

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 2/2023



NEUE Segel, Yachtpersenninge,
-bezüge und -planen, Bootspolster,
Masten, Reffsysteme,
Decksbeschläge, Reparaturen,
Modifikationen, Textilreinigung



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehbydiek 42 | 24376 Kappeln | Tel. 04642-92 54 00
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

b'segeln
Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.de

Leinen los!



**Wir bieten Ihnen individuelle
Versicherungen für Ihre Yacht.**

www.bebek-garten.de



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6
D-20095 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de



Inhalt

Editorial	Seite 4
Bericht von der Mitgliederversammlung 2023	Seite 5
Ankündigung der 2. Mitgliederversammlung 2023	Seite 14
Sehr schwerer Seeunfall – Person über Bord mit Todesfolge	Seite 16
KYCD-Sicherheitstraining in Neustadt/Holstein	Seite 27
Revierinformationen: Guide Méditerranée 2023	Seite 28
BSH-Broschüre Wetter und Warnfunk	Seite 28
Revierführer Schottland und Nord-Irland	Seite 29
Neuer Kalender der Seenotretter	Seite 30
Impressum	Seite 30
Der KYCD-Shop	Seite 31

Titelfoto: The Ocean Race Kiel fly-by 2023, privat



CBH
SHOP
carlbaguhn.de

*Online bestellen.
Offline entspannen.*

LEICHT GEMACHT.

Volvo Penta Ersatzteile und Zubehör auf Knopfdruck.
Der [Carl Baguhn Webshop](#). POWERED BY MARINEPARTSEUROPE.



VOLVO
PENTA



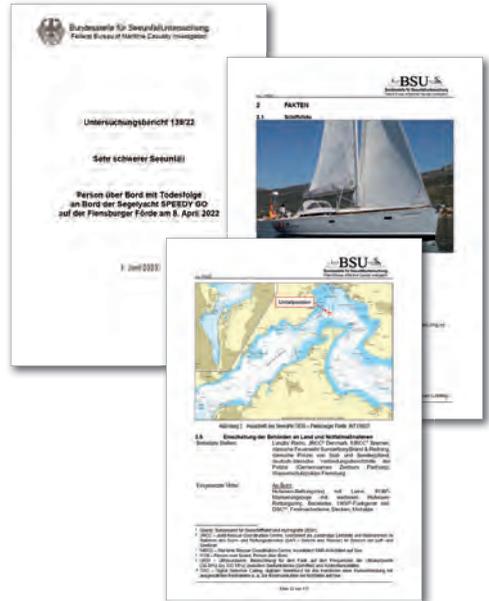
Sehr schwerer Seeunfall Person über Bord mit Todesfolge

Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zum „Sehr schweren Seeunfall“ an Bord der Segelyacht SPEEDY GO gibt auf seinen insgesamt 137 Seiten nicht nur das doch recht bemerkenswerte Unfallgeschehen als solches wieder, sondern enthält auch die in so einem Fall wichtigen Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen.

Zusammenfassung

Am 8. April 2022 stürzte auf der Flensburger Förde der Bootsführer (Skipper) der 13,50 m langen, gewerblich genutzten Segelyacht SPEEDY GO um 12.19 Uhr nach einem misslungenen Segelmannöver über Bord und ertrank.

Die Yacht war im Rahmen eines Schlechtwettertrainings von Flensburg kommend auf dem Weg nach Marstal in Dänemark. Insgesamt waren vier Yachten des Schiffsbetreibers für diesen Schlechtwettertörn von Flensburg aus gestartet.



Screenshot Untersuchungsbericht 138/22
Quelle: BSU

Die SPEEDY GO legte hierbei als letztes Schiff um 10.57 Uhr in Flensburg ab.

Beim Segelmannöver war der Skipper auf das Vorschiff gegangen, da sich dort bei einer Halse die Schoten des Vorsegels verfangen hatten. Nach der Klarierung der Leinen richtete er sich in dem Moment auf, als wieder Wind ins Segel kam, die Yacht krängte und Fahrt aufnahm. Der Skipper fiel rücklings über die Reling ins Wasser.

Die Untersuchungsschwerpunkte der BSU liegen bei Seeunfällen im Bereich der Berufsschifffahrt – auch gewerblich eingesetzte Sportboote zählen dazu – nur dort hat die BSU einen gesetzlichen Auftrag zur Untersuchung. Gemeldeten Unfallereignissen im Bereich der privaten Sport- und Freizeitschifffahrt widmet sich die BSU aber trotzdem, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind und z.B. die Schwere des Unfalls eine besondere Beachtung verdient oder die Trennung zwischen privater und gewerblicher Nutzung nicht eindeutig ist (z.B. Boote und Yachten gemeinnütziger Einrichtungen).

Der 5-köpfigen Crew gelang es nicht, den Skipper zurück an Bord der Yacht zu bringen, obwohl sich dieser kurz darauf wieder am Heck der Yacht befand. Einer der Mitsegler begab sich selbst zur Unterstützung ins Wasser, verlor den Kontakt zur Yacht und konnte von den übrigen Mitseglern unterkühlt gerettet werden. Ein Rettungshubschrauber barg später den Skipper, jedoch blieben alle Wiederbelebungsversuche erfolglos.

Die Ursache für das Überbordgehen des Skippers war eine fehlende Eigensicherung mittels Lifeline gegen das Überbordfallen beim Gang auf das Vorschiff in Verbindung mit dem Einnehmen eines unsicheren Stands auf der Leeseite der Yacht. Ursächlich für das Ertrinken des Skippers war insbesondere das Nicht-Tragen einer Rettungsweste. Mehrere weitere Aspekte wurden von der BSU als begünstigende Fakto-

ren für das Unfallgeschehen erkannt.

Die BSU stellte umfassendes Optimierungspotential fest in Bezug auf:

- das Sicherheits- und Qualitätsmanagement des Schiffsbetreibers,
- die Törnvorbereitung
- die (Sicherheits-) Einweisung,
- das Crew Management,
- das sichere Verhalten an Deck,
- die Schiffsausrüstung und
- das Notfallmanagement.

Darüber hinaus wurde Optimierungspotential erkannt bezüglich der Inhalte bei den Prüfungen in der gewerblichen Sportschiffahrt und es wurden Sicherheitsempfehlungen adressiert an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie den Schiffsbetreiber und die Bauwerft der SPEEDY GO.



