

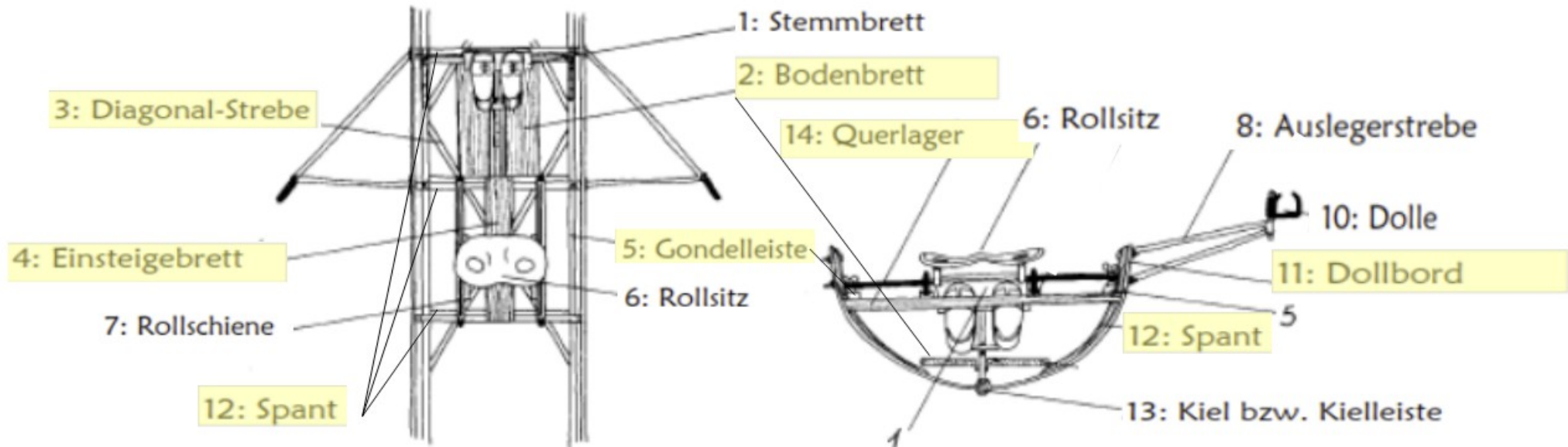
Inhalte

- Grundlagen Material:
 - Begriffe
 - Bauweisen von Booten und deren Eigenschaften
 - Übersicht
 - Klinker, formverleimte Holzboote, Trainingsboote, Wabenboote, Wabenflies
 - Gewichtsvergleich
 - Einfluß von Bootsformen auf Reibung u. Stabilität
 - Anteil des Bootsgewicht am Systemgewicht
 - Flügelausleger
- Bootsbenutzung: Wer darf was rudern?
- Leitsätze zum Umgang mit dem Material
- Ablauf vor und nach dem Rudern
- Umgang mit Rennbooten
 - Wo darf ich ein Boot anheben?
 - Wie hebe ich Rennboote mit Bespannung, wie hebe ich Boote aus dem Wasser
 - Wie hebe ich ein Rennvierer
 - Multitasking beim Einlegen eines Einers
 - Tragen eines Einers alleine
- Sicherheit im Rennboot
- Lagern von Booten
- Ordnung im Haus: Einer-, Zweier- und Bootswagen aufräumen
- Transportieren von Gigbooten mit dem Wagen
- Bootsschäden: Klassiker: Wellenbrecher, schlechtes Abtrocknen, krumme Ausleger, Wettereinflüsse, Schäden beim Einlegen ins Lager
- Reparaturen Wabenboot, Holzboot, Aufwände
- Wir sind der Verein, was stört das Werkstatteam, Bootspatenkonzept

Ziele:

- Informationen zum Umgang mit Rennbooten für erfahrene Breitensportler
- Achtsamer Umgang mit unserem Material

Grundlagen Begriffe - Wie heißt was?



Übersicht Bauweisen



Bauweise	Rumpf	Innenausbau	Decks	Beispielboot RGH
Holz-Klinker <small>bis 1955</small>	Vollholz klinkergeplankt	Vollholz	-	Kamerad
Holz-Schale <small>bis 1975 bis 2000</small>	Vollholz-Schale Holz formverleimt (3 Schichten)	Vollholz Vollholz/Sperrholz	-	Hai Bunsen
Vollkunststoff	Glasfaser /EP-Harz	Glasfaser /EP-Harz	Glasfaser /EP-Harz	Neckarschleimer
Kunststoff Komposit (Sandwich)	Polyester- Schaum Wabe (z.B.Nomex) Karbon/Kevlar/GF Epoxyharz Polyesterharz	Polyester-Schaum Wabe (z.B. Nomex) Karbon/Kevlar/GF Epoxyharz Polyesterharz	Polyester-Schaum Wabe (z.B. Nomex) Karbon/Kevlar/GF Epoxyharz Polyesterharz	Peter Lenz Fun42

Alle Mischformen möglich:

z.B. Margit Entenmann: Mischform aus Sperrholzspanten und Rumpf aus Komposit

Bauweisen Holzklinker

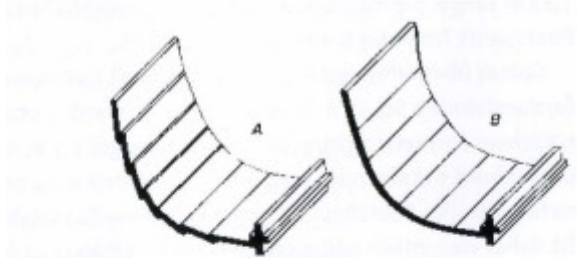


Abb.10: Klinker- und Karweel-Bauweise

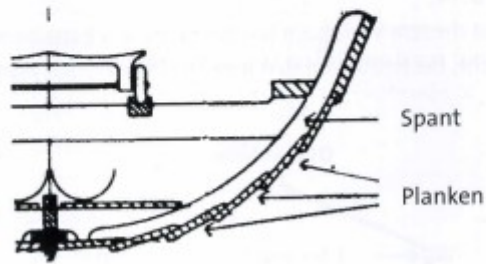


Abb.11: Klinker-Bauweise mit Spant



Kamerad (1950) und Bernhard (BJ1938)

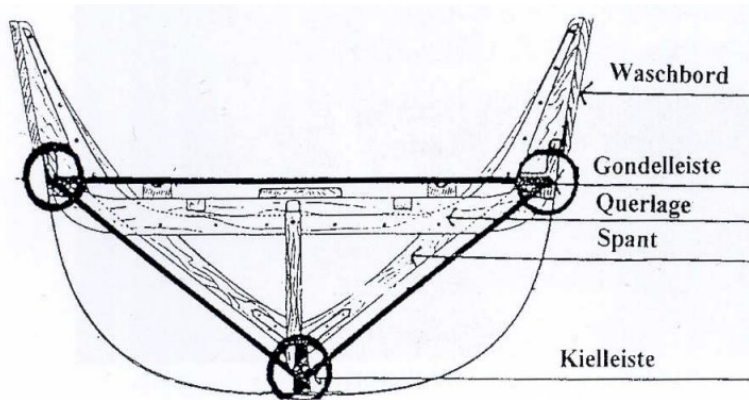


Abb.27: Tragender „Dreiecksverband“ bei Holzbooten



Mit Sperrholzschale, formverleimt
E.Frey (1960)



mit GFK-Schale
Stromschnelle/Kron (1993/1970)

Formverleimte Holzboote

- Aufbau der Form verleimten Aussenhaut aus 3 Sperrholzschichten auf einer Blockform mit Vakuumpresse
- Aufbau des Innenausbaus, Spanten auf Kielleiste und Gondelleiste auf einer Heling
- Zusammenführen der beiden

Wie funktioniert das Verpressen im Vakuum ?
 Beim Vakuumverpressen wird die Form in eine luftdichte „Tüte“ verpackt, aus der anschließend die Luft abgesaugt und mit einer Vakuumpumpe ein möglichst hoher Unterdruck erzeugt wird. Dabei werden dann alle Teile in dieser „Tüte“ vom Umgebungsdruck zusammengepreßt. Der von der Vakuumpumpe erzeugte Unterdruck sollte dabei möglichst hoch sein, damit ein maximaler Anpreßdruck zwischen Decklaminat und Wabenkern erzeugt wird. So wird bei einem Unterdruck von 0,9 bar ein Anpreßdruck von 0,9 N/mm² erzeugt. Das entspricht einer Gewichtskraft von 9 Tonnen pro Quadratmeter!



Blockform aus Holz Überzogene Gummihülle wird mit Vakuum beaufschlagt

Abb. 23.: formverleimte Bauweise - Blockform und Vakuumpresse



Kielleiste und Innenausbau wird auf Heling aufgebaut

Abb.22: Bau einer geklinkerten Gig

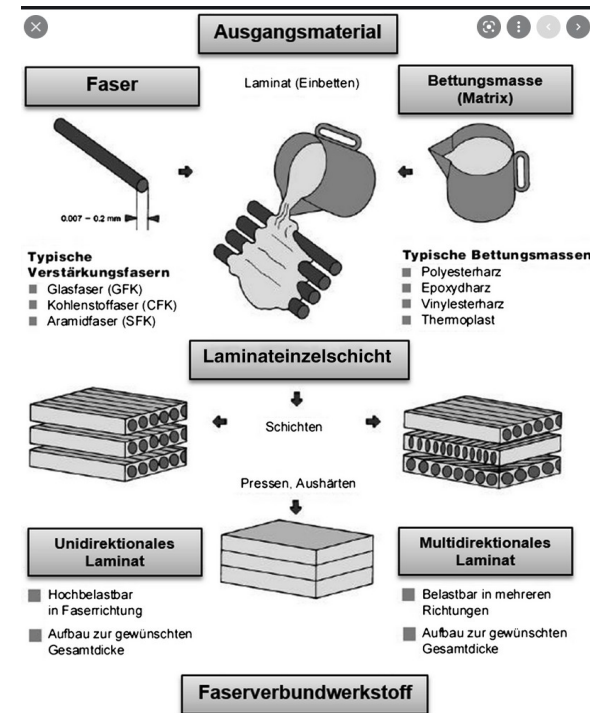
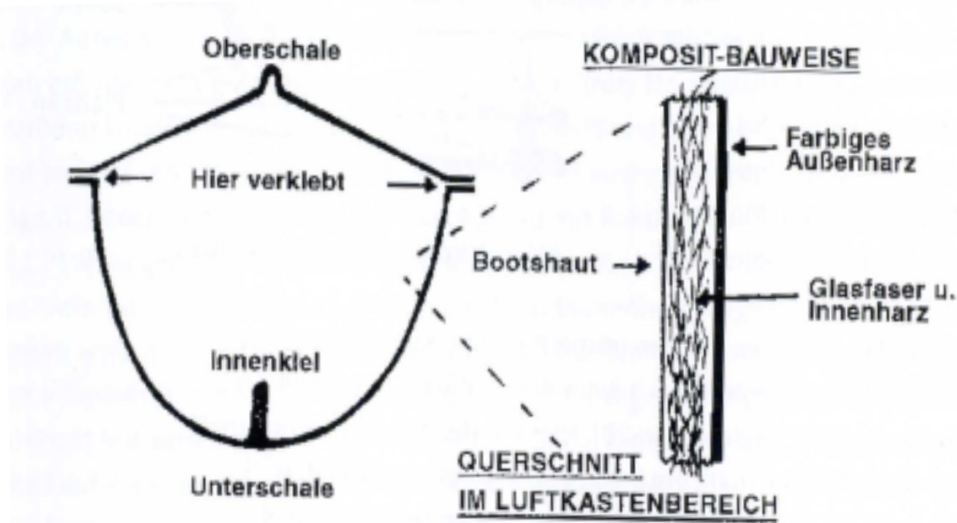


