspray behandeln.

## 24.2 Segelpflege

- Dacron-Kunststoffsegel sind empfindlich gegen UV – Strahlung. Bleiben die Segel am Baum, sollten sie immer mit der Persenning abgedeckt werden.
- Rollen Sie das Großsegel vom Kopfbrett zum Großbaum auf, das geht auch alleine einfacher, als das Segel zu falten.
- Auch die Vorsegel rollt man am besten vom Schothorn zum Vorliek auf. Das aufgerollte Segel kann dann leicht abgenommen und verstaut werden.
- Stauen Sie die Segel nicht für längere Zeit im nassen Zustand.
- Auch die Segel sollten vor dem Winterlager mit Süßwasser gespült und dann gut getrocknet werden, damit sich keine Stockflecken bilden.
- Nähte und Kauschen sollten eingehend untersucht werden und eventuell durch einen Segelmacher nachgebessert werden.
- Werden diese Hinweise beachtet, danken Ihnen die Segel es mit vielfach längerer Lebensdauer.

## 24.3 Borddurchlässe

Das Cockpit der **Shark24** ist selbstlenzend. Dazu sind Cockpitlenzdurchlässe und im Rumpf Borddurchlässe, alle in 1 1/2" verbaut. Achten Sie darauf, dass die Cockpitlenzdurchlässe stets frei bleibt, insbesondere von Laub. Der Verbindungsschlauch zwischen Cockpitlenzdurchlass und Borddurchlass ist durch je zwei Schellen doppelt gesichert. **Überprüfen Sie regelmäßig den festen Sitz der Schellen!** Da die Backskiste zur Kabine hin wasserdicht ausgeführt ist, wird der Wasserstand innerhalb der Backskiste niemals höher sein als der außerhalb des Rumpfes, selbst wenn Sie die Schläuche komplett entfernen.

## 24.4 Ruder

Die Ruderanlage ist wartungsfrei. Sie sollte, inclusive der Beschläge an Rumpf und Ruder, regelmäßig, insbesondere nach jeder Grundberührung, genau überprüft werden.

## 24.5 Rumpf und Deck

Sollte die Gelcoatschicht verletzt sein und das GFK zutage treten, muss diese oberste Schicht neu verschlossen werden. Dazu erhalten Sie Reparaturpackungen und gezielte Hinweise von der Bauwerft und im Fachhandel.

## 24.6 Reinigung

Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck – Reinigungsgeräte werden jeden Bewuchs entfernen. Die Pflege der Gelcoatschicht sollte nicht vernachlässigt werden, um die Widerstandsfähigkeit gegen Umwelteinflüsse zu erhalten. Aggressive Reinigungsmittel sind zu vermeiden. Sie können das empfindliche Gelcoat angreifen und auch verfärben. Verwenden Sie ausschließlich spezielle Bootspflegeprodukte.

Für Schiffe im Salzwasser – Einsatz: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht mit Frischwasser abspülen. Beachten Sie die revierbedingten Vorschriften.

## 24.7 Lüftung

Ganz gleich, ob Ihre Yacht in einer Halle oder im Freien den Winter über lagert: Gute Lüftung verhindert Korrosion, Stockflecken und Pilzbefall. Die niedrige Luftfeuchtigkeit im Winter bei klarem Wetter lässt die Yacht gut austrocknen. Das Aufstellen geeigneter Entfeuchter (z.B. Eimer mit Streusalzfüllung) bindet die Feuchtigkeit. Polster aufstellen oder unterlegen.

## 24.8 Unterwasseranstrich

Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder der Bauwerft, wenn Sie Fragen zum Unterwasseranstrich haben. Möglichst sollten Sie bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

## 24.9 Reparaturen

Reparaturen, auch am Schiffskörper, können von jedem Fachbetrieb ausgeführt werden. Hier hilft Ihnen auch die Bauwerft weiter.

## 25 Umweltschutz

### 25.1 Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser, das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle. Sie sollten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen und mindestens Bioabfälle, Glas und Papier getrennt entsorgen.