Segelyacht SPEEDY GO vom Typ Salona 44

Quelle: Untersuchungsbericht 138/22, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung



Besonderheiten zum Unfall und den Rettungsmaßnahmen

An Bord der SPEEDY GO befanden sich zum Unfallzeitpunkt der Skipper und fünf Mitsegler. Der Skipper und seine Mitsegler kannten sich vor dem Törn nicht. Mehrere der Mitsegler beschrieben, dass die Begrüßung an Bord eher kurz ausfiel. Durch die Herausgabe einer Crewliste waren allen Personen die Namen und Kontaktdaten der anderen jedoch bekannt. Der Skipper initiierte keine Vorstellungsrunde, fragte die Mitsegler nicht nach Ihren bisherigen Segelerfahrungen und -kenntnissen und legte keine Aufgabenverteilung fest.

Vor dem Ablegen gab der Skipper den Mitseglern eine (Sicherheits-) Einweisung. Hierbei wurde erklärt, wo sich an Bord welche Ausrüstung befindet (u.a. Gas, Seeventile, Feuerlöscher, Rettungsmittel, Funkgerät) und welche Verhaltensregeln es an Bord gibt. Bis auf einen beschrieben alle Mitsegler die (Sicherheits-) Einweisung als kurz, oberflächlich und unvollständig. Einige Themen wurden gar nicht oder nur auf Nachfragen der Mitsegler angesprochen. Es wurde keine Sicherheitsrolle mit der Aufgabenverteilung im Notfall und kein Co-Skipper festgelegt. Die Mitsegler beschrieben, dass sich an Bord eine Atmosphäre aufgebaut hatte, die suggerierte, dass Fragen und Kritik vom Skipper nicht erwünscht waren.

Der Skipper wies darauf hin, dass bei einem Person-über-Bord-Manöver unabhängig vom gesegelten Kurs sofort der Motor gestartet und auf die über Bord

gegangene Person zugefahren werden soll. Die Bedienung des Motors wurde nicht allen Mitseglern gemeinsam erklärt. Rückfragen einzelner Mitsegler zum Motor und der Handhabung wurden vom Skipper nicht zeitnah beantwortet, er verwies darauf, dass dafür noch genügend Zeit sei im Verlauf des Törns.

Vor dem Ablegen bestand der Skipper darauf, dass alle Mitsegler ihre Rettungswesten anlegen. Er betonte gegenüber den Mitseglern mehrfach, dass es verboten sei, ins Wasser zu fallen, da die Überlebenschance aufgrund der niedrigen Wassertemperaturen sehr gering sei.

Anhand der Seekarte wurde der geplante Fahrtverlauf mit einigen Mitseglern kurz besprochen, das Tagesziel war Marstal (DK).

Kurz vor dem Ablegen, gegen 10:50 Uhr, erreichten heftige Böen mit Graupel und Hagel die Marina, die bewusst abgewartet wurden, bevor im Anschluss das Ablegemanöver begann. Um 10.57 Uhr legte die Yacht ab und lief nach Norden aus dem Flensburger Hafen aus. Das Ablegemanöver unter Motor fuhr der Skipper selbst. Später wurde dann durch die Mitsegler ein Vorsegel (Arbeitsfock) nach Weisung des Skippers ausgerollt, während der Skipper steuerte. Die SPEEDY GO fuhr danach ohne Motor vor dem Wind weiter.

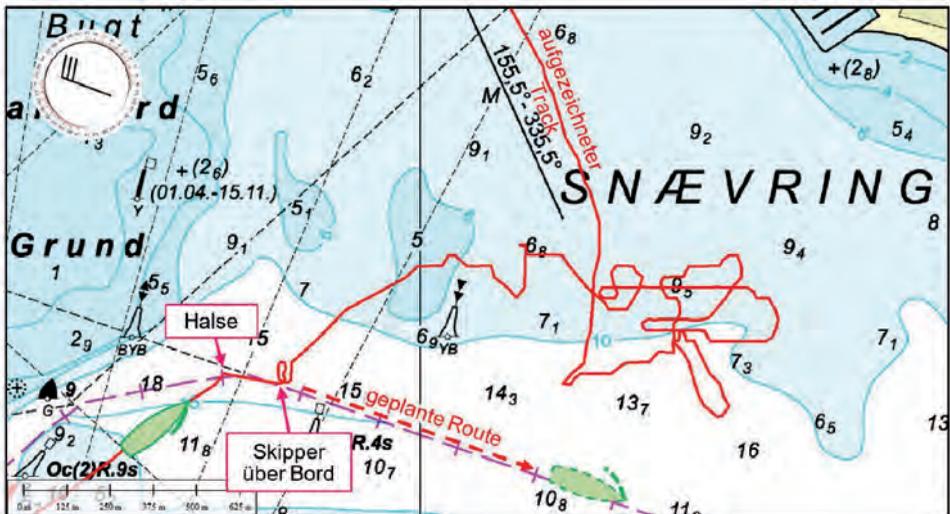
Als nach dem Ablegen und Setzen der Fock alle Mitsegler gemeinsam im Cockpit saßen und der Skipper am Ruder

stand, fragte er die Mitsegler, wer weiterfahren wolle. Ein Mitsegler übernahm daraufhin das Ruder. Der Skipper gab die Anweisung, der vorausfahrenden anderen Segelyacht des Schiffsbetreibers zu folgen und die Tonnen zu meiden. Danach ging er unter Deck in den Salon. Einem Mitsegler gegenüber erklärte er, dass er müde sei und sich ausruhen möchte.

Im weiteren Fahrtverlauf wurde nicht auf der Seekarte navigiert und der Skipper machte im Logbuch für den 8. April 2022 keine Einträge. Der Wind kam aus west- bis nordwestlichen Richtungen mit einer Stärke von 5-6 Beaufort, in Böen 8-10 Beaufort. Die Wassertemperatur betrug ca. 5° C. Am Ruder wechselten sich die Mitsegler ab. Der Skipper kam um 11:58 Uhr zurück an Deck und gab einige Anweisungen.

Die Yacht hatte seit dem Passieren von Fahrensodde gegen 11.25 Uhr mit nahezu unveränderter Segelstellung auf nordöstlichen Kompasskursen zwischen 40° und 56° gesegelt. Um auf einen ost-südöstlichen Kurs einzusteuern und dem Fahrwasser der Flensburger Förde in Richtung Holnishaken weiter zu folgen, sollte ein Kurswechsel eingeleitet werden. Der Skipper beantwortete die Frage eines Mitseglers, ob eine Halse gefahren werden sollte, mit Ja. Der Ablauf des Manövers oder die Verteilung der einzelnen Aufgaben wurden vom Skipper nicht bestimmt. Der Rudergänger fragte die anderen Mitsegler laut: „Klar zur Halse?“ Zwei Mitsegler antworteten mit „Klar“.

Das Manöver lief dann recht unkoordiniert ab hinsichtlich Kurswechsel durch den Rudergänger und Fieren und Dicht-



Mit der Smartwatch eines Mitseglers aufgezeichneter Fahrtverlauf der SPEEDY GO.