Abb.21: Klinkerbauweise

Aufbau Trainingsboote:

„Plastikbomber“ aus Glasfaser und Epoxy-Harz, z.B. Werle, Neckarschleimer
 Grundaufbau aus 2 verklebten Schalen

- + Robust, gut für Anfängerausbildung und Kenterübung
- + Stoßunempfindlich
- + leicht mit Harz und Glasfaser zu reparieren
- + Können auf Wagen gelagert werden
- + Preiswert, Trainingsboot aus GFK für 85 kg Boot „Ikarus“ kostet 3200€
- deutlich schwerer: Trainingsboot aus GFK für 85 kg Boot „Ikarus“ wiegt 20kg,



Aufbau Rennboote

Materialien für höherwertige Wabenboote:

- Nomexwabe (Kevlarpapier)
- Kevlar, Karbon, Glasfaser, EP-Harz

Boote werden in Negativform von aussen nach innen aufgebaut.

- auf Trennschicht folgt Gelcoat,
- Karbon- und Kevlarflies in EP-Harz getränkt aufgelegt
- Nomexwabe
- Karbon- und Kevlarvlies
- Vakuumverpresst
- Innenausbau folgt

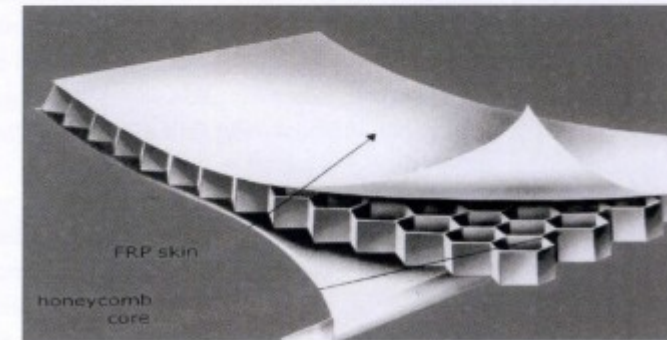
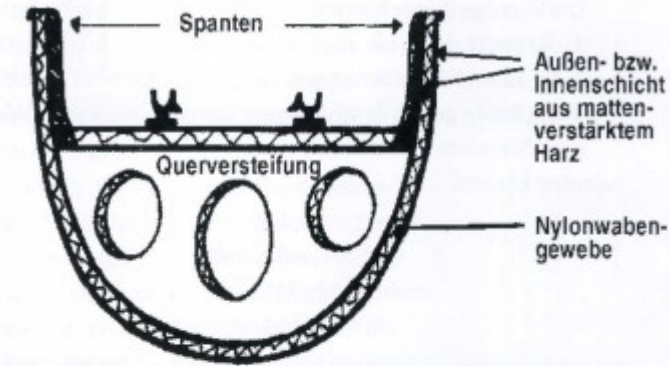


Abb. 14: Sandwichbauweise

Sandwich-Leichtbauteile in Wabenbauweise

Aramid-Wabe 29 kg/m³

Stützstoff für leichte Sandwich-konstruktionen

Beschreibung

- hohe Schlag-, Vibrations- und Ermüdungsbeständigkeit
- extreme Druckfestigkeit
- sehr gute Chemikalienbeständigkeit

Aramid-Waben sind nichtmetallische, leichtgewichtige Waben aus Nomex®-Papier (Kevlar®-Papier) die mit hitzebeständigem Phenolharz, entsprechend den strengen Anforderungen der Luftfahrt, beschichtet sind. Die Verbindung von Aramidfasern und Phenolharz verleiht der Wabe ihre herausragenden Eigenschaften. Die hexagonalen (sechseckigen) Zellen garantieren eine optimale Festigkeit und Steifigkeit sowohl bei flachen, als auch bei bearbeiteten Sandwichstrukturen. Die Verformbarkeit in dünner Stärke vor z.B. 2 - 3 mm ist gut.

	Glasfaser (E-Glas)	Kohlenstofffaser (HF)	Aramidfaser (Kevlar29)
Dichte (g/cm)	2,54	1,8	1,44
Zugfestigkeit(N/mm)	1300	3500	2760
Druckfestigkeit E-Modul (kN/mm)	73	210	59
Bruchdehnung (%)	2,0	1,0	4,0

spröder

Haftet sehr schlecht bei Reparatur

Bauweisen

Rennboote aus Wabenmaterial

- + sehr leicht, Wabenboot – für 85kg „Joe“ wiegt 14kg,
- + sehr steif, das Boot hält die Form trotz großer Kräfte
- sehr teuer, „Joe“ kostet 13.000€
- sehr stoßempfindlich, vor allem gegenüber spitzen Gegenständen
- nur sehr aufwendig zu reparieren
- erfordert sehr gut geschulte und umsichtige Ruderer beim Transport
- erfordert hochwertigen Lagerplatz

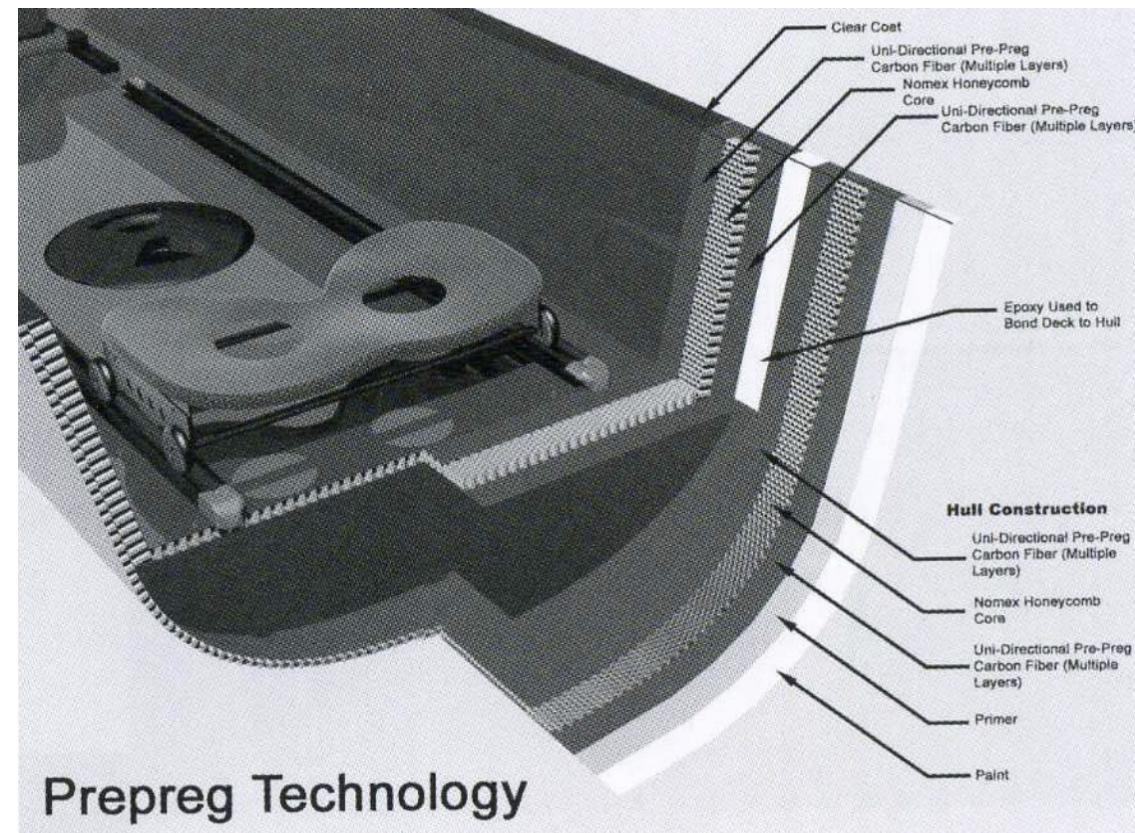


Herstellung Ku-1x in der Form

Vergleich zum Rennboot aus Holz:

- Holzeiner ist 1,5kg schwerer
- + weniger stoßempfindlich
- + gebraucht preiswert zu bekommen
- + in Handarbeit zu restaurieren

=> ideal für erfahrenen Breitensport



Neu: Trainingsboote mit Wabenfließ

Zwischenlösungen zwischen Plastikbomber und Wabenbooten z.B. Swift

Lantor Coremat® Wabenvlies



Es handelt sich um eine Art Wabenmattenvlies aus Polyesterfasern mit Sechskantstruktur, wobei ein ausgezeichneter Harzfluß und hervorragende Drapierbarkeit gewährleistet sind.

Vorteile des Lantor-Coremat®-Wabenvlies:

- einfach sowohl im Handauflege- als auch im Vakuumverfahren zu verarbeiten
- reduziert ganz erheblich das Laminatgewicht und erspart somit Harz und Härter und Arbeitszeit
- wasserfest und witterungsbeständig
- kein Aufblättern oder Delaminieren
- ausgehärtete Lamine sind äußerst druck- und stoßfest und besitzen hohe Steifigkeit
- sowohl mit Epoxid-, als auch mit Polyester- und Vinylesterharzen zu verarbeiten.