### 25.2 Schwell

Natürliche Uferzonen sind empfindlich gegen Schwell. Halten Sie von solchen Ufern ausreichenden Abstand. Das Wellenbild Ihrer Yacht wird Ihnen einen guten Anhalt dafür bieten, wo Sie die

Geschwindigkeit drosseln sollten, um unnötigen Schwell zu vermeiden. Achten Sie besonders in engen Wasserstraßen auf entsprechende Hinweisschilder.

### **25.3 Antifouling – Anstriche**

Das Unterwasserschiff einer jeden Yacht sollte durch einen Antifouling – Anstrich geschützt werden, denn Bewuchs bedeutet zugleich mehr Energie zum Antrieb. Die Palette der Schutzanstriche ist inzwischen groß und ihre Wirkung vielseitig und damit auf jeden Gewässertyp gezielt abzustimmen. Folgen Sie dazu dem Rat eines Fachmanns. Wünschenswert sind Anstriche, die mehrere Jahre ohne Abschleifen ihre Wirkung entfalten.

Muss der Antifouling – Anstrich aber an- oder abgeschliffen werden, sprechen sie die Arbeiten mit Ihrem Lagerbetrieb durch. Beim Schleifen muss die Fläche unter der Yacht immer mit einer Plane oder Folie abgedeckt werden, um den Schleifstaub als Sondermüll entsorgen zu können.

Ab Werft bieten wir Teflon – Antifouling VC 17 m von der Fa. International an. Hier entfällt das Anschleifen. Je nach Revier muss der Anstrich nach 1 – 2 Jahren wieder überstrichen werden.

### **25.4 Lackentferner**

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen.

## **26 Naturschutz**

Beachten Sie die geschriebenen und auch ungeschriebenen Regeln des praktischen Naturschutzes.

Befolgen Sie in den Naturschutzgebieten unbedingt die gelten Vorschriften, sofern ein Befahren solcher Gewässer gestattet ist. Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst aus der Ferne. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, damit die Tiere nicht gestört oder vertrieben werden. Halten Sie mindestens 300 m Abstand (möglichst mehr) zu Liegeplätzen von Seehunden und Vogelansammlungen und bleiben Sie auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie in diesen Bereichen nur mit niedriger Geschwindigkeit.

## **27 Abschließende Bemerkungen**

Dieses Handbuch folgt den Vorgaben der Richtlinie 2013/53/EU „über Sportboote und Wassermotorräder“ auch um die ungetrübte Benutzung der Yacht zu fördern.

Zu den Dingen, die nicht behandelt wurden gehört z.B. die persönliche Sicherheitsausrüstung. Sie fällt ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich des Skippers. Es ist selbstverständlich, dass für alle Personen an Bord geeignete persönliche Rettungsmittel vorhanden sein müssen. Aber auch die Beschaffung und Wartung von Notsignalen, eventuell Feuerlöscher, Verbandskasten, Reparaturwerkzeugen gehört dazu.

## 28 Geschäftsbedingungen

des Eurozentrums **Shark 24**

Bodo Günther

D-65202 Wiesbaden, Rheingaustraße 51

Wir sind Überzeugt, dass die von uns gebauten Yachten Qualitätsprodukte sind.

Für die Segelyacht gilt die gesetzliche Gewährleistung von 2 Jahren für

- ✓ eine fachgerechte Verarbeitung des GFK – Materials, einschließlich der Feinschicht (Gelcoat).
- ✓ Durch die sorgfältige Auswahl von Harzen und Glasmatten und Glasgewebe garantieren wir das Nichtauftreten von Osmose.

Im Übrigen gelten die nachfolgenden Gewährleistungsbedingungen des Deutschen Boots- und Schiffbauer – Verbandes, Hamburg:

1. Ist der Liefergegenstand mangelhaft im Sinne des BGB, so beschränken sich die Rechte des Kunden – soweit nicht eine Schadensersatzhaftung wegen Fehlens zugesicherter Eigenschaften in Frage steht – zunächst auf einer Nachbesserung. Lehnt die Werft eine solche Nachbesserung ab, kommt sie ihr nicht innerhalb angemessener Frist nach oder scheidet selbst der zweite Nachbesserungsversuch hinsichtlich ein und desselben Mangels, so kann der Kunde nach seiner Wahl Herabsetzung der Vergütung oder Wandlung verlangen. Die letztgenannten Rechte stehen ihm jedoch mit Ausnahme der Minderung des Werklohnanspruchs nicht zu, soweit der Mangel unerheblich ist.
2. Macht die Werft von Ihrem Nachbesserungsrecht Gebrauch, so kann sie den Mangel selbst oder durch einen von Ihr beauftragten Dritten beheben bzw. beheben lassen. Die Nachbesserung erfolgt nach Wahl der Werft in ihrem Betrieb oder an einem von dem Kunden nach billigem Ermessen und unter Berücksichtigung der Bedeutung des Mangels bestimmten Ort.
3. Die Gewährleistungsansprüche des Kunden erlöschen, soweit sie Mängel an Teilen betreffen, an denen der Kunde oder ein Dritter ohne Zustimmung der Werft Eingriffe vorgenommen hat; dies gilt nicht, soweit der Kunde die substantiierte Behauptung der Werft, der Kunde habe den Mangel herbeigeführt oder verstärkt, widerlegt. Sie erlöschen ferner, soweit der Kunde die mangelhaften Teile nicht in dem Zustand, in dem sie sich zum Zeitpunkt der Feststellung des Mangels befinden, zur Besichtigung durch die Werft bereithält. Sie erlöschen schließlich insoweit, als das s der Mangel ein Teil aus der Herstellung eines Dritten betrifft und der Kunde seine Zustimmung verweigert, dieses aus der Herstellung eines anderen zu verwenden.

Eurozentrum **Shark24** Bodo Günther Rheingaustraße 51 65201 Wiesbaden Tel.: 0049 611 23083

Neu und Gebrauchtyachten – Kran – Marina – Service [www.shark24.eu](http://www.shark24.eu) bodoguenther@gmail.com

4. Die Werft übernimmt keine Gewähr für Schäden, die aus nachstehenden Gründen entstanden sind: Ungeeignete oder unsachgemäße Verwendung, fehlerhafte Montage bzw. Inbetriebsetzung durch den Kunden oder Dritte, natürliche Abnutzung, fehlerhafte oder nachlässige Behandlung – insbesondere übermäßige Beanspruchung, Nichtachtung von Betriebsanleitungen, nicht geeigneter Betriebsmitteln und Austauschwerkstoffen, chemische, elektro – chemische und/oder elektrische Einflüsse, sofern sie nicht auf das Verschulden der Werft zurückzuführen sind.
5. Gewährleistungsansprüche sind ausgeschlossen, soweit die Werft einer besonderen Anweisung des Kunden hinsichtlich Materials entsprochen hat und soweit die Werft bei der Erteilung der Anweisung schriftlich auf den Gewährleistungsausschluss hingewiesen hat.
6. Die Gewährleistungsfrist für Teile, die nicht unter die obigen Regelungen fallen, beträgt 6 Monate und beginnt mit dem Datum der Lieferung bzw. der Abnahme.

**Anhang****EU – Konformitätserklärung**Eurozentrum ***Shark24***

Bodo GÜNTHER

Rheingaustraße 51 65201 Wiesbaden ☎ 0049 611 23083

www.shark24.eu ✉ bodoguenther@gmail.com

Hiermit erklären wir, dass das nachstehend näher bezeichnete Boot in seiner Konzeption und Bauart sowie in der von uns in Verkehr gebrachten Ausführung den grundlegenden Anforderungen

der **EU – Richtlinie 2013/53/EU „Sportboote und Wassermotorräder“**

entspricht. Bei Änderungen am Boot, die die grundlegenden Sicherheitsanforderungen berühren; verliert diese Erklärung ihre Gültigkeit.

Bezeichnung des Bootes: Segelyacht

Bootstyp: ***Shark24***

Identifikations-Nr.: **DE GUE 20.....**

Entwurfskategorie: C

Zertifizierungsmodul: A

Prüfbescheinigungs-Nr. 88.01.0350 vom 25.1.1999 zur Bescheinigung der Konformität des Yachttyps:

Germanischer Lloyd AG

Postfach 11 16 06

20416 Hamburg

Wiesbaden, den

.....

(Bodo GÜNTHER)