Quelle: Untersuchungsbericht 138/22, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung



holen der Schoten des Vorsegels durch weitere Mitsegler.

Der Skipper wurde bei dem Manöver nach der Wahrnehmung der Mitsegler etwas ungeduldig und drängte auf schnellere Durchführung der einzelnen Manöverschritte. Während des Manövers verfangen sich dann die Schoten des Vorsegels unterhalb des Endbeschlags des am Mast gelagerten Spinnakerbaurns.

Bei Wind von achtern war die Yacht kaum noch in Fahrt, lag aber relativ aufrecht ohne Krängung, das Vorsegel schlug im Wind und kam nicht frei. Der Skipper entschied sich kurzerhand dafür, selbst über die Backbordseite der Yacht auf die Back zu gehen, um das Segel und die Schoten zu klarieren. Er trug hierbei weder eine Rettungsweste noch einen Sicherheitsgurt, an dem eine Lifeline hätte befestigt werden können.

Am Mast angekommen, versuchte er zunächst selbst, die Schoten zu befreien und rief dann einen Mitsegler aus dem Cockpit zu Hilfe. Ein Mitsegler ging dann über die Steuerbordseite auf die Back. Er trug – wie alle anderen Mitsegler auch – eine Rettungsweste, sicherte sich jedoch nicht mit der Lifeline. Es gelang, die Schoten zu lösen, und der Mitsegler ging wieder zurück ins Cockpit. Auf dem Weg nach achtern drehte er sich um und sah, dass sich der Skipper in Richtung Bug bewegt hatte.

Da die Schoten wieder frei waren, kam Wind in das jetzt auf Backbordbug stehende Vorsegel, die Yacht krängte zur Backbordseite und nahm wieder Fahrt

auf. Im gleichen Moment richtete sich der Skipper auf dem erhöhten Decksbereich auf – etwa querab vom Mast oder etwas weiter vorne – und fiel rücklings „in einem hohen Bogen“ über die Reling ins Wasser.

Ein Mitsegler rief sofort laut: „Mann über Bord“, weitere Mitsegler warfen den steuerbordseitigen Hufeisen-Rettungsring mit POB-Rettungsboje und den backbordseitigen Hufeisen-Rettungsring ins Wasser. Die Mitsegler hatten hierbei Schwierigkeiten, die durch dünne Gummixpander gesicherten Rettungsgeräte von der Reling zu lösen. Der Motor wurde gestartet, eine Kursänderung zum im Wasser schwimmenden Skipper durchgeführt, beide Fockschoten losgeworfen und das Vorsegel eingerollt.

Der Skipper schaffte es, in Bauchlage zur Leine des backbordseitigen Hufeisen-Rettungsringes zu schwimmen und diese zu packen. Auch am Rettungsring hielt er sich fest und konnte von zwei Mitseglern ans Heck der Yacht gezogen werden. Der Versuch, den Skipper mittels der Badeleiter an Bord zu bekommen, scheiterte. Der Skipper war nicht in der Lage, sich selbst an der Badeleiter festzuhalten, zwei Mitsegler hielten den Skipper an beiden Händen.

Parallel wurde am Funkgerät per Distress-Knopf ein Notruf abgesetzt. Um 12.25 Uhr setzte ein Mitsegler den Funkspruch „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, MMSI 211664360, call sign DG2167, Mann über Bord“ auf UKW-Kanal 16 ab. Die Küstenfunkstelle Lyngby Radio antwortete, stellte Fragen zur Position,



Rettungshubschrauber M 405 trifft um 12:47 Uhr an der Unfallstelle ein.

Quelle: Untersuchungsbericht 138/22, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung/Mitsegler

der Person im Wasser und gab Verhaltensregeln. Ergänzend dazu sendete Lyngby Radio ein MAYDAY-Relay an alle Funkstellen in der Umgebung mit der Bitte um Unterstützung und teilte der SPEEDY GO mit, dass ein Rettungshubschrauber und das deutsche Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE auf dem Weg zur Yacht seien.

Alle Versuche, den Skipper an der Yacht zu fixieren und über die Badeleiter wieder an Bord zu bekommen, schlugen fehl. Erschwert auch durch die Tatsache, dass die Badeleiter nicht sicher eingehakt werden konnte und sich immer wieder aus der Verankerung löste – und letztendlich während der Rettungsversuche verloren ging. Auch einem inzwischen ins Wasser gegangenen Mitsegler – der später unterkühlt wieder an Bord geholt werden konnte – gelang es nicht, den Skipper zu retten, der an Backbordseite

mit dem Gesicht nach unten im Wasser abtrieb und kurze Zeit später nicht mehr in Sicht war. Auch die POB-Markierungsboje war nicht mehr zu sehen.

Der Skipper konnte jedoch kurze Zeit später vom Rettungshubschrauber abgeholt werden. Er wurde gegen 12.50 Uhr, etwa eine halbe Stunde nach seinem Überbordgehen, aus dem Wasser geborgen.

Die dänische Polizei erklärte später, dass der Skipper nach dem Abbergen aus dem Wasser reanimationspflichtig war und mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus Odense (DK) gebracht wurde. Dort kam er um 13.25 Uhr ohne Lebenszeichen an, die Wiederbelebungsmaßnahmen wurden fortgesetzt und um 14.00 Uhr wurde offiziell der Tod festgestellt.



Schlussfolgerungen der BSU

Die BSU kommt nach der Untersuchung und Auswertung aller vorliegenden Informationen zu einer Vielzahl verschiedener Schlussfolgerungen, die in ihrer Gesamtheit ein recht „rundes Bild“ des Unfalls ergeben.

Als generelle Unfallursache wird eine misslungene Halse angesehen, bei der sich die Fockschoten am Endbeschlag des Spibaums verfangen und es nötig wurde, dass Personen das Cockpit verließen, um die Segeltüchtigkeit wiederherzustellen.

Als Ursache für das Überbordgehen des Skippers wurde eindeutig die fehlende Eigensicherung mittels Lifeline gegen das Überbordfallen beim Gang auf das Vorschiff angesehen. Ergänzt durch das Einnehmen eines unsicheren Stands auf der Leeseite der Yacht.

Ursächlich für das Ertrinken des Skippers war insbesondere das Nicht-Tragen einer Rettungsweste. Dazu kommen mehrere im Bericht detailliert dargestellte Faktoren, die darüber hinaus das Unfallgeschehen begünstigten.

Die BSU macht auch deutlich, dass die Umsetzung der Prinzipien guter Seemannschaft und der Implementierung der Kontroll- und Schutzmaßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung nicht sichergestellt waren oder wurden.