Technische Daten:

Trockengewicht	80 g/m ²
Dicke (trocken-nass)	2,0 mm
Mattenbreite	1000 mm
spezifisches Gewicht (ausgehärtet)	0,54 g/cm ³
Wabendurchmesser	ca. 3 mm
Harzverbrauch	900 - 1000 g/m ²

- + weniger Stoßempfindlich als Wabenboot
- + Reparaturfähigkeit besser bei geschlossen porigem Schaum
- Einer ca. 2,5 kg schwerer als Wabenboot

Bootsklassen und deren Materialien bei Swift



Club: Ausbildungs- und Trainingsbetrieb, robust gebaut, daher sehr belastbar

- Rumpf in: **Lantor Coremat-Kern mit Kevlar- und Glasfasergewebe sowie Carbonverstärkungen**
- Waschbord, sowie Vor- und Achterdeck in: Lantor Coremat-Kern mit Kevlar- und Glasfasergewebe sowie Carbonverstärkungen
- Rollbahndeck in: hochdichtem, gekapseltem PVC-Schaumkern mit beidseitiger Schicht aus Glasfasergewebe
- Bootsgewicht: ca. 15-20% über dem jeweiligen FISA-Limit

Racer: Trainingseinsatz, mit leichten Gewichtsnachteilen zu "Elite" und "Carbon Pro", dennoch konkurrenzfähig gegenüber den Booten mit Wabenkonstruktion

- Rumpf in: beidseitigem **Lantor Coremat-Kern, Kevlargewebe sowie Carbonverstärkungen**
- Waschbord, sowie Vor- und Achterdeck in: Wabenkern oder PVC-Schaum mit Kevlar- oder Carbongewebe sowie Carbonverstärkungen
- Rollbahndeck in: hochdichtem, gekapseltem PVC-Schaumkern mit Carbon- und Kevlargewebe
- Bootsgewicht: ca. 10-15% über dem jeweiligen FISA-Limit **RGH: PETER LENZ -**

Elite: Zielgruppe ist der Leistungs- und Wettkampfsport

- Rumpf in: **Wabenkonstruktion mit beidseitigem Kevlargewebe sowie Carbonverstärkungen**
- Waschbord, sowie Vor- und Achterdeck in: Wabenkonstruktion mit beidseitigem Kevlargewebe sowie Carbonverstärkungen
- Rollbahndeck in: hochdichtem, gekapseltem PVC-Schaumkern mit beidseitiger Schicht aus Kevlar- und Carbongewebe
- Bootsgewicht: im jeweiligen FISA-Limit **RGH: InterStella und Pluto -**

Carbon Pro: Zielgruppe ist der Hochleistungs- und Wettkampfsport, extrem fest und steif

- Rumpf in: **Wabenkonstruktion mit beidseitigem Carbongewebe sowie Carbonverstärkungen**
- Waschbord, sowie Vor- und Achterdeck in: Wabenkonstruktion mit beidseitigem Carbongewebe sowie Carbonverstärkungen
- Rollbahndeck in: hochdichtem, gekapseltem PVC-Schaumkern mit beidseitiger Schicht aus Carbongewebe
- Bootsgewicht: im jeweiligen FISA-Limit

Gewichtsunterschiede bei Gigbooten

Alltagstauglich bedeutet robust und reparierbar

C- Vierer mit/Fünfer ohne Steuermann "Karlisch" Sandwichdecks

für allgemeinen Ruderbetrieb, Anfängerausbildung, Regatten und Wanderfahrten

S-Class

Karbon- Kevlar- Rumpf, Sandwichdeck- Ausbau, karbonverstärkte Spanten.
Leichter und steifer, als ein Boot mit Holzinnenausbau.

RS-Class

Karbon- Sandwichlaminat- Rumpf.
Karbonverstärkte Spanten, karbonverstärktes Waschbord, Karbonkiel, Karbonrollsitze, Karbonstemmbretter



Beispiel Baumgarten C4+/C5- Vineta:

Gewicht S-Class mit Karbon/Kevlar Haut: 82kg

RS-Class mit Wabe: 77 kg => Delta 5kg

Je Ruderplatz 1kg Gewichtsersparnis vs. massiver Verlust Robustheit und Reparierfähigkeit

Einfluß von Bootsformen auf Reibung u. Stabilität

Ist ein Boot mit halb rundem Querschnitt optimal?

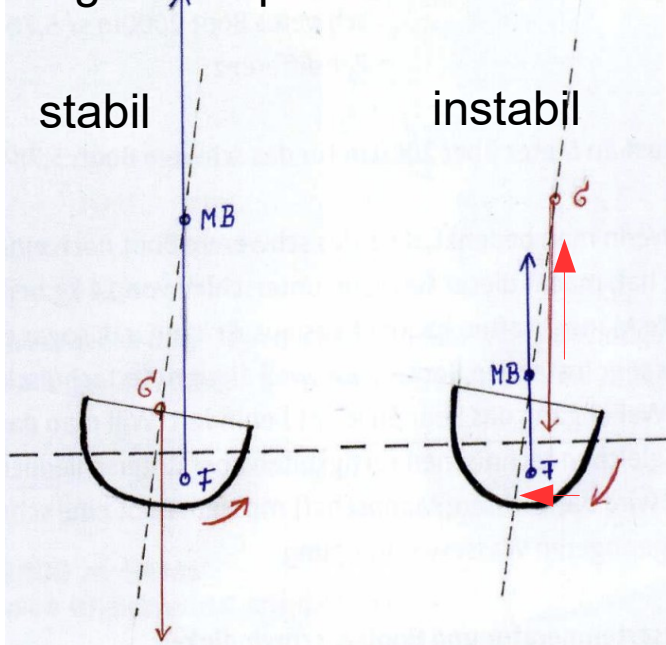
- + Geringste Oberfläche und damit weniger Widerstand
- erfordert aber sehr hohes rudertechnisches Können, sonst kippt das Boot, Vorteil geht verloren, kehrt sich in negative um

Stämpfli Boote für stabile Form bekannt: Florian lässt sich besser stellen

Verhalten bei gekränkter Boots-lage

Pottiger Rumpf

Halb rund



G: Schwerkraftzentrum
 F: Verdrängungszentrum, Auftrieb
 MB: Schnittpunkt der Senkrechten über F mit der Bootsmittellinie

=>

Bei gleicher Kränkung:

je schmaler das Boot, (Verdrängungszentrum rutscht nach innen)
 je höher der Massenschwerpunkt,

desto instabiler die Boots-lage

Je mehr das Boot auf Schnelligkeit entwickelt wurde, ,
 desto besser muß die Technik der Mannschaft sein

Abb.: Bootsquerschnitte und Stabilität

Einfluß von Bootsgewichten auf Laufgeschwindigkeit

	Leichtes Boot	schweres Boot
Mannschaft 8 er: 8x86kg=	688kg	688kg
Steuermann	50kg	50kg
Bootsgewicht	96kg FISA mind	110kg Delta 14kg
Riemen	23kg	23kg
Summe	G1=849kg	G2=863kg (+1,65%)

Energieerhaltung: Geschwindigkeitsdifferenz bei angenommenen 5,8m/s für das leichte Boot
(Dauer eines 2000m Rennens = 5min und 44,4s)

Geschwindigkeitsdifferenz = $V_1 \times (1 - \sqrt{G_2/G_1})$


= -0,016 m/s




bedeutet über 2000m eine Zeitdifferenz von 0,9 sec bzw. 5,2m

Flügelausleger


Vorteile: + Versteift das Boot zusätzlich, das Boot darf weicher werden
 + kann mit Schnellspannsystem ausgestattet werden

Nachteile: - schwerer als Standardausleger
 - baut höher, erhöhter Platzbedarf beim Lagern auf Einerwagen








R - Flügelausleger Aluminium




Der Aluminium Ausleger ist aus einem hochfesten und exklusiv für uns hergestellten Aluminiumprofil verschweißt. Alle Ausleger sind standardmäßig zum Schutz vor Salzwasser eloxiert. Der Ausleger ist in der Bootlängsachse, Anlagenhöhe und Dollenabstand verstellbar und mit Kunststoff-Insertdollen und längenverstellbaren Druck-Streben ausgestattet.

C - Flügelausleger Carbon



Der Carbon-Ausleger ist aus Carbonfaserprepreg unter hohem Druck und Temperatur hergestellt. Hierdurch sind geringe Gewichtstoleranzen, hohe Festigkeit bei geringem Gesamtgewicht gewährleistet. Ab sofort sind jetzt alle Carbon-Ausleger mit einem zusätzlichen UV-Schutz ausgestattet. Der Ausleger ist in der Bootlängsachse, Anlagenhöhe und Dollenabstand verstellbar und mit Kunststoff-Insertdollen und längenverstellbaren Druck-Streben ausgestattet.

X - Druckflügelausleger Carbon



Der Carbon-Ausleger ist aus Carbonfaserprepreg unter hohem Druck und Temperatur hergestellt. Hierdurch sind geringe Gewichtstoleranzen, hohe Festigkeit bei geringem Gesamtgewicht gewährleistet. Ab sofort sind jetzt alle Carbon-Ausleger mit einem zusätzlichen UV-Schutz ausgestattet. Der Ausleger ist in der Bootlängsachse, Anlagenhöhe und Dollenabstand verstellbar und mit Kunststoff-Insertdollen ausgestattet.

Möglichkeiten und Probleme mit Flügelauslegern

Lagerung

- + Abgeriggerte Boote lassen sich platzsparender lagern
- + Keine Dollen, die andere Boote beschädigen können
- Aufwand mit Schnellspannern im Alltag
- Boote mit 5. Strebe haben zus. Schnellspanner und Befestigung am Dollenstift



Morgen 36 Bootsplätze mit Hängelagersystem mit Schnellspanner

vs.

Heute 10 Bootsplätze mit Standardausleger in unserer Rennboothalle

Transport von C-Booten auf Wagen

Wagen für Gigboote mit Flügelauslegern transportieren „Kiel unten“

Meist in hängenden Schlaufen – damit kommt man die Rampe nicht hoch



Einstufung

Was darf ich rudern?



Einstufung der RGH-Mitglieder in:

- Breitensport
 - *erfahrener Breitensport*
 - *ehemalige* Rennruderer
 - *aktive* Rennruderer
- Schilder und Farben am Bootslager sowie Symbole im Fahrtenbuch beachten
 - Obmann ist verantwortlich und hat die Verpflichtung noch nicht erfahrene Ruderer einzuweisen. Er gibt die Kommandos
 - Die Hälfte der Mannschaft muß für das Boot freigegeben sein
 - Die Meldung „Unerlaubte Bootsnutzung“ soll nicht ignoriert werden. Bei vermeintlicher Fehleinstufung bitte bei Vorstand Breitensport melden.

