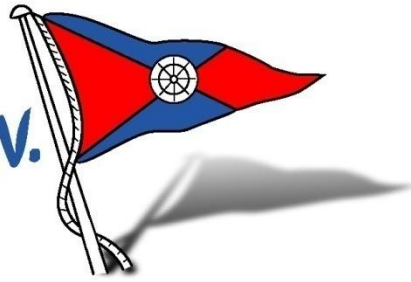


Segel-Club Nordenham e.V.



Die Slipordnung

Segel Club Nordenham	Version: 5 / 02.2017
Ersteller: Arbeitskreis Sicherheit	Seite 1

Slipordnung

Die Slipordnung regelt den sicheren Umgang mit der Slipanlage des Segelclub Nordenham e.V. (SCN). Sie gibt den Nutzern der Anlage einen Leitfaden, der dazu beiträgt, die Anlage und die damit in Verbindung stehenden Werte sicher zu nutzen, Schaden fern zu halten, die Anlage im Sinne des SCN zu behandeln und somit für alle nachhaltig zu betreiben. Die Slipanlage steht den Mitgliedern des SCN zur Verfügung. Die Nutzung der Slipanlage durch Gäste ist vorher mit dem 1. oder dem 2. Vorsitzenden abzusprechen.

Für das Slippen der Boote ist die gegenseitige kameradschaftliche Hilfe unter den Mitgliedern notwendig. Dabei sind die Mitglieder für ihre eigene Sicherheit und für ihre persönliche Schutzausrüstung selbst verantwortlich. Die Verantwortung für das Boot obliegt einzig dem Eigner oder dem von ihm beauftragten Bootsführer.

Der SCN und seine Mitglieder haften nicht für Personen- und /oder Sachschäden aller Art, weder beim Slippen noch während der Liegezeit auf der Slipanlage, noch beim Transport der Boote auf dem Clubgelände. Der Abschluss einer Haftpflicht-Versicherung für das Boot ist vorgeschrieben, der einer Kasko-Versicherung dringend empfohlen.

Die Slipanlage darf nur von ausgewiesenen und befähigten Personen unter Anwesenheit eines Slipobmannes benutzt werden. Es ist Aufgabe des Bootseigners sich rechtzeitig mit einem Slipobmann und einem Treckerfahrer über einen Sliptermin abzustimmen. Die Listen mit den Namen, der vom Vorstand benannten, Slipobmänner und Treckerfahrer hängen im Clubhaus aus. Der geplante Sliptermin ist in die Slipliste im Clubhaus einzutragen.

In Notfällen darf kurzfristig geslippt werden, der 1. oder 2.Vorsitzende ist jedoch vorher zu informieren.

Slipobmänner sind vom Vorstand des SCN benannte Mitglieder, die entsprechend ausgewiesen und befugt sind. Sie werden jährlich durch den Sicherheitswart oder durch eine von ihm benannte Person unterwiesen. Bei grobem Fehlverhalten eines Slipobmannes kann der Vorstand des SCN diesem die Befugnis entziehen.

Beim Slippen haben alle Beteiligten unbedingt die Slipordnung und die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Wurde die Anlage durch grobe Fahrlässigkeit beschädigt, werden die Kosten der Beseitigung dieser Schäden dem Verursacher in Rechnung gestellt.

Reparaturen oder Änderungen an der Anlage werden nur auf Anweisung des zuständigen Arbeitsgruppenleiters durchgeführt.

Die Slipordnung beinhaltet:

- **Beschreibung des Slipvorganges**
- **Beschreibung der Slipwagen und der Schienenanlage**
- **Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen**
- **Slipbuch**
- **Slipliste**
- **Unterweisungsnachweise**

Jeder Treckerfahrer erhält einen Schlüssel für das Tor der Slipbahn zur Weser hin.

Die Slipordnung, Sicherheitswesten, Sprechfunkgeräte, das Slipbuch und die notwendigen Vordrucke liegen in einem Spind im Store aus.

Die Slipordnung sowie ihre mit geltenden Unterlagen werden jährlich sowie nach Bedarf evaluiert.

- **Beschreibung des Slipvorganges**

Der Slipvorgang „Abslippen“ dient dem zu Wasser lassen des Bootes. Dazu wird das Boot vom eigenen Bootswagen mit Hilfe des clubeigenen Bootsliftes auf den Slipwagen umgesetzt. Muss ein Mast gestellt werden, so geschieht das mit Hilfe des Mastenkranes. Siehe hierzu die Bootslift/Mastenkran-Ordnung. Auf dem Slipwagen wird dann das Boot mit Hilfe des Treckers zu Wasser gelassen.