Das Sicherheitsmanagementsystem des Schiffsbetreibers – bestehend aus verschiedenen Dokumenten sowie Trai-

nings für Skipper – wurde von der BSU als teilweise unvollständig angesehen und im vorliegenden Fall als ineffektiv dargestellt, da Vorgaben nicht befolgt wurden.

Aufgrund der vorliegenden Defizite macht die BSU deutlich, dass eine umfassende (Sicherheits-) Einweisung der Mitsegelnden, die Einteilung von Notrollen und die Durchführung von Übungsmanövern vor bzw. zu Beginn des Törns hätten stattfinden müssen. Dies (in Teilen) zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen, ist nicht zielführend, da wie im vorliegenden Fall Unfälle auch unmittelbar nach Törnbeginn passieren können. Hierzu gehört, dass Mitsegelnde durch die Sicherheitseinweisung und Übungsmanöver in die Lage versetzt werden, mit Notsituationen auch bei Ausfall des Skippers oder der Skipperin eigenständig umzugehen.

Ist die Bootsführung handlungsunfähig, stehen Mitsegelnden i. d. R. keine weiteren sachkundigen Crewmitglieder zur Seite, sodass sie beim Notfallmanagement auf sich allein gestellt sind.

Eine vom Schiffsbetreiber gestellte Checkliste zur (Sicherheits-) Einweisung muss strukturiert, vollständig und verständlich sein. Sie dient als Leitfaden während der Einweisung oder hilft der erfahrenen Bootsführung am Ende der Einweisung sicherzustellen, dass alle Aspekte angesprochen bzw. alle Fragen beantwortet wurden. Skipper und Skipperinnen sollten durch den Schiffsbetreiber angemessen fortgebildet werden.

Skipper und Skipperinnen sowie alle Mitsegelnden sollten durch den Schiffsbetreiber angewiesen werden, an Deck während der Fahrt stets Rettungswecken zu tragen.

Als einen sehr wichtigen Punkt stellt die BSU den Umstand dar, dass der Skipper durch seine fehlende Eigensicherung an Deck sich selbst und auch seine Mitsegler in Gefahr brachte. Ein vorbildliches Verhalten nach den Prinzipien guter Seemannschaft war hier nicht gegeben, hätte das Überbordfallen aber verhindern können. Darüber hinaus hätte es auch die Mitsegler dazu angehalten, sich selbst an Deck zu sichern. Nicht nur unter „Normalbedingungen“, sondern insbesondere bei widrigen Wetterbedingungen, die bei einem Schlechtwettersturm wie dem Vorliegenden quasi „gesetzt sind“ (starker Wind, Seegang, niedrige Wassertemperaturen), hat die Eigensicherung an Deck einen besonderen Stellenwert. Widrige Wetterbedingungen erschweren eine Rettung aus dem Wasser zusätzlich.

Auch die Bauwerft der Yacht muss sich Kritik durch die BSU gefallen lassen: Der Befestigungsmechanismus der verbauten mobilen Badeleiter mittels Rändelschraube ist weder intuitiv noch praktikabel. Im Notfall kann die Badeleiter nicht in kurzer Zeit sicher und fest montiert werden. Mobile Badeleitern sollten nicht verbaut werden und sind keine geeigneten Wiedereinstiegsmittel nach EU-Richtlinie.

Regelkonforme Wiedereinstiegsmittel sollten für gewerbsmäßig zu Aus-

bildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeitwecken genutzte Yachten zur Ausrüstungspflicht gehören. Es muss sichergestellt werden, dass eine funktionstüchtige, sichere und auch leicht handhabbare Vorrichtung für den Wiedereinstieg an Bord vorhanden ist.

Eine zusätzliche Befestigung von Rettungsmitteln mit Schnüren oder Gummiexpandern sollte nicht vorgenommen werden, da sie die Einsatzbereitschaft im Notfall verzögern.

Das Notfallmanagement an Bord zeigte deutliche Defizite. Das Durchsprechen eines POB-Manövers in der Theorie (z.B. als Teil der Sicherheitseinweisung) kann eine praktische Übung nicht ersetzen. Nur bei einer praktischen Übung kann festgestellt werden, ob z.B. das Verfahren für die Bergung/Rettung einer Person aus dem Wasser durch Mitsegelnde umsetzbar ist und ob diese das Manöver beherrschen. Für ein effizientes Manöver müssen die Rollen der Personen an Bord im Voraus festgelegt worden sein. Die Festlegung von Aufgaben beugt einem unkoordinierten Vorgehen vor, das Zeitverluste und das Vergessen von notwendigen Maßnahmen begünstigt.

Ein auf die Yacht bezogenes Verfahren für die Bergung/Rettung (hilfloser) Personen aus dem Wasser sollte für gewerbsmäßig zu Ausbildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeitwecken genutzte Yachten verpflichtend sein. Ebenso sollte auf diesen Yachten ein anwendbares und praktikables Sicherheitskonzept vorhanden sein.



Ursächlich für das Ertrinken des Skippers war das Nichttragen einer Rettungsweste während des Segelmanövers. Die BSU macht deshalb nachmals deutlich, dass das Tragen einer Rettungsweste nicht nur dem Ertrinken vorbeugt, sondern auch bei der Rettung von Personen aus dem Wasser hilft. Ein Großteil der Verfahren zur Bergung/Rettung von Personen aus dem Wasser setzt entweder die Mithilfe der Personen im Wasser voraus oder dass diese eine Rettungsweste tragen, an deren Metallöse oder Bergeschlaufe ein Rettungsgerät befestigt werden kann. Und das unabhängig davon, welches Rettungsgerät oder Hilfsmittel eingesetzt wird und wie effektiv oder ineffektiv dieses auch immer ist.

Das Tragen einer Rettungsweste ist auch eine wichtige Voraussetzung, um die Unterkühlung im kalten Wasser zu verlangsamen. Ohne Rettungsweste oder einen anderen Auftriebskörper war es für den Skipper kaum möglich, sich im Wasser entsprechend ruhig zu verhalten, um so die eigenen Überlebenschancen zu erhöhen.

Die bestimmungsgemäße Handhabung aller an Bord befindlicher Rettungsmitteln sollte Teil der Sicherheitseinweisung sein.

Ebenfalls ein Merkpunkt bei diesem Unfall war die fehlende Eigensicherung des Skippers. Die BSU macht deutlich, dass hier die Eigensicherung der noch an Bord befindlichen Personen gegenüber der Rettung von Personen im Wasser Priorität haben sollte, damit die Sicherheit der Hilfeleistenden nicht auch noch gefährdet wird und sie nicht selbst in eine Notsituation geraten.