Foto vom Fahrtenbuch



Einteilung der Ruderinnen und Ruderer

Als Grundlage für die Zuweisung der Bootskategorien

Anfänger:

Alle, die gerade einen Anfänger – oder Fortgeschrittenenkurs absolvieren.
Das Bootsmaterial darf nur durch den Ausbilder zuweisen werden.

Breitensportler:

Alle Mitglieder der Ruderabteilung.

Alle Boote mit grünem Schild am Bootslager dürfen gerudert werden.

Name des Bootes	kg
Breitensportler	ehemalige Rennruderer
erfahrene Breitensportler	Rennruderer

Erfahrene Breitensportler:

Dieser Status kann beim

Abteilungsvorstand beantragt

werden, wenn folgende Kriterien

durch den Ruderer / die Ruderin erfüllt werden:

- Rudererfahrung von mindestens 2000km
- 200 Steuerkilometer auf dem Steuermannsplatz oder als „Wendehals“
- Teilnahme an mindestens einer Tagesfahrt oder Wanderfahrt
- Unterstützung des Ausbildungsbetriebes an mindestens 2 Terminen pro Jahr
- Teilnahme an der Veranstaltung „Sicherheit auf dem Wasser“ durch die Wasserschutzpolizei Heidelberg

Alle Boote mit grünem und orangem Schild am Bootslager dürfen gerudert werden.

Ehemalige Rennruderer / aktuelle Rennruderer:

Bootsnutzung nach Absprache mit dem Vorstand und den Trainern.

Name des Bootes	kg
.....	ehemalige Rennruderer
.....	Rennruderer

Wir bitten um Einhaltung der Klassifizierung.

Gez.

Der Vorstand

Bootsbenutzung in der RGH



Die Boote der RGH sind mit grünen, gelben oder roten Namensschildern ausgezeichnet. Dies entspricht den folgenden Rudergruppen, für deren Benutzung das entsprechende Boot freigegeben ist:

Name des Bootes	kg
Breitensportler	ehemalige Rennruderer
erfahrene Breitensportler	Rennruderer

Breitensportler
Alle Mitglieder der Ruderabteilung.
Teilnehmern an Anfänger- oder Fortgeschrittenenkursen wird das Bootsmaterial durch den Ausbilder/die Ausbilderin zugewiesen.

Name des Bootes	kg
-----	ehemalige Rennruderer
erfahrene Breitensportler	Rennruderer


Erfahrene Breitensportler
Dieser Status kann beim Abteilungsvorstand beantragt werden (s.u.).
Vor erstmaliger Nutzung von Rennbooten ist Rücksprache mit der Leiterin Breitensport und/oder dem Leiter Technik und eine Einweisung in den Umgang mit Rennbooten erforderlich!

Name des Bootes	kg
-----	ehemalige Rennruderer
-----	Rennruderer

Aktuelle und ehemalige Rennruderer
Bootsnutzung nach Absprache mit dem Leiter Sport, der Leiterin Breitensport und/oder dem/der Trainer/in.

Wie bin ich eingestuft?

Die persönliche Einstufung kann im Fahrtenbuch eingesehen werden:

1. Klicke auf die Schaltfläche  „Statistik erstellen“
2. Wähle die Statistik „Gruppeneinteilung“ und klicke auf „Statistik erstellen“.

3. Klicke auf die graue Schaltfläche hinter dem Textfeld, wähle die anzuzeigende Gruppe aus und klicke auf „OK“.



4. Es erscheint eine alphabetisch sortierte Übersicht über alle Mitglieder der ausgewählten Gruppe, die im laufenden Jahr bereits gerudert haben.

Bootsbenutzung bei der RGH

Erfahrener Breitensport

Die Eingruppierung in den erfahrenen Breitensport kann durch die Leiterin Breitensport (Brigitte Haller) oder Leiter Technik (Markus Wolf) vorgenommen werden. Folgende Kriterien werden dabei berücksichtigt:

- Rudererfahrung von mindestens 1000 km
- 200 Steuerkilometer auf dem Steuermannsplatz oder als Wendehals
- Kenntnis der Verkehrsregeln auf dem Neckar und der Ruderordnung der RGH
- **Kenntnis des Umgangs mit Waben- und Rennbooten und Teilnahme an der Veranstaltung „Umgang mit den Booten des erfahrenen Breitensports“. Diese Veranstaltung hält der Leiter Technik nach Rücksprache ab – bitte wendet euch an Markus Wolf.**
- Teilnahme an mindestens einer Tages- oder Wanderfahrt
- Aktive Unterstützung des Vereins bei den anfallenden Aufgaben, z.B. Ausbildung, Bootsreparaturen, Durchführung der Regatta, Hauspflege u.dgl.

Welche Ruderer kann ich mitnehmen?

Ruderer des erfahrenen Breitensports (gelbe Gruppe) dürfen Ruderer des Breitensports (grüne Gruppe) in gelb markierten Booten mitnehmen, sofern sie diese dafür als geeignet ansehen. **Mindestens die Hälfte einer Bootsmannschaft muss dem erfahrenen Breitensport zugeordnet sein.**

Ziel dieser Regel ist es, dass die mitnehmenden Ruderer den richtigen Umgang mit den Booten weitergeben und die eigene Rudertechnik in anspruchsvolleren Booten verbessert werden kann. Die Verantwortung für die Ausfahrt trägt der Obmann/die Obfrau, der/die dem er-

fahrenen Breitensport zugeordnet sein muss. Sollte bei Eintragung einer Bootsmannschaft ins elektronische Fahrtenbuch weniger als Hälfte der Ruderer die Zuordnung zur nötigen Bootkategorie haben, weist das Fahrtenbuch mit einem Hinweis darauf hin.

Ich bin falsch eingruppiert! Was muss ich tun?

Bitte sende uns eine Nachricht über die Fahrtenbuch-Schaltfläche „Nachricht an Admin“ oder sende eine E-Mail (Kontakt s.u.).

Wir bitten um die Einhaltung dieser Regelung.
Der Vorstand

Kontakt:

Leiterin Breitensport	Brigitte Haller	b.haller@rgh-heidelberg.de
Leiter Technik	Markus Wolf	m.wolf@rgh-heidelberg.de
Leiter Sport	Tim Schreiber	t.schreiber@rgh-heidelberg.de



Vor und nach dem Rudern

Ablauf vor dem Rudern

- Ins Fahrtenbuch eintragen! Obmann bestimmen. Der Obmann trägt Verantwortung! Gibt Kommandos
- Stehen Böcke im Hof? Böcke raus stellen.
- Lagerung des Bootes prüfen, wie und wo liegt das Boot? Worauf werde ich beim Zurücklegen achten müssen?
- aus´m Haus tragen: vorab Verantwortung klären:wer sagt an,wer prüft Weg auf Kollisionen BS+SS
- Boot vor die Knie nehmen
- Boot in die Böcke legen
- Zustand prüfen (Rollsitz drin, leichtgängig), Länge Sicherheitsschnürsenkel? Schnellausstieg?
- Tennisbälle (Dollenschutz) entfernen,
- Luftkastendeckel schliessen
- Evt. Dollenclips prüfen und passend einstellen
- Auf der Schulter, über Kopf zum Steg tragen, übers Knie ins Wasser ablegen, Risiko: Schwert, Wellenbrecher
- Einsteigen mit einem Fuß aufs Trittbrett, auf Fünfte Strebe achten, eine Hand ans Dollbord, die andere an beide Skullgriffe; Abstoßen mit Fuß, hinsetzen, Füße ins Stemmbrett

Nach dem Rudern

- Mit Schwung und Kraft aus dem Wasser: Boot auf die Knie und über Kopf Anheben
- Auf den Hof tragen (Risiko: Wellenbrecher, Schwert, Ausleger)
- In den Böcken:- Abspritzen, gut abtrocknen, Augenmerk auf tiefste liegende Kanten (Dollbord)
 - Umdrehen
 - Rollschienen putzen, dabei Rollen auf gleichmäßigen Lauf prüfen
 - Alle Luftkastendeckel öffnen – Wasserstand im Kasten prüfen, ggfs. melden
 - Dollen schließen, Tennisbälle aufziehen
 - über Ausleger peilen – gerade?
 - Boots aussenhaut prüfen, war während der Fahrt etwas störend? Kollisionen?
- Boot in die Halle tragen, vorsichtig ins Lager legen, prüfen ob es korrekt liegt
- Aus dem Fahrtenbuch austragen, evt. Schäden an Skulls oder Boot melden
- Wenn man das letztes Boot war: Aufräumen: Wagen rein schieben, Böcke reintragen, Wasserschlauch,..

Leitsätze



- Das Bootsmaterial ist extrem teuer und empfindlich
=> achtsamer Umgang ist erforderlich
Vor allem beim Transport an Land entstehen die meisten Schäden
- Wir helfen uns Gegenseitig: Jeder darf jeden fragen und jeder hilft dem anderen
- Einer hat immer das Kommando: Benennt einen Obmann, der auch im Fahrtenbuch als „eins“ registriert ist
- Zum Rudern gehört auch der Bootstransport und die Bootspflege:
 - Wissen über den korrekten Transport und korrekte Lagerung
 - Wissen darüber Schäden zu prüfen, ordnungsgemäßen Zustand beurteilen können
 - Reinigen der Boote
 - Polieren der Wabenboote von Empacher



Umgang mit Ruderbooten

Wo darf ich ein Boot anheben?



- Gigboot:**
- NIE am Dollbord
 - NIE am Ausleger
 - NIE am Stemmbrett
 - am Spant, Querstreben
 - an der Gondelleiste
 - an spez. Griffleisten (Vineta)

- Rennboot:**
- NIE am Ausleger
 - NIE am Stemmbrett
 - NIE am Luftkasten
 - direkt am Spant

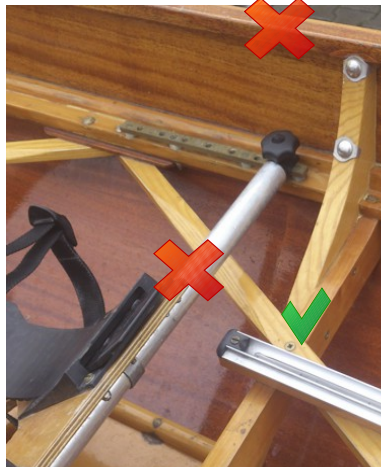
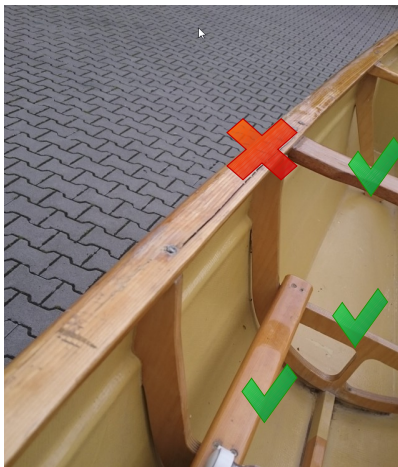
Beispiel: Ausgerissenes Dollbord:

Falsches anheben am Dollbord führt zum Ausreißen der Holzleiste und überlastet die Verbindung zum Spant. Mikrospalte sammeln Wasser und faulen...