Der Slipvorgang „Aufslippen“ dient dem an Land bringen des Bootes. Dazu wird das Boot in der Weser auf dem Slipwagen festgemacht. Mit dem Trecker wird dann der Slipwagen an Land gezogen. Hier wird mit Hilfe des Bootsliftes das Boot auf den eigenen Bootswagen umgesetzt. Muss vorher der Mast gelegt werden geschieht das mit Hilfe des Mastenkranes. Siehe hierzu die Bootslift/Mastenkran-Ordnung.

Die Slipmannschaft

Die Aufgaben an Land nimmt die Slipmannschaft wahr. Sie besteht aus dem Slipobmann, dem Treckerfahrer und zwei Helfern. Sie müssen Mitglieder des SCN sein. Der Slipobmann führt das Kommando beim Slipvorgang. Er steht über Sprechfunk in Kontakt mit dem Treckerfahrer. Die beiden Helfer sichern in erster Linie die Überwegung am Strand. Die Slipmannschaft ist mit Warnwesten kenntlich gemacht. Für die persönliche Schutzausrüstung, wie Handschuhe und Sicherheitsschuhe, hat jeder selber zu sorgen.

An Bord des zu slippenden Bootes sind der Bootsführer (in der Regel der Eigner oder eine vom Eigner berufenen Person) und ein weiterer wassersportkundiger Helfer. Beide tragen Schwimmwesten.

Organisation und Ablauf

Vor Beginn des Slipvorganges treffen sich die Slipmannschaft und die Bootscrew zur gemeinsamen Besprechung. Der Slipobmann unterweist alle Beteiligten in den Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen anhand der Checkliste. Es folgt eine gemeinsame Beurteilung der Besonderheiten, wie Wetter, Bootstyp, Wasserstand etc. Er dokumentiert alles im Slipbuch. Alle Beteiligten werden namentlich aufgeführt und bestätigen mit ihrer Unterschrift die Unterweisung. Zu dem erklärt der Bootsführer mit seiner Unterschrift, dass er über den Haftungsausschluss informiert wurde und diesen akzeptiert sowie dass für das Boot eine Haftpflichtversicherung besteht.

Die Funkverbindung zwischen Treckerfahrer und Slipobmann wird hergestellt und überprüft. Der Slipobmann führt eine Sichtkontrolle am Slipwagen, am Slipseil und an der Schienenanlage durch.

Vorgang Abslippen

Unter der Anwesenheit des Slipobmannes wird von mindestens 4 Personen unter Zuhilfenahme eines Hubwagens und zweier Rollenpakete ein geeigneter Slipwagen in die Schienen geschoben und mit einem Hemmschuh gesichert.

Mit Ausnahme der Person am Hubwagen befinden sich alle Personen hinter dem Slipwagen. Die Rungen des Slipwagens werden so eingestellt, dass das Boot später mittig auf dem Slipwagen zu stehen kommt.

Das Boot, unter dem Bootsliift, wird von vier Personen mit Hilfe der Kettenzüge und der Hebegurte vom Bootswagen angehoben. Für die Positionierung der Gurte ist der Bootseigner verantwortlich. Die Hebegurte sind ggfs. mit einem Seil gegen ein Abrutschen zu sichern. Der Bootswagen unter dem Boot wird, empfohlenermaßen mit Hilfe des Treckers, entfernt. Der vorgesehene Slipwagen wird mit dem Trecker unter das Boot geschoben und mit einem Hemmschuh gesichert. Das Boot wird auf den Slipwagen abgesenkt, so dass die Gurte gerade eben entlastet sind. Das Boot wird an den Rungen des Slipwagens durch den Bootsführer seemännisch festgemacht und gegen Umfallen gesichert. (Vor-u. Achterleine, Vor-u. Achterspring sowie mindestens eine Querleine). Erst dann werden die Gurte auf Kommando des Bootseigners entfernt.

Während des gesamten Umsetzvorganges ist der Aufenthalt unter dem Boot verboten!

Falls ein Mast gesetzt werden muss, wird das Boot auf dem Slipwagen mit dem Trecker unter den Mastenkran gefahren. Die Bedienung des Mastenkranes ist nur den Slipobmännern und den Treckerfahren gestattet. Die Bootsliift/Mastenkran-Ordnung ist zu beachten!