Auch der Ausbildung bzw. den Befähigungsnachweisen für die Sportschiffahrt widmet sich die BSU in diesem Bericht und spricht eine Reform des Prüfungsregimes an. So sollte der Zeitrahmen der praktischen Prüfungen (insb. zum SKS) vergrößert werden, um alle möglichen Prüfungsaufgaben in einem angemessenen Umfang demonstrieren zu können. Ebenso sollte den praktischen Prüfungen ein größerer Zeitrahmen eingeräumt werden, um die Fähigkeiten der Prüflinge und ihr Verhalten an Bord angemessen bewerten zu können. Darüber hinaus sollte jeder Prüfling demonstrieren müssen, dass er oder sie eine angemessene Sicherheitseinweisung geben kann.

Die Prüfungsinhalte zum SKS und zum SSS sollten sich inhaltlich nicht wesentlich unterscheiden, insbesondere in Bezug auf wichtige Sicherheitsaspekte.

Sicherheitsempfehlungen der BSU

Die BSU hat aus den Untersuchungen verschiedene Sicherheitsempfehlungen abgeleitet, diese aber auch mit dem Hinweis verbunden, dass damit keine Vermutungen hinsichtlich Schuld oder Haftung einhergehen.

Die BSU empfiehlt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr

- in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Segler-Verband e.V. und dem Deutschen Motoryachtverband e.V., die Richtlinien zur Durchführung der Aufgaben nach § 2 der SportSeeschiffV bezüglich des Inhalts sowie

der Durchführung der Prüfungen zum SKS und SSS zu überarbeiten,

- für gewerbsmäßig zu Ausbildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeit-zwecken genutzte Yachten mit der nach DIN EN ISO 15085:2018 konformen und nach Richtlinie 2013/53/EU vorgeschriebene Wiedereinstiegsmit-tel verbindlich als Teil der Sicherheits-ausrüstung vorzuschreiben und über-prüfen zu lassen,
- für gewerbsmäßig zu Ausbildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeit-zwecken genutzte Yachten verbindlich vorzuschreiben, dass ein für das jewei-lige Fahrzeug praktikable Verfahren für die Bergung/Rettung (hilfloser) Perso-nen aus dem Wasser implementiert sein muss und dies im Rahmen von Besichtigungen überprüfen zu lassen.

Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Deutschen Gesell-schaft zur Rettung Schiffbrüchiger em-pfiehl die BSU

- die Inhalte ihrer Publikationen (Bro-schüren, Internetauftritt, etc.) abzu-stimmen und bei Bedarf anzupassen, um unterschiedliche Informationen zu vermeiden und gegenseitig in ihren Publikationen auf die Informationen und Tipps der Publikationen des je-weils anderen zu verweisen,
- für die Sicherheitseinweisung der Per-sonen an Bord vor Beginn eines Törns eine einheitliche und umfassende Checkliste zu entwickeln und Wasser-sportlern auf eine geeignete Art und

Weise zur Verfügung zu stellen.

Die Sicherheitsempfehlungen für den Schiffsbetreiber sind:

- das Sicherheitsmanagementsystem zu überarbeiten, um Sicherheitsmängel zu beseitigen, insbesondere in Bezug auf die Checkliste „Creweinweisung und Sicherheitseinweisung“,
- die tatsächliche Umsetzung der Kon-troll- und Schutzmaßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung, die Ver-schriftlichung wichtiger Vorgaben so-wie die regelmäßige Auffrischung an-gebotener Fortbildungen für Skipper und Skipperinnen,
- die Rettungsmittel an Bord, wenn überhaupt, nur zusätzlich mit geeigne-ten Schnüren oder Gummiexpandern befestigen, die einen schnellen Ein-satz ermöglichen,
- die Umsetzung von Sicherheits- und Verfahrensvorgaben durch Skipper und Skipperinnen zu kontrollieren
- die Schiffsführungen regelmäßig anzu-weisen, die folgenden Prinzipien guter Seemannschaft zu befolgen:
 - > konsequente Nutzung von Lifelines und sicheres Bewegen an Deck,
 - > konsequentes Tragen von Rettungswesten,
 - > umfassende (Sicherheits-) Einweisung vor Törnbeginn,
 - > Einteilung von Notrollen vor Törnbeginn,
 - > Durchführung von Übungs-manövern bei Törnbeginn,



- > tragen angemessener Segelkleidung,
- > Umsetzung der Prinzipien des Crew Managements und
- > richtiges Verhalten nach einem Sturz ins kalte Wasser.

Der Bauwerft der SPEEDY GO – aber letztendlich auch allen Werften – empfiehlt die BSU:

- ihre Yachten zukünftig nicht mehr mit mobilen Badeleitern auszurüsten, da solche keine geeigneten Wiedereinstiegsmittel sind (sollte es mobile Badeleitern geben, sollen diese aus Sicherheitsgründen einen praktikablen Befestigungsmechanismus mit automatischer Sicherung haben, bei dem auf Rändelschrauben o. ä. verzichtet wird),
- ihre Yachten zukünftig nicht mehr mit Notleitern auszurüsten, die die Vorgaben der DIN EN ISO 15085:2018 nicht erfüllen und
- im Eignerhandbuch die Wiedereinstiegsmittel gemäß DIN EN ISO 15085:2018 zu beschreiben und zu empfehlen, dass diese jederzeit bereit zum Entfalten und verfügbar gehalten werden müssen.

Fazit

Der Bericht macht deutlich, dass bereits kleine Defizite an Bord zu einer Katastrophe führen können. Und er macht ebenfalls deutlich, wie wichtig gute und organisierte Seemannschaft sowie das Wissen um richtiges und verantwor-

tungsvolles Handeln im Seenotfall ist. Vieles wurde von der Crew sicherlich bei diesem Seenotfall richtig gemacht – allerdings in Konsequenz nicht gut genug, manches geschah offensichtlich unkoordiniert.

Unabhängig von den Fehlern und Unzulänglichkeiten rund um die Schiffsführung, gute und ausreichend vorhandene Rettungsmittel, deren Verwendung auch allen bekannt ist, eine den Fähigkeiten entsprechende Aufgabenverteilung vor Törnbeginn, eine Sicherheitseinweisung, die dem Begriff gerecht wird und ein spezielles trainieren oder üben des Seenotfalles in Theorie – und da, wo möglich – in Praxis („Fender-über-Bord-Manöver“), hätte mit Sicherheit einen anderen Verlauf des Unfalls zur Folge gehabt.

Das Lesen des Berichts wird nicht nur allen aktiven Seglerinnen und Seglern, sondern auch Mitseglern und Crewmitgliedern wärmstens an Herz gelegt.

Zu finden ist dieser Bericht auf den Internetseiten der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (www.bsu-bund.de) in der Rubrik „Neu erschienene Untersuchungsberichte“ mit dem Erscheinungsdatum 01.06.2023.