Bei Einern und Zweiern:

am Luftkasten, wenn nötig:

- Holzboote mit Folie: flächig an Aussenhaut: Folie nicht eindrücken
- Wabenboote/ Trainingsboote mit Luftkasten ohne Folie: über Kante



Umgang mit dem Rennboot

Wie hebe ich Rennboote mit Bespannung



Die Bespannung auf den Luftkästen ist nur eine verklebte Folie, die bei kleinster Belastung einreißt.

Darunter liegt ein Fachwerk aus schmalen Holzleisten.



Die Boote dürfen im Bereich der Luftkästen von oben nicht belastet werden.

Boote flächig von aussen greifen. Folie nicht berühren!



Alternativ an Spanten tragen!



Umgang mit dem Rennboot

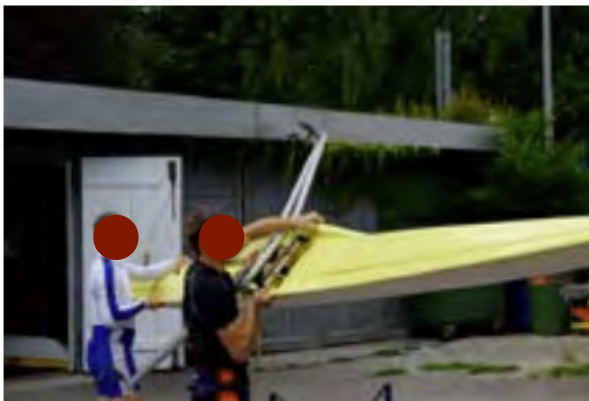
Wie hebe ich ein Rennboot aus dem Wasser?



Nun nimmt einer vorne im Bug-Bereich ca. 1m nach dem Wellebrecher und einer ca. 1m vor dem Cockpit das Boot aus dem Wasser. Am besten mit der linken Hand über, so dass der Bug gleich voraus gehen kann.



Bei den Böcken angekommen (die vorher im richtigen Abstand aufgestellt wurden bzw. vor dem Hochtragen überprüft wurde, dass Böcke für einen Renneiner da stehen) wird das Boot vor den Böcken in die Hände genommen.



Über die Böcke gehoben und dann in die Böcke abgesetzt.

Umgang mit dem Rennboot: Rennvierer

Wie trage ich den Rennvierer aus der Halle?



1. Als erstes müssen sich alle Ruderer des Team gleichmässig an den Spanten verteilen - am besten der Größe nach.

2. Das Boot wird **VORSICHTIG** aus dem Lager gehoben und die Gangseite sofort leicht abgekippt

3. Dabei aufpassen, dass man mit den Auslegern nicht an Booten drüber, runter hängen bleibt oder berührt.

4. Das Boot abgekippt auf der Schulter/ über Kopf aus der Halle tragen, dabei beachten, dass man die Hallentore nicht berührt

==> also ganz **GERADE** aus der Mittelhalle tragen.

==> Werkstatthalle mit Gastrobereich erfordert ein schräges heraustragen aus der Halle

Umgang mit dem Rennboot: Rennvierer

Ablegen, anheben des Boots in/ aus dem Bock



Ablegen des Bootes auf die vorab herausgestellten Böcke

5. Das über Kopf befindliche Boot auf Kommando mit Körperdrehung auf die Knie herablassen. Nicht direkt in die Böcke ablassen!

6. Das Boot gemeinsam über die Böcke tragen und ablegen.

-Fürs Rudern vorbereiten... Bälle runter, Dollen öffnen, Luftkästen schließen, Einstellungen prüfen..

-Für die Halle vorbereiten.... putzen, abtrocknen, Dollen zu, Bälle rauf, Luftkästen öffnen, auf Schäden prüfen



Boot aus den Händen anheben und zum Wasser/ in die Halle tragen

7. Auf jeder Seite des Bootes treten je zwei sich gegenüber stehend an die Ausleger bei den Spanten.

8. Das Boot wird aus den Böcken gehoben und das Team tritt neben die Böcke - ca. 1m.

9. Aus den Händen wird auf Kommando (zusammen – auf Schulter - über Kopf) das Boot über den Kopf gehoben.

10. Nun das Boot auf einer Seite abkippen - am besten und sinnvollsten auf der Seite abkippen auf der sich das Lager befindet



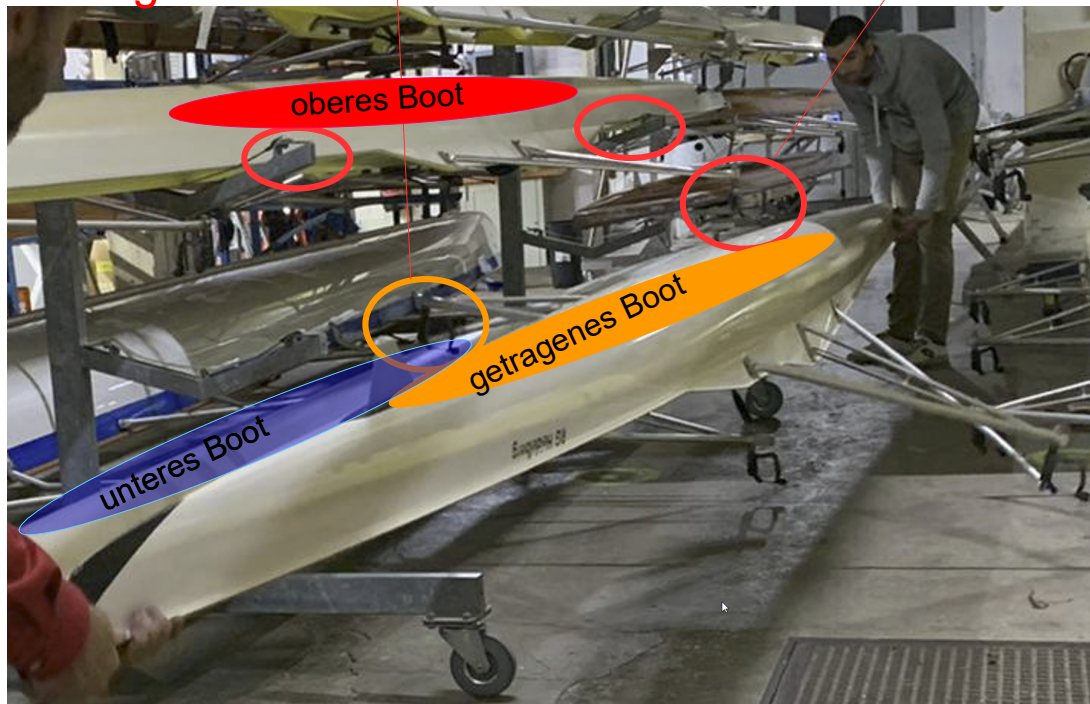
Multitasking beim Herausheben eines Einers

Gleichzeitig auf

den Abstand der **Stb.-Dolle des getragenen Bootes** zum Rumpf des **unteren Boot** sowie auf den Abstand des **eigenen Bootsrumpf** zur **Bb.-Dolle des oberen Bootes** achten.

→ Boot von unten leicht schräg in das Lager einlegen, dabei

1. **Bootsrumpf unterhalb** der **Bb.-Dolle des oberen Bootes** führen
2. **Stb.-Dolle** des getragenen Bootes über den **Rumpf des darunter liegenden Bootes** führen
3. **Lager des oberen Bootes** beachten und nicht mit Bootsrumpf touchieren



Neues Bild
draussen
machen!

Zur Entschärfung sind Tennisbälle NÖTIG -> Umsetzung in allen Bootshallen an allen Booten

Umgang mit dem Rennboot

Wie trage ich ein Renneiner aus der Halle?



1. Sich so am Boot platzieren, dass man das Boot 100% ausbalanciert hat, es bietet sich an die Hände jeweils ca. 50cm vom dem Schwerpunkt in entgegengesetzte Richtung zu positionieren.

2. Nun das Boot leicht anheben und leicht abgekippt zu sich raus manövrieren - SOBALD es geht unter das Boot tauchen.

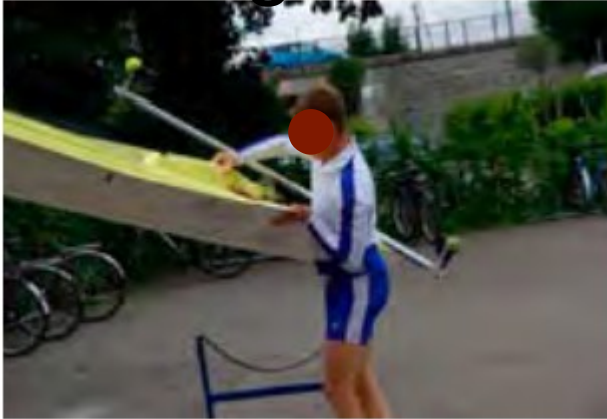
3. Das Boot ganz VORSICHTIG komplett aus dem Lager rausheben OHNE ein anderes Boot zu Berühren.

4. Jetzt kann das Boot abgekippt werden, so dass man mit den Auslegern aus der Halle raus kommt. Höhe der Hallentore beachten.

5. Ausserhalb der Halle, das Boot vor den Böcken runter lassen und in die bereit gestellten Böcke setzen.

ACHTUNG: das Schwert und Wellenbrecher müssen frei sein - also die Böcke so aufstellen, dass sie je ca. 1m vor und hinter dem Cockpit stehen

Wie trage ich ein Renneiner zum Steg?



Zum Wasser tragen/ Einwassern

Wenn das Boot optimal für die Ausfahrt eingestellt ist positioniert man sich am besten über den Schwerpunkt des Bootes.

1. Die Hände entgegen gesetzt zu einander ca. 50cm vom Schwerpunkt plazieren. Am besten die rechte Hand Richtung Heck, die linke Hand näher zum Bug.
2. Das Boot aus den Knien - NICHT aus dem Rücken - anheben und am besten auf der linken Schulter ablegen.
3. In dieser gekippten Stellung Richtung Wasser gehen

Umgang mit dem Rennboot

Wie lege ich einen Renneiner zu Wasser?