Das Tor zur Weser und am Steg wird geöffnet. Die Sperrschilder und das gelbe Gefahrenblinklicht werden in Position gebracht. Die beiden Helfer der Slipmannschaft werden als Sicherungsposten tätig und bewachen die Überwegung am Strand. Sie weisen die Passanten eindringlich auf die Gefahren hin und bitten sie, den Gefahrenbereich nicht zu betreten.

Mit dem Trecker wird unter Zuhilfenahme eines kurzen Seils der Slipwagen bis an die Wasserlinie gefahren und durch den Slipobmann mit einem Hemmschuh gesichert. Es wird das kurze Seil ab und das lange Stahlseil in der Mitte des Slipwagens mit einem Schäkkel angeschlagen. Der Bootsführer und sein Helfer gehen mit Hilfe einer gesicherten Leiter an Bord. Die Leiter wird entfernt und aus dem Sicherheitsbereich gebracht.

Der Bootsführer gibt dem Slipobmann das Signal „Bereit“. Nach der Aufforderung des Slipobmannes zieht der Treckerfahrer kurz an, damit der Slipobmann den Hemmschuh entfernen kann. Auf Weisung des Slipobmannes lässt er dann den Slipwagen mit Schiff kontrolliert zu Wasser.

Wenn das Boot aufgeschwommen ist, gibt der Slipobmann das Signal zum Stoppen. Der Bootsführer überprüft die Funktionsfähigkeit des Motors und kontrolliert, das Boot auf Leckagen. Dann verlässt das Boot mit eigener Kraft den Slipwagen. Der Trecker zieht den Slipwagen aus dem Wasser, nach Sicherung durch einen Hemmschuh wird das lange Stahlseil abgeschlagen, zur Seite gelegt und in großen Buchten aufgeschossen. Mit dem kurzen Seil wird der Slipwagen wieder auf das Clubgelände gezogen und mit einem Hemmschuh gesichert.

Erst jetzt können die die Sicherungsposten die Absperrung wieder frei geben, die Schilder zurück zum Gelände bringen und das Tor schließen.

Vorgang Aufslippen

Unter der Anwesenheit des Slipobmannes wird von mindestens 4 Personen unter Zuhilfenahme eines Hubwagens und zweier Rollenpakete ein geeigneter Slipwagen in die Schienen geschoben und mit einem Hemmschuh gesichert. Mit Ausnahme der Person am Hubwagen befinden sich alle Personen hinter dem Slipwagen. Die Rungen des Slipwagens werden so eingestellt, dass das Boot später mittig auf dem Slipwagen zu stehen kommt.

Das Tor zur Weser und am Steg wird geöffnet. Die Sperrschilder und das gelbe Gefahrenblinklicht werden in Position gebracht. Die beiden Helfer der Slipmannschaft werden als Sicherungsposten tätig und bewachen die Überwegung am Strand. Sie weisen die Passanten eindringlich auf die Gefahren hin und bitten sie, den Gefahrenbereich nicht zu betreten.

Mit dem Trecker wird unter Zuhilfenahme eines kurzen Seils der Slipwagen bis an die Wasserlinie gefahren und durch den Slipobmann mit einem Hemmschuh gesichert. Es wird das kurze Seil ab und das lange Stahlseil in der Mitte des Slipwagens mit einem Schäkel angeschlagen. Nach Aufforderung des Slipobmannes zieht der Treckerfahrer kurz an, damit der Slipobmann den Hemmschuh entfernen kann. Auf Weisung des Slipobmannes lässt er dann den Slipwagen kontrolliert zu Wasser.

Kommt der Slipwagen vorzeitig zum Stehen, kann auf Anordnung des Slipobmannes vom Steg aus ein Beiseil am Slipwagen angebracht werden. Mit diesem kann er von Hand weiter in die Weser gezogen werden bis die gewünschte Position mit ausreichender Wassertiefe erreicht ist. Nun wird das Beiseil wieder entfernt.

Nach der Freigabe durch den Slipobmann fährt das Boot mit eigener Kraft auf den Slipwagen. Der Slipobmann kann das Anlegen vom Steg aus mit einem Seil unterstützen.

Das Boot wird seemännisch durch den Bootsführer auf dem Slip Wagen festgemacht. Es sind Vor-u. Achterleine sowie Vor-u. Achterspring und mindestens eine Querleine zu setzen.