Der Bericht sollte auch zum Nachdenken über ein Sicherheitstraining animieren. Nicht nur bevor ein ohnehin schon „kribbeliger“ Törn in Form eines Schlechtwettertrainings gebucht wird, sondern insbesondere auch, um an Bord jede Notfallsituation entsprechend einschätzen zu können und die adäquaten Maßnahmen nicht nur einleiten, sondern auch möglichst erfolgreich durchführen zu können.



**Wollen Sie einmal gefahrlos in Seenot geraten?
Wollen Sie Ihre Rettungsweste testen?
Leckabdichtung oder Feuerlöschen üben?**

Der Lehrgang ist als Sea Survival Training - Offshore Personal Safety gemäß OSR von World Sailing lizenziert. Das World Sailing Certificate of Attendance kann nach erfolgreicher Teilnahme ausgestellt werden. Die Prüfungsgebühr beträgt 15,00 EUR.

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitstraining des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am

20. und 21. Oktober 2023.

Hier finden Sie beste Voraussetzungen, viel über und für die Sicherheit an Bord zu lernen. Neben der Theorie und den Vorträgen im Unterrichtsraum stehen die praktischen Übungen und Erfahrungen im Mittelpunkt.

Im Wellenschwimmbad der Marine warten die Rettungsinseln auf die Teilnehmer, die erleben werden, dass das Einsteigen im künstlich erzeugten Seegang schwieriger ist als erwartet – eben der Realität entsprechend, die auf See anzutreffen ist.

Oder der Sprung ins Wasser mit einer halbautomatischen Rettungsweste: Theoretisch ist alles bekannt, aber praktisch eine eindringliche Erfahrung.

Wassereintritt im Schiff – was tun?

Geprüft wird der Ernstfall im Inneren eines nach-

empfundene Schiffsrumpfs. Ohne Vorankündigung wird Wasser einbrechen, und es heißt, mit „Bordmitteln“ muss nun versucht werden, das Leck abzudichten. Und das Ganze eben unter realen Bedingungen – wer hat das schon erlebt?

Vom Wasser geht es dann zum Feuer: Die Brandhalle der Marineschule wird mit Schutzkleidung und Kopfschutz betreten, und die Teilnehmer lernen, wie Glut-, Flüssigkeits- und Fettbrände erfolgreich mit verschiedenen Handfeuerlöschern und Löschdecken zu bekämpfen sind. Jeder Teilnehmer erlebt „hautnah“, wie schnell ein kleiner, handelsüblicher Löscher leer ist.

Auch in die Kategorie „Feuer“ fällt der sichere Umgang mit Signalmitteln. Nach theoretischer Anleitung lernen Sie, Handfackeln, Rauchtöpfe und Signalaraketen richtig einzusetzen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 395,-

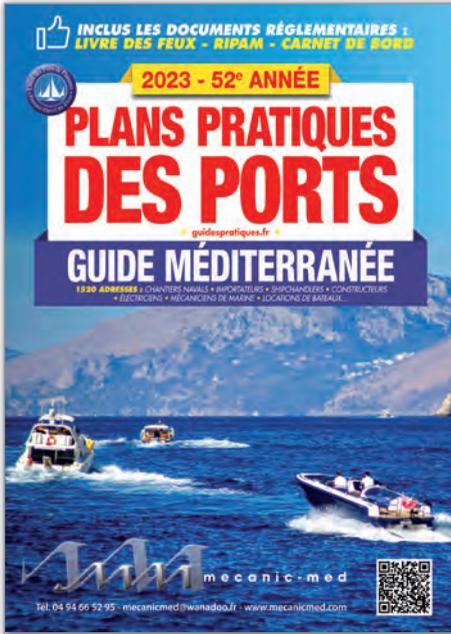
Für Nicht-Mitglieder: Euro 445,-

Die Unterlagen zum Training können von der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).

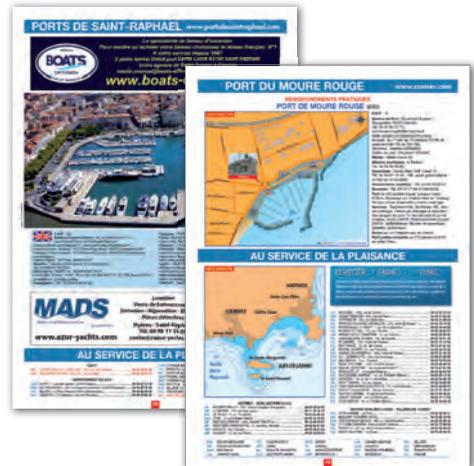


Revierinformationen

Guide Méditerranée 2023



Im Mittelmeer-Marinaführer „Plans Pratiques des Ports 2023“ werden insgesamt 126 Yachthäfen in Frankreich (94), Korsika (25), Sardinien (3) und Italien (4) beschrieben.



Neben vielen Luftbildern und Lageplänen der Häfen und Marinas werden die Kontaktadressen zahlreicher Serviceeinrichtungen, Dienstleistern, Bootsvermietungen, Ausrüstern, Werften und Werkstätten aufgelistet – insgesamt rund 1.520 Adressen.

Unter www.guidespratiques.fr können die Informationen eingesehen oder als PDF-Datei heruntergeladen werden.

Im Internet des KYCD (www.kycd.de) ist in der Rubrik „Törnplanung“ ein Direktlink geschaltet.

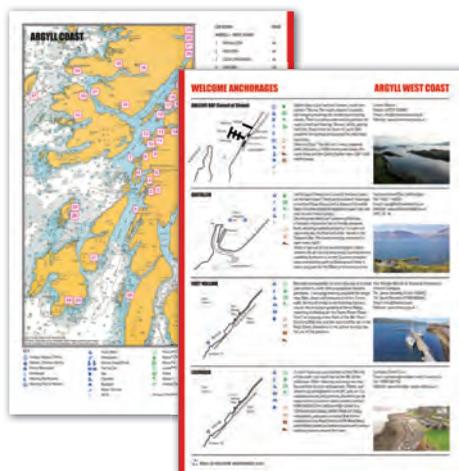
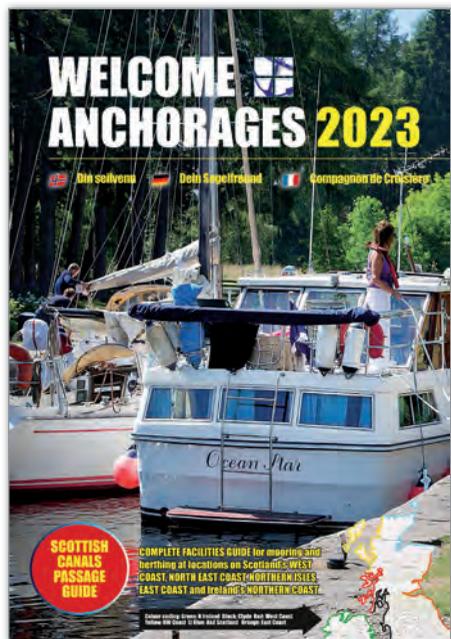


BSH-Broschüre Wetter und Warnfunk – Ausgabe März 2023

Die beliebte Broschüre vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit der Übersicht, welche Küstenfunkstellen und Rundfunksender Sturmwarnungen, Seewetterberichte und weitere Wetterinformationen verbreiten, ist aktualisiert worden. Download unter www.bsh.de in der Rubrik „Publikationen“.