4. Achtung, dass der Bug nicht auf der Gangway aufschlägt, deshalb das Heck nicht zu hoch halten.

5. Mit dem Heck Flussabwärts gehen.



6. Nun das Boot von der Schulter nehmen und vor dem Bauch halten.

7. An die Stegkante herantreten.

8. In die Knie gehen und das Boot ins Wasser absetzen.

Wer's lernen will: - Zu zweit üben!

- Wer's nicht übt, lernt's nie

- Mit einem Trainingsboot üben!

- Holz- oder Wabenboote nur bei absolut sicherem Umgang und Übung

Wie hebe ich einen Renneiner aus dem Wasser?



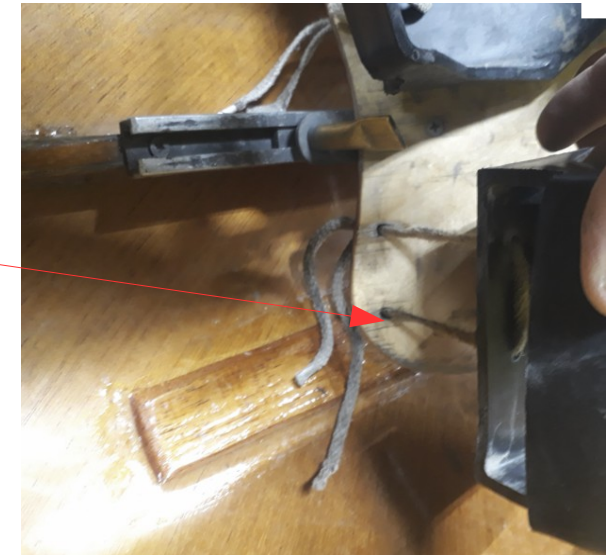
Auswassern und hochtragen

1. Wieder eine Position in der Schwerpunktmittle finden.
2. Die Arme links und rechts vom Schwerpunkt platzieren - dies Mal den linken Arm Richtung Bug und den rechten Richtung Heck.
3. Aus den Knien das Boot aus dem Wasser heben
4. Nun das Boot über den Kopf heben und mit Bug voraus nach oben gehen.
5. Um das Boot besser zu transportieren bzw. es auszubalancieren kann auch der Kopf zur Unterstützung hinzugezogen werden.

Im Notfall schnell raus aus Stemmbrett /Ruderschuhen! Einstellung vor dem Rudern prüfen!

Korrekte Einstellung Fersenband:

- Länge des Fersenbandes zwischen Brett und Schuh bzw. Flexfootplatte soll 7cm sein.
- Ruderer müssen vor der Fahrt prüfen und ggfs. Korrigieren.
- Gilt für Schuhe und auch Flexfootssystem (Concept2)
- Bei Flexfootssystem bei mittlerer Position der Fußplatte prüfen



Schnellausstieg aus Schuhen mit Reißleine

- Stemmbretter mit Schuhen müssen mit einer Reißleine zum Schnellausstieg ausgestattet sein.
- Bei Bedarf unterstützt die Werkstatt bei der Neubeschaffung von Schuhen



Verantwortlich für die korrekte Einstellung sind die Ruderer!

Die Werkstatt kann nicht 70 Boote prüfen und einstellen, unterstützt aber die Ruderer bei Fragen der Materialbeschaffung und Problemen.

Empacher Schuh mit BOA Schließsystem

Tennisbälle im Hof und an Wagen



Neue Vorgabe für Umgang mit Tennisbällen als Dollenschutz in der RGH

Nötig durch immer mehr Schäden aufgrund von unachtsamem Umgang mit dem Bootsmaterial:

Ein Boot darf **nur mit Tennisbällen aus dem Lager** und aus dem Haus genommen werden, um im Hof in Böcke gelegt zu werden.

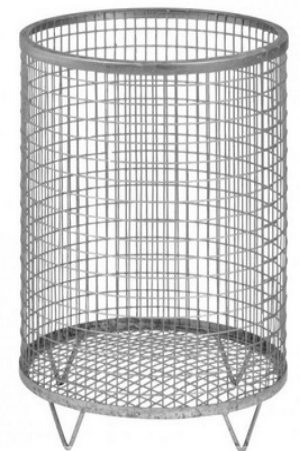
Ein Boot darf **nur mit Tennisbällen ins** Haus getragen werden.

Aufziehen und Abnehmen der Bälle erfolgt im Hof in den Böcken. Zur Aufbewahrung hängt neben dem Wasserschlauch ein Korb.

An den rollbaren Einer- und Zweierwagen sind kleinere Körbe angebracht.

Der Ball verlässt den Hof nicht, sieht den Steg nie!

Neuer Korb im Hof, hängt
neben Wasserschlauch



Prüfen: Wackelt das Boot im Lager – Verspannt?

Ein schief liegendes Rennboot verzieht sich und fährt nicht mehr gerade

Liegt das Boot an 4 Punkten auf?

Welche Lagerungen gibt es?

Mit SPANT auf Holz liegend



Lager ins Wasser legen:
Keile verändern Winkel des
hier abgestützten Lagers

In V-Schalen



Hängend In Riemen



Hier muß Luft drunter sein

Bootslagerung á la RGH

- Boote liegen mit Auslegern auf Böcken auf,
 - Dollbord hat Luft zum Bock
 - Ausleger liegt auf Bock und wird krumm bzw. Boot liegt schräg und verzieht sich
 - Dollenstift verliert Ausrichtung
 - Boot läuft nicht mehr gerade



- Dolle werden nach dem Rudern nicht geschlossen, dies passiert sogar unter Tennisbällen
 - Boot darunter wird aus Lager herausgezogen und bleibt mit Bootswand hängen
 - Schramme oder Loch in der Bootswand



Dies sind keine Ausnahmen, sondern es ist die REGEL!
Jeden Mittwoch schlieÙe ich 5 Dollen und verschiebe Böcke und Boote!
?!?!? WARUM ?!?!?!?! Mehr Achtsamkeit ist nötig

Die Bootshallen der RGH sind immer zu klein, also quetschen wir sie voll,...

Beengt, mit wenig Abstand, teils überlappt, teils Millimeterarbeit...

Beispiele: Troika, m&m, Neckarsume, fun42...

VOR dem Herausragen des Bootes die Lagerung anschauen!

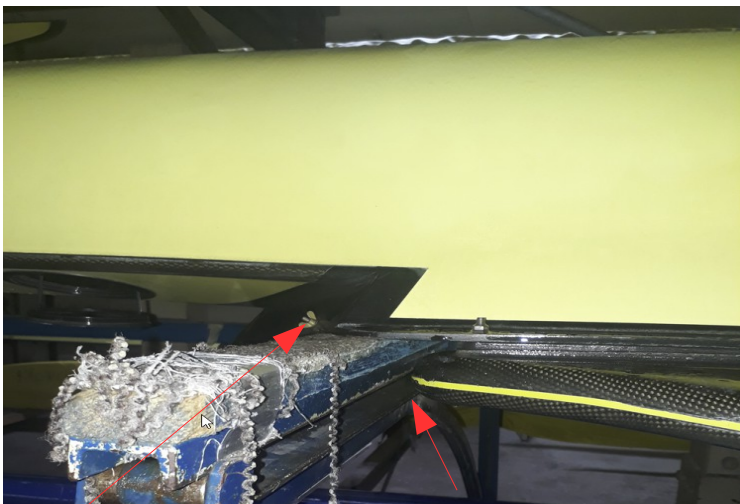
Schwierige Lagerungssituationen erkennen und Vorsicht beim Bootstransport walten lassen

NACH dem Rudern wieder so hinlegen,

Lagerung hinterfragen – geht das besser? Gespräch suchen..



Überlappend



5 cm



25 cm



Richtig stehende Bootswagen vermeiden Unfälle



- Zuerst die beiden Einerwagen, danach der Zweierwagen
- Prüfen, ob alle Dollen zu und die Tennisbälle aufgesetzt sind
- Immer zu zweit in die Hallen schieben
- Beim Reinrollen achten BEIDE darauf, daß die Ausleger nicht gegen das Tor oder andere Boote schlagen.

Rollen der Wagen auf die gelben Markierungen (Kreise) platzieren

→ sorgt für Platz zum Durchgehen ohne sich an Auslegern zu verletzen

Die beiden Bootswagen mit den Abstützfüßen Richtung Tor stellen (sonst wird's an am Steg an der Rampe knapp). Auf die Markierungen auf dem Boden achten.

Somit sind die Tore offenbar und der Durchgang in alle Hallen ist möglich



Bootswagen

- Bootswagen sind für den Transport von GIG-Booten zum Steg geeignet.
- Boote werden im Hof auf die Wagen gelegt. Wagenfüße zeigen zum Neckar.
- Boote werden in den Händen oder auf der Schulter heraus und in die Bootshalle hinein, γειραγοι
- Rennboote dürfen nicht auf den Wagen transportiert werden.
- Das Boot wird soweit auf den Wagen gelegt, daß der Wagen auf die Füße kippt, der Bugball muß frei sein. Ansonsten Boot anheben und verschieben oder Bock unter Bootsspitze unterstellen

Wie wird's an der Rampe gemacht?

Eine Person schiebt mit Schwung das Boot an der Bugspitze die Rampe hoch, eine zweite Person sichert mit der Hand am Wagen das Durchrutschen des Bootes zum Wagen ab.

Wandseitig ist die Rampe flacher. Wagen entsprechend führen.



Kleiner Wagen für 2 er, 3er und 4 er

Hintergrund:

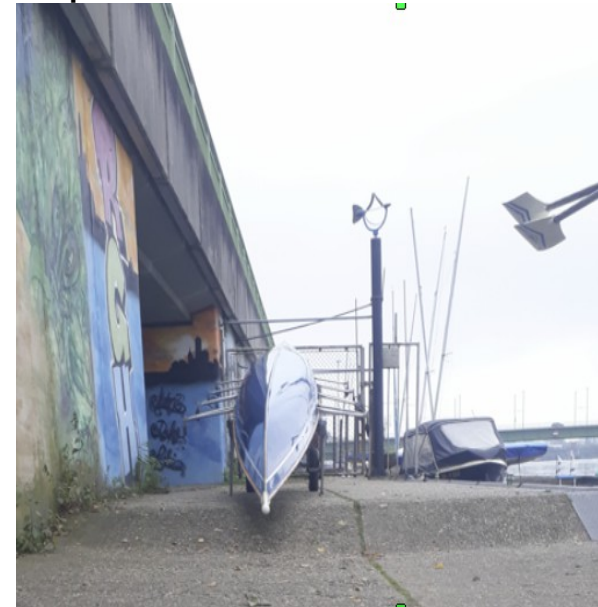
Wir transportieren unsere Boote wegen der Rampe Kiel oben zum Steg

Standard: Bootswagen mit Hängeriemen, in denen die Boote Kiel unten gefahren werden können

Wunsch der RGH:

Um Gigboote mit Flügelausleger nutzen zu können benötigen wir einen Wagen, der einen Transport Kiel unten ermöglicht. Da sich dies mit der Rampe nicht verträgt müssen dann die Boote mit Hand die Rampe hinunter getragen werden

Bild von Wagen 1 mit Booten drauf



Großer hoher, ausziehbarer Wagen für 8 er und 4er für Zweier und Dreier zu Kippelig, Bootslage müßte zu präzise gewählt werden

Bootsschäden: Klassiker: von innen verfaulte Bootshaut

IMMER Luftkasten öffnen...