Der Bootsführer erklärt dem Slipobmann, dass das Boot bereit ist zum Aufslippen. Nach Aufforderung durch den Slipobmann zieht der Treckerfahrer den Slipwagen soweit aus dem Wasser, dass der Slipobmann den Slipwagen durch einen Hemmschuh sichern kann. Nach Sicherung durch einen Hemmschuh wird das lange Stahlseil abgeschlagen, zur Seite gelegt. Der Bootsführer und sein Helfer können nun mit einer gesicherten Leiter das Boot verlassen. Mit dem kurzen Seil wird der Slipwagen mit dem Boot auf das Clubgelände gezogen. Der Slipobmann folgt dem Slipwagen mit dem Hemmschuh in der Hand unmittelbar seitlich des Slipwagens. Hat der Slipwagen seine Parkposition erreicht sichert der Slipobmann ihn mit dem Hemmschuh. Erst jetzt können die die Sicherungsposten die Absperrung wieder freigeben, die Schilder zurück zum Gelände bringen und das Tor schließen.

Während des Aufslippens ist der Aufenthalt hinter dem Slipwagen verboten!

Falls ein Mast gelegt werden muss, wird das Boot auf dem Slipwagen mit dem Trecker unter den Mastenkran gefahren. Die Bedienung des Mastenkranes ist nur den Slipobmännern und den Treckerfahren gestattet. Die Bootsliift/Mastenkran-Ordnung ist zu beachten!

Das Boot auf dem Slipwagen wird mit Hilfe des Treckers unter den Bootsliift geschoben und mit einem Hemmschuh gesichert. Für die Positionierung der Hebegurte ist der Bootsführer verantwortlich. Die Hebegurte sind ggfs. mit einem Seil gegen ein Abrutschen zu sichern. Das Boot wird von vier Personen mit Hilfe der Kettenzüge und der Hebegurte vom Slipwagen leicht angehoben. Nun werden die Festmacher von den Rungen gelöst. Das Boot kann nun weiter angehoben werden, bis die Höhe für den eigenen Bootswagen ausreichend ist. Mit Hilfe des Treckers wird der Slipwagen unter dem Schiff entfernt und der Bootswagen unter das Boot geschoben. Dieser ist mit einem Hemmschuh zu sichern. Das Boot wird auf den Bootswagen abgesenkt und durch den Bootsführer gesichert. Dann kann es mit dem Trecker auf seine Hallen- oder eine Parkposition gefahren werden.

Während des gesamten Umsetzvorganges ist der Aufenthalt unter dem Boot verboten.

- **Beschreibung der Slipwagen und der Schienenanlage**

Flacher Slipwagen (Manta)

Der flache Slipwagen ist besonders für tiefgehende größere Boote geeignet. Die Laufräder überragen die Standfläche des Slipwagens. Daher ist dieser Wagen für flachgehende Boote und für Kimmkieler nur bedingt geeignet. Die Rungen sind fest verschraubt, lassen sich aber bei Bedarf auch verstellen. Diese Rungen dienen zum Festmachen der Boote. Um die Boote ggfs. gegen das Kippen nach vorn oder hinten zu sichern sind in den Rungen oben Eisenstangen gesteckt. An diesen können zusätzliche Festmacher angebracht werden. Ebenso können auch Leinen unten am Querträger befestigt werden.



An der hinteren Seite (Weserseite) befindet sich ein tiefgehendes Stahlschild zum Schlickräumen. Ein Halter für den Hemmschuh befindet sich an der hinteren Runge.



Vorne und hinten befindet sich außen jeweils ein Anschlagpunkt mit Steckbolzen für die Schubstange bzw. für das kurze Seil. Diese Anschlagpunkte sind nur für den Transport auf dem Gelände zu verwenden. Vorne ist ein weiterer Anschlagpunkt mittig angebracht. Dieser ist für den Slipvorgang mit dem langen Stahlseil zu benutzen.

Hoher Slipwagen



Der hohe Slipwagen hat fünf großflächige Auflager, er ist insbesondere für Boote mit einem flachen Unterwasserschiff (Jollenkreuzer, Gleiter) und Kimmkieler geeignet.



Er hat zwei verstellbare Rungen zum Festmachen der Boote. Die Rungen sind so einzustellen, dass sich der Schwerpunkt des Bootes in der Mitte des Slipwagens befindet. Es können Tampen unten an den Rungen befestigt werden um das Kippen nach vorne oder hinten zu verhindern.