Auf der Website des KYCD (www.kycd.de) ist in der Rubrik „Wetter“ ein Direktlink geschaltet

Revierführer Schottland und Nord-Irland

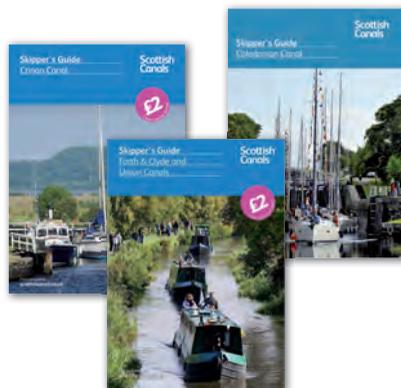


Die Broschüre kann eingesehen und auch heruntergeladen werden unter: www.welcome-anchorages.co.uk.

Weitere Informationen zu den genannten Kanälen gibt es im Internet unter www.scottishcanals.co.uk. Hier sind die jeweiligen „Skipper Guides“ in der Rubrik „Activities“ und „Boating“ zu finden.

Wenn es in den Norden des Königreichs zieht, dem sei die aktualisierte 2023er Ausgabe von „Welcome-Anchorage“ empfohlen.

In der als Standardwerk zu bezeichnenden 80-seitigen Broschüre finden sich die Informationen über 168 Yachthäfen und Ankerplätze sowie den Einrichtungen oder Servicestellen vor Ort an den Küsten Schottlands und im Norden Irlands. Ergänzt jeweils durch regionale oder lokale Besonderheiten und die Detailinfo zu den wichtigsten Kanälen (Crinan Canal, Caledonian Canal, Forth & Clyde Canal, Union Canal).



Im Internet des KYCD (www.kycd.de) ist in der Rubrik „Törnplanung“ zu den Broschüren ein Direktlink geschaltet.



Foto: Die Seenotretter – DGzRS/YPS Collection, Peter Naumann

Neuer Kalender der Seenotretter

Die großformatigen Kalender der Seenotretter haben eine lange Tradition. Auch für die 2024er Ausgabe hat der Hamburger Fotograf Peter Neumann (YPS/Yacht Photo Service) die Arbeit der Seenotretter auf Nord- und Ostsee wieder in eindrucksvollen Fotos festgehalten.

Peter Neumann hat für den Kalender aus seinem aktuellen Schaffen dreizehn außergewöhnliche Motive ausgewählt. Sie spiegeln die Anforderungen an Mensch und Technik im modernen Seenotrettungsdienst wider und zeigen die unterschiedlichen Facetten an Bord und auf See.

Im Verkaufspreis des Wandkalenders von 29,95 Euro ist eine Spende in Höhe von 3,00 Euro pro Exemplar enthalten.

Der Kalender kann bei der DGzRS unter www.seenotretter-shop.de bestellt werden.

Impressum

Club-Magazin des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Club-Magazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel.: 040 74134100
info@kycd.de, www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00
BIC DEUTDE33HAN

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Kai Köckeritz (Stellv. Vorsitzender)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Bernhard Gierds

Die KYCD-Redaktion recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des KYCD e.V. oder der Redaktion wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Redaktion unabhängige Meinung dar. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder an die Redaktion erteilt der Autor dem KYCD e.V. das Recht zur Veröffentlichung. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt der KYCD e.V. keine Haftung. Die Kürzung von redaktionellen Einsendungen ist ausdrücklich vorbehalten. Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung des KYCD e.V. erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung des KYCD e.V. nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Weitergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung - in diesem Club-Magazin berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.



Der KYCD – Shop

Im Jahr 2023 blickt der KYCD auf eine 25-jährige Tätigkeit als Partner für sicheren Wassersport und als Interessenvertreter der Fahrtenwassersportler unter Segel und Motor zurück.

Im Jubiläumsjahr bietet der Club seinen Mitgliedern und Freunden im Shop einige neue Produkte an.



KYCD-Kuscheldecke

Euro 60,00

Die mollige, marineblaue Decke (Maße: 130 x 170 cm) mit gestickter Club-Flagge ist aus pflegeleichter, hochfloriger Polyester-Mikrofaser. Sie ist feuchtigkeitsausgleichend, lädt sich statisch nicht auf und kann bei 30° C gewaschen und im Tumbler getrocknet werden. Die Lieferung erfolgt, wenn bis zum 15. September 2023 insgesamt 40 Bestellungen vorliegen.



KYCD-Frotteeschal

Euro 15,00

Mit einem gut saugfähigen Frotteegewebe aus Baumwolle sorgt der blaue Schal dafür, dass von oben kein Wasser in die Segelbekleidung rinnt. Das bei „Schietwetter“ hilfreiche Kleidungsstück ist mit der Flagge des Clubs und dem Namenszug „KYCD“ bestickt. Der Schal ist 1,35 Meter lang und 35 Zentimeter breit.



KYCD-Smartphone-Tasche

Euro 14,00

Die marineblaue Tasche (Maße: 10 x 16 x 2 cm) aus strapazierfähigen 600D-Polyester-Gewebe ist mit der Flagge des Clubs und dem Namenszug „KYCD“ bestickt. Sie wird mit einer über die ganze Vorderseite reichenden Lasche mit Klettverschluss verschlossen, hat auf der Rückseite eine Gürtelschleife sowie eine abnehmbare, verstellbare Umhängekordel mit Karabinerhaken.