Der Auftrieb des Luftkastens rettet beim Kentern Leben

Wasser kann beim Rudern ins Boot eindringen:

- undichte Schotte,
- undichte Bespannung,
- undichte Deckel,
- undichte Verklebung,
- Risse in der Aussenhaut,
- undichter Schwertkasten

Wasser, das im Boot verbleibt führt zu Dampfdruck und damit u.a. zum Faulen der Aussenhaut,

ANWEISUNG:

Luftkästen sind nach dem Anlegen am Steg zu öffnen,
Wasserstand prüfen, Wasser kann beim Tragen ablaufen,

Beim ins Bootshaus tragen nochmals prüfen, ob offen

HINWEIS:

Regelmäßiges Wasser im Boot ist ein Zeichen für
mangelhafte Abdichtung und muß als Bootsschaden
gemeldet werden



Boote nie auf Wellenbrecher legen

Wellenbrecher gebrochen, Boot wurde am Wellenbrecher auf der Schulter aufgelegt



Boot wird auf Bock oder im Lager auf Spitze des Wellenbrechers abgelegt.

→ er bricht



Abhilfe: Aufdopplung und Schaumwürste oder AUGEN AUF beim Tragen

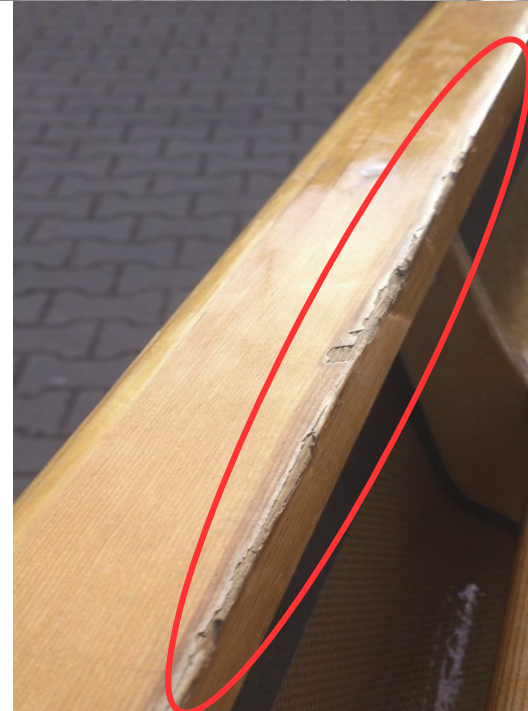
Bootsschäden: Klassiker: verfaultes Dollbord

Richtig Abtrocknen vermeidet viel Arbeit

Wer hier abtrocknet...



... muß das Dollbord nicht
alle 5 Jahre lackieren...



=> Es rottet immer am tiefsten Punkt zuerst

Am Schluß des Abtrocknens immer noch
einmal an der untersten Kante die Tropfen
abnehmen.

Danke...

Bootsschäden: Klassiker: krummer Ausleger

Mit krummen Auslegern läuft Boot schräg



nach der Fahrt, speziell nach Kollisionen mit Bojen auf Geradheit prüfen

→ durch ausgerichtete Dollen Peilen und Anlagen prüfen

Bei krummen Auslegern der Werkstatt melden:

→ Messen der Anlagewinkel und der Dollenhöhe

→ Richten der Ausleger mit der „Wahrheit“

Evt. Dollenhöhe neu einstellen



Boote nach dem Rudern IMMER auf Schäden prüfen



Riss unter Bugball:

- zieht Feuchtigkeit in Wabe
- kann zum Faulen der Wabe führen
- schneller Risswachstum bei weiterem Ruderbetrieb



Nicht versteifter Befestigungspunkt der 5. Strebe

Verfaulter Spant: führte zum Totalschaden

=> frühzeitig erkannte Schäden können einfacher und schneller repariert werden
ÜBERNEHMT VERANTWORTUNG für entstandene Schäden.

Vermeintlich schnelle Abhilfe:

Risse mit Klebeband verschließen, um Übergangsweise einen weiteren Betrieb zu ermöglichen.
Vorab sicher stellen, daß keine Feuchtigkeit ins Material kam → dafür muß es 1 Tag trocken liegen!
In solchen Fällen bitte **immer mit dem Werkstattteam** abstimmen und ins Fahrtenbuch eintragen.

Bei schlechtem Wetter: Bootswahl hinterfragen



- **Treibholz** kurz nach Hochwasser verursacht häufig Kollisionen
 - besser Boot aus GFK (Kron, Neckarschl.) als Wabenboot (Gräfin) nehmen
- **Temperaturen unter 0°** führen zum gefrieren.
 - Offene Stellen im Lack führen zum Einsaugen von Wasser
 - ins Holz gesaugtes Wasser, das gefriert, sprengt das Holz
- **Starker Wind** → Wellen und Kentergefahr

=> Bei ungünstiger Witterung:

- Rudern oder Ergo?

- Bootsauswahl hinterfragen: Rennboot oder Gig? GFK, Holz, Wabe?

=> evt. auf robustes Gigboot umsteigen

Bootsschäden Klassiker: Kratzer / Loch im Boot beim Einlegen ins Lager

Tennisbälle nutzen: Im Hof runter und wieder drauf



Risiken:

1. Die Bootshaut wird beim Einlegen ins Lager gegen den Dollenstift des darüber liegenden Bootes gerammt.
2. der Dollenstift vom eigenen Boot rammt beim Einlegen in die Bootshaut des darunter liegenden Bootes

- Boot mit Tennisball aus der Halle tragen,
- Boot mit Tennisball in die Halle tragen
- Langsam beim Einlegen des Bootes,
- Bin ich tief genug in der Halle?
- Blick auf Dollen des getragenen Bootes und des Bootes darüber,
- bewusste Wahl der Bootshöhe beim Einlegen,



Typischer Schaden durch Kollision mit Dollen beim Einlagern bei Holzboot



Tennisball vermeidet Schaden



5. Strebe: Schutzkappe, mindert Schaden. Zusätzlich nötig!

Bootsschäden: Klassiker: Schnell mal gegen das Lager drüber gerumst
Kleines Loch im Wabenboot – viel Arbeit



Boot wurde wegen Unachtsamkeit auf zu hoher Höhe ins Lager geschoben

Loch durch fahrlässige Lagerung im fun42



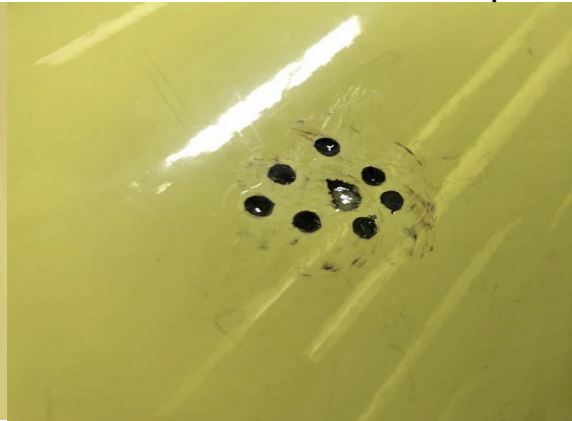
Kleines Loch im Wabenboot – großer Aufwand



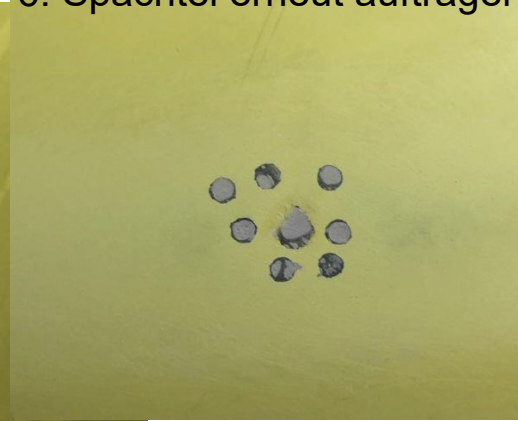
1. Trocken lassen



3. Mittig EP-Harzgemisch mit Füllstoffen einspritzen, bis es aus allen Löchern heraus quillt



5. Schleifen



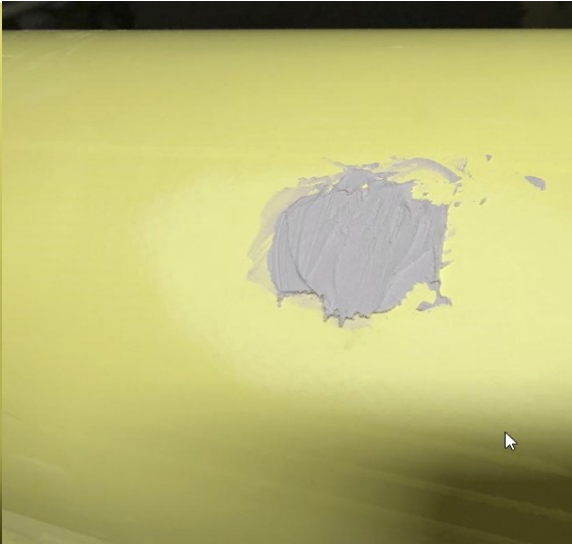
8. Lackieren in 4-6 Schritten mit Trocknungszeiten



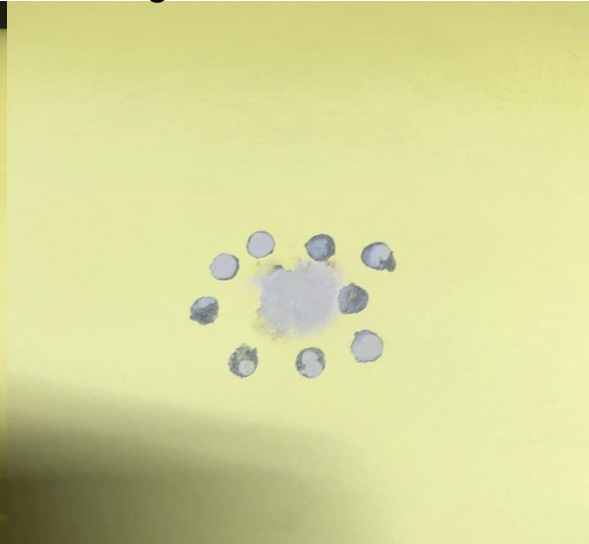
2. Alle umliegenden Waben anbohren – nicht durchbohren!



4. Mit Polyester-Spachtel abdecken und Vertiefungen auffüllen



7. Schleifen mit immer feineren Körnungen 240 – 600 – 1200 - naß



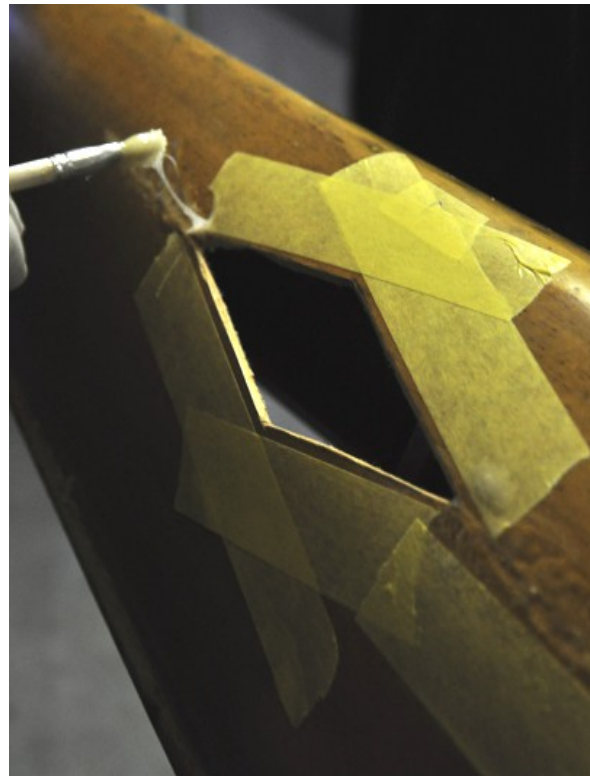
9. Schaden aus dem Fahrtenbuch herausnehmen und die nächste Schadensmeldung auswählen...

Aufwand: 3 Termine

Je 2h => 6h

+ Umlagern, Arbeitsvorbereitung

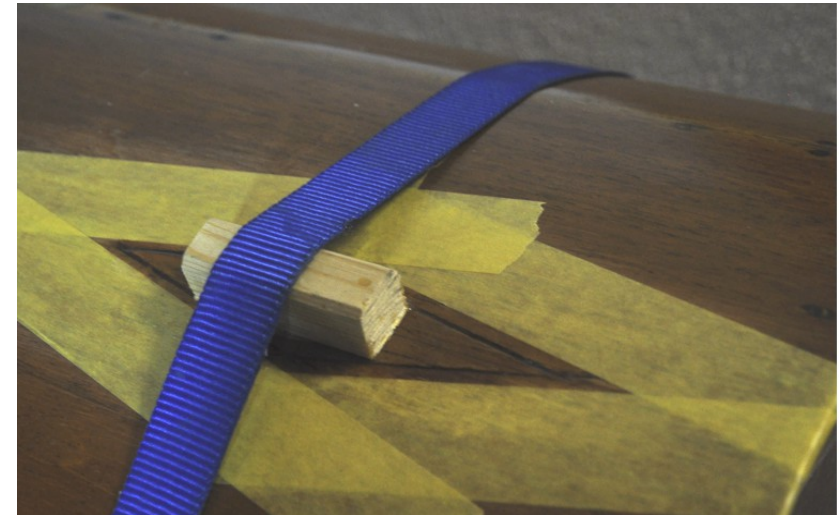
Holzstück mit passender Wölbung und Größe suchen um Schaden zu überdecken, passend sägen



Rumpf entsprechend einsägen und anschäften

Füllstück exakt einpassen

Unter Druck mit EP-Harz verkleben



Noch Überschleifen und Lackieren...



Reparaturen Holzboot

großes Loch im Holzboot → viel Aufwand

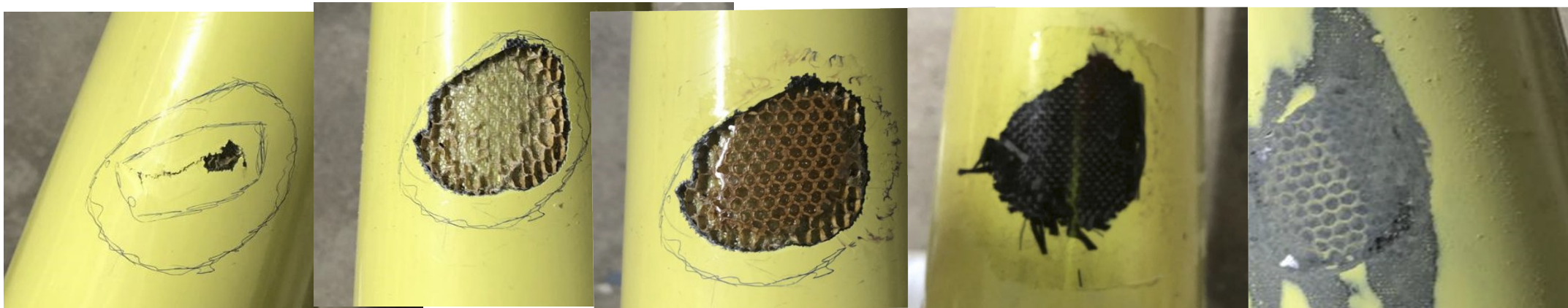


Versteifungsplatten bei Rissen im Holzboot



großes Loch im Wabenboot → sehr viel Aufwand

- Bereich mit zerstörter Deckschicht vorsichtig abnehmen
- Alte zerstörte Wabe abtragen, ohne Haut darunter zu beschädigen, neue Wabe einkleben, Übergänge zwischen alter und neuer Wabe mit Harzfüllstoffgemisch komplett füllen
- Neue Deckschichten auftragen, mit EP-Harz einbetten
- Schleifen, Unebenheiten mit 2K Polyesterspachtel ausgleichen, schleifen, Unebenheiten ausgleichen schleifen, schleifen, Unebenheiten ausgleichen





Risse in der Aussenhaut

gerissene Waben - Waben ziehen Feuchtigkeit

kleiner Riss: Waben werden rundherum angebohrt, komplett mit EP-Harz gefüllt, gespachtelt, geschliffen, lackiert, ca. 4-6 Arbeitseinsätze je 1h=**6h**

gerissene Glasfaserhaut

von innen werden Glasfasermatten in mehreren Schichten aufgedoppelt und mit EP-Harz getränkt, aussen gespachtelt, geschliffen, lackiert, ca. 3-4 Arbeitseinsätze je 0,5h = **2h**

gerissene Holzhaut - fault wird schwarz –

Defekte **große** Stelle wird großflächig herausgeschnitten und durch ein perfekt eingepasstes Stück ersetzt. Der Randbereich ist angeschäftet. Alternativ von innen aufgedoppelt, ca. 4-6 Arbeitseinsätze je 1-2h=**12h**

kleine Risse: ausschaben, trocknen und mit EP-Harz füllen, **2h**

Wir sind der Verein

Der Verein lebt vom Miteinander und Mithilfe aller



Wir sind der Verein

Kümmern wir uns um unser Bootsmaterial, so bleibt es uns erhalten

Gleiches gilt auch für Haus und Hof:

- Putzlappen nicht auf den Boden fallen lassen. Wenn man einen auf dem Boden sieht: AUFheben
- Herumliegenden Müll aufheben, eigene Trinkflaschen mitnehmen
- Steg reinigen von dem Hinterbliebenem der Enten
- Beteiligung beim Bootshausputz
- Schäden melden, Eigeninitiative zeigen und bei kleinen Reparaturen unterstützen

Wer besseres Material rudern darf trägt mehr Verantwortung und muß damit auch besonders ACHTSAM umgehen.

Wir sind ein Verein – kein Fitnessstudio – der Mitgliedbeitrag ist kein Rundum Sorglos Paket. Der Betrieb kostet Kraft und Energie und Geld.

Der materialintensive Rudersport erfordert von allen Mitgliedern Engagement z.B. Polieren, Entkalken von Booten

!! Der ISTzustand ist erbärmlich!!



Pflege fun42 á la
RGH

Was stört das Werkstattteam?



- Rollsitze sollten selber getauscht werden, es liegt ein Vorrat in den 3 Breiten 18, 23 und 28cm im mittleren offenen Teil des Schrankes vor der Werkstatt
- Umgang mit schadhafte Skulls
 - Bitte das Boot „Skullschäden“ nutzen und Eintrag ins Fahrtenbuch machen. Bitte nicht den Skullschaden auf das geruderte Boot „buchen“
 - Grund: Skull und Bootsschäden haben andere Prio
- Werkzeug im Fach wird zu wenig genutzt, um kleine Schäden selbst zu beheben
- Sauberkeit: Schmutz auf dem Boden und im Hof wird nicht aufgehoben
- Müll und Verpackungen, die vor der Werkstatt abgelegt werden
- Leere Wasserflaschen und Klamotten, die JEDEN abend im Hof liegen



Wir sind der Verein

Bootspatenkonzept



Idee der Bootspaten:

Jedes Boot wirbt um einen Bootspaten, der den Zustand des Bootes im Auge behält, kleinere Dinge selber macht und beginnende Schäden dem Werkstattteam meldet.

Jeder Ruderer, der ca. 20-30 x im Jahr rudert, kann Botspate werden

Die Bootspaten erhalten eine Checkliste und eine Einweisung

Da haben wir Potential besser zu werden...

Mehr dazu im Frühjahr 2022



Früh entdeckte Schäden lassen sich einfacher reparieren

Beispiel:
durchgefauter Hecksteven von H.Frey 2021

Mustermaterialien

Aussenwand Rennboote

Stück vom Wabenboot – Knistern als Zeichen der defekten Wabe

rohe Wabenmatte

Glasfasermatte, Kevlar und Carbonmatte

Aussenwand Holzboot

dreischichtig verleimtes Holz

einschichtiges Holz

kaputtes Röllchen

Tennisball

Danke für Eure Aufmerksamkeit

Bitte seid **achtsam**

Euer Markus