An der hinteren Runge befindet sich ein Halter für den Hemmschuh.

Vorne und hinten befindet sich außen jeweils ein Anschlagpunkt mit Steckbolzen für die Schubstange bzw. für das kurze Seil. Diese Anschlagpunkte sind nur für den Transport auf dem Gelände zu verwenden. Vorne ist ein weiterer Anschlagpunkt mittig angebracht. Dieser ist für den Slipvorgang mit dem langen Stahlseil zu benutzen.



Die Schienenanlage

Die Schienenanlage ist durchgängig von der Halle 1 bis in die Weser hinein. Das Ende der Schienenanlage ist durch eine gelbe Markierung am Steg gekennzeichnet. Es ist durch ein Stopper an der Schiene gesichert. Beim Ziehen des Slipwagens mit dem Beiseil ist dieser nur leicht gegen den Anschlag zu ziehen, damit der Slipwagen nicht über den Stopper springt.



Technisches Datenblatt

	Slipwagen flach	Slipwagen hoch
Länge	4500mm	4500mm
Breite	min 2750mm max	min 3000mm max 3700mm
Höhe der Auflagen über Schienenoberkante	30 cm	50 cm
Wasserstand bei MTHw	1,70 m	1,50 m
Rungenhöhe	3,60 m	3,60 m
Rungenabstand zur Mitte vom Slipwagen	min 1,45 m max.	min 1,15 m max 2,00 m
Gewicht Ca.	3.000Kg	3.500Kg
Zulässige Traglast	10.000Kg	10.000Kg
Anzahl der Auflagen	6	5
Spurweite	1435 mm	1435 mm
Achsabstand	3,45 m	3,45 m
Raddurchmesser	450 mm	450 mm

• **Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen**

Die Begleitung des gesamten Slipvorganges durch einen Slipobmann ist ein wesentlicher Teil unseres Sicherheitskonzeptes.

Kompetenzen und Aufgaben des Slipobmannes

Der Slipobmann koordiniert den gesamten Slipablauf.

Es sollte immer nur eine Slipmannschaft zurzeit tätig sein. Über den Einsatz einer weiteren Slipmannschaft entscheidet der zuvor tätige Slipobmann.

Er unterweist die Slipmannschaft und die Bootscrew im Vorfeld gemäß der Slipordnung und bespricht die Sicherheitsvorschriften.

Er weist die Slipmannschaft auf die persönliche Schutzausrüstung (Sicherheitsschuhe und Handschuhe) hin.

Er weist die Bootscrew auf den Gebrauch von Schwimmwesten hin.

Er weist die Aufgaben zu und gibt nach Rücksprache mit dem Bootsführer alleine die Kommandos.

Er füllt das Slipprotokoll vor Beginn vollständig, deutlich lesbar und sinnhaft aus. Er lässt sich das Protokoll von den Beteiligten gegenzeichnen.

Der Slip Obmann hat sich vor Beginn des Slipvorganges davon zu überzeugen, dass:

- der Schienenkörper im sichtbaren Bereich weitgehend frei von Sand ist und keine Fremdkörper auf den Schienen liegen,
- die Zugseile u. – drähte nach Sichtkontrolle frei von Mängel sind,
- der Slipwagen nach Sichtkontrolle betriebsklar ist und die Rungen so eingestellt sind, dass das Boot später mittig auf dem Slipwagen zu stehen kommt.

Er bespricht mit der Bootscrew die äußeren Faktoren:

- ausreichender Wasserstand
- Strom und Wind berücksichtigen
- Dampferschwell
- Licht- und Sichtverhältnisse

Gefahrenbereich / Gefahrenhinweise

Als Gefahrenbereich gilt der gesamte Bereich der Slipbahn, von dem Bootslift bis zum Ende der Slipbahn.

- Während des Slipbetriebes haben sich in diesem Bereich nur Mitglieder aufzuhalten, die zum Slipbetrieb notwendig sind. Mitglieder, die diesen Bereich aus anderen Gründen queren wollen, haben sich vorher mit dem Slipobmann abzustimmen.

- Ein gelbes Gefahren-Blinklicht ist am Deich und auf dem Trecker zu setzen.
- die Überwegung der Slipanlage am Strand wird durch Absperrgitter und Sicherungsposten gesichert. So lange der Slipwagen am Seil hängt, bleibt die Überwegung am Weserufer gesperrt. Erst nachdem der Hemmschuh endgültig untergelegt und der Wagen gesichert ist, wird die Überwegung freigegeben.
- Der Slipobmann folgt dem Slipwagen unmittelbar seitlich mit dem Hemmschuh in der Hand. Der Hemmschuh wird erst positioniert wenn der Wagen steht. Er muss dabei vollflächig aufliegen und das Rad muss auf der Zunge des Hemmschuhs stehen.
- Keine Person hält sich hinter dem Slipwagen auf, solange er am Seil hängt.
- Beim Umsetzen der Boote auf und vom Slip- bzw. Bootswagen ist ein Aufenthalt unter dem Boot verboten.

Slip Wagen:

- ein Hemmschuh ist immer zur Hand und wird nur hinter den stehenden Slipwagen gelegt.
- das Ein- und Aussetzen der Slipwagen erfolgt nur in Gegenwart des Slipobmannes. (Hemmschuh nicht vergessen)
- es ist ausdrücklich verboten, die Slipwagen von Hand zu bewegen, es wird immer der Trecker sowie eine der Schubstangen oder das kurze Seile eingesetzt.
- ein freies, unkontrolliertes Laufenlassen des Slipwagens in die Weser ist untersagt.
- das Anbringen der Beileine ist erst gestattet, wenn der Slipwagen im Wasser zum Stehen gekommen ist.
- die Rungen des Slipwagens sind so einzustellen, dass das Boot später mittig auf dem Wagen steht.
- der Slipwagen ist nach dem Fieren soweit wieder hoch zu holen, dass die Wassertiefe auf dem Slipwagen gerade sicher ausreicht, um das Boot auf dem Wagen festzumachen.
- Das Boot ist auf dem Slipwagen so zu positionieren, dass beide Achsen gleichmäßig belastet werden.
- vor dem Hieven ist das Boot auf dem Slipwagen mit Vor- und Achterleine kurz und sicher festzumachen, ebenso sind Vor- und Achterspring zu setzen. Darüber hinaus ist das Boot durch mindestens eine Querleine gegen ein Umkippen zu sichern.
- eine ausreichende Standsicherheit des Kiels auf dem Slip Wagen muss gegeben sein. Um ein Kippen des Bootes über Bug oder Heck zu verhindern, sind Boote mit einem Spatenkiel an Bug und Heck zu den unteren Trägern des Wagens abzuspannen.

Jährlicher Sicherheitscheck

	Slip Wagen flach Datum / Hdz.	Slip Wagen hoch Datum / Hdz:
Sichtprüfung der Schweißnähte		
Sichtprüfung aller tragenden Teile		
Sichtprüfung der Holzauflagen		
Sichtprüfung der Anschlagpunkte		
Prüfung der Eignung des Hemmschuhs		
Prüfung und Wartung der Lager		

Slipprotokoll

Das Slipprotokoll ist vor Beginn des Slipvorganges durch den Slip Obmann vollständig, deutlich lesbar und sinnhaft auszufüllen. Evtl. besondere Vorkommnisse sowie die technischen Details sind im Nachhinein zu ergänzen. Die Unterschrift des Eigners/ Bootsführers und der beteiligten Helfer ist ebenfalls vor Slipbeginn erforderlich.

Datum:	Slip Obmann:	lfd. Nr. Slipbuch: _____
Uhrzeit:	Treckerfahrer:	Tiefer Wagen (Manta) <input type="checkbox"/>
Verein:	Erster Helfer:	Hoher Wagen: <input type="checkbox"/>
Segelyacht: <input type="checkbox"/>	Zweiter Helfer:	Gewicht ca.: _____ t
Motorboot: <input type="checkbox"/>	Eigner/Bootsführer:	Kielform: Lang <input type="checkbox"/> Kurz <input type="checkbox"/>
sonstiges:	Bootsname:	Gleiter <input type="checkbox"/>
Abslippen <input type="checkbox"/>	Bemerkungen: (evtl. Rückseite)	
Aufslippen <input type="checkbox"/>	Trailer i.O. <input type="checkbox"/>	Trailer n.i.O. <input type="checkbox"/>

Dem Bootseigner obliegt die richtige Positionierung und Sicherung des Bootes auf dem Slipwagen. Er und seine Mannschaft haben Schwimmwesten zu tragen.

Erklärung zum Haftungsausschluss