KYCD-Cap

Euro 15,00

100% Baumwolle, Universalgröße,
blau mit Druckverschluss,
gestickte Flagge des KYCD



KYCD-Mütze

Euro 15,00

60% Baumwolle, 40% Polyacryl,
Universalgröße,
blau mit gestickter Flagge des KYCD

KYCD-Flaggen

Euro 8,00 / 9,50

Größe 1 ca. 35 cm x 22 cm
Größe 2 ca. 45 cm x 30 cm



KYCD-Stoff-Aufnäher (Flagge)

Euro 2,00

Farbiges Logo, 50 mm x 25 mm

KYCD-Clubkrawatte

Euro 24,00

Dunkelblau mit der Flagge
des KYCD als Muster, reine Seide

KYCD-Anstecknadel

Euro 12,50

Flagge des KYCD, feilvergoldet

Die KYCD-Broschüren

Euro 5,00 / 10,00

- Spaß im Dunkeln: Nachtfahrten
- Revierinformationen Sardinien, Süd-Korsika
- Feuer an Bord - Brandschutz und Brandbekämpfung
- Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung
- Yachtcharter: Die Einsteigerfibel
- Feinschmecken geht auch an Bord



Astronomische Navigation

Euro 29,80

... nicht nur zum Ankommen

Autorin: F. Mestemacher
Hrsg.: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.,
330 Seiten,
53 Abbildungen,
durchgehend 4-farbig



Bestellschein

KYCD-Kuscheldecke, 130 x 170 cm, Euro 60,00	Anzahl
KYCD-Frotteeschal, 135 x 35 cm, Euro 15,00	Anzahl
KYCD-Smartphone-Tasche, 10 x 16 x 2 cm, Euro 14,00	Anzahl
KYCD-Cap, Universalgröße, Euro 15,00	Anzahl
KYCD-Mütze, Universalgröße, Euro 15,00	Anzahl
KYCD-Anstecknadel, feinvergoldet, Euro 12,50	Anzahl
KYCD-Clubkrawatte, reine Seide, Euro 24,00	Anzahl
KYCD-Stoff-Aufnäher, 50 x 25 mm, Euro 2,00	Anzahl
KYCD-Flagge, Größe 1 ca. 35 cm x 22 cm, Euro 8,00	Anzahl
Größe 2 ca. 45 cm x 30 cm, Euro 9,50	Anzahl

Jeweils Einzelpreis, inkl. MwSt., zuz. Versandkosten – wenn nicht anders erwähnt.
Wir wählen generell die günstigste Variante (Brief, Paket, Päckchen).

KYCD-Broschüren

Spaß im Dunkeln: Nachtfahrten	Anzahl
Revierinformationen Sardinien, Süd-Korsika	Anzahl
Feinschmecken geht auch an Bord	Anzahl
Feuer an Bord - Brandschutz und Brandbekämpfung*	Anzahl
Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung auf Yachten*	Anzahl
Yachtcharter: Die Einsteigerfibel*	Anzahl

(* = z.Zt. nur digital als pdf-Datei verfügbar)

Preis pro Exemplar: Mitglieder: 5,00 Euro, Nicht-Mitglieder: 10,00 Euro,

Preise inkl. MwSt. und Inlands-Versandkosten.

Astronomische Navigation, Euro 29,80	Anzahl
--------------------------------------	--------------

Die Auslieferung und Fakturierung erfolgt durch Dritte,
Preis inkl. MwSt., zuz. Versandkosten.

Bitte per Briefpost senden an:
Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. - Neumühlen 21 - 22763 Hamburg

Lieferung auf Rechnung

In der Regel liegt der Lieferung die Rechnung bei, der KYCD e.V. erwartet eine zeitnahe Begleichung des Rechnungsbetrags. Der KYCD e.V. behält sich jedoch vor, bei größeren Bestellungen sowie bei Bestellungen aus dem Ausland auf Vorkasse zu bestehen – d.h. Sie erhalten nach Bestelleingang eine Rechnung, die Ware wird versandt sowie der Zahlungseingang erfolgt ist. Sollte ein SEPA-Lastschriftmandat (nur für KYCD-Mitglieder) vorliegen, behält sich der KYCD e.V. vor, den Rechnungsbetrag entsprechend einzuziehen und die Ware direkt zu verschicken. Bei Einsatz eines vorliegenden SEPA-Lastschriftmandats wird dieses auf der Rechnung vermerkt.

Name: Vorname

PLZ / Ort

Straße

Tel. E-Mail

Mitgliedsnummer

.....
Datum

.....
Unterschrift

Widerrufsbelehrung: Der Besteller/die Bestellerin hat das Recht diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beginnt an dem Tag, an dem die Ware (auch von Bevollmächtigten) entgegengenommen worden ist. Der Widerruf hat schriftlich mit Briefpost per Adresse des KYCD zu erfolgen. Die Ware ist unbeschädigt und original verpackt an den KYCD zurückzusenden. Der Kaufpreis, einschl. der Versandkosten, wird binnen 14 Tage nach Erhalt der Ware vom KYCD erstattet – bitte im Widerrufsschreiben die Bankverbindung angeben.

Datenschutz (Auszug): Der KYCD speichert die hier gemachten personenbezogenen Daten zur Bearbeitung der Bestellung. Alle im Zusammenhang mit dieser Bestellung anfallenden Tätigkeiten erfolgen in Eigenregie durch Vorstandsmitglieder oder Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle sowie über externe Dienstleister auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzvereinbarungen. Alle Daten werden entsprechend der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen gespeichert oder archiviert, z.B. Schriftverkehr zum Geschäftsvorgang: 6 Jahre, Buchungsbelege und Rechnungen: 10 Jahre. Weitere Detailinformationen zum Datenschutz beim KYCD erhalten Sie auf Anfrage in der Geschäftsstelle oder im Internet des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik „Club“.

SVB®

1989

Let's sail
the world!

TOP 9"/12" Deal



Raymarine®

AXIOM PRO-S

Für Skipper, die alles in einem Display haben wollen.
Ausgestattet mit einem ultra-schnellen Quad-Core-Prozessor,
IPS-Display und der intelligenten LightHouse Bedienoberfläche.
Inklusive Einkanal-CHIRP-Sonar.



Touch +
Taste

ab
1.999,95 €

Art. 24118 (9")
Art. 24132 (12")



Service

Einfach online buchen!

Wartung Ihrer Rettungswesten

Ihre Rettungsweste soll die allgemeine,
2-jährige Wartung erhalten? Kein Problem!
Buchen Sie jetzt die Wartung durch unsere
geschulten Wartungsprofis und senden
Sie Ihre Westen an unsere
Wartungsstation nach Bremen.

ab
39,95 €

Art. 47775

ab
99,95 €

Art. 22661



Art. 29944

Lithium



Art. 26392

GEL

Bord-Batterien

Starter- oder Versorgerbatterie,
Typ Blei-/Säure, AGM, Gel oder
Lithium (LiFePO4)
mit diversen Kapazitäten.



Art. 22661

Blei-/
Säure



Art. 29142

Lithium

560 Seiten
**KATALOG
2023!**



Besuchen Sie uns in unserem Shop in Bremen!
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 9.00 - 17.00 Uhr
Ab 25.02. - 26.08.2023 samstags von 9.00 - 13.00 Uhr

www.svb.de



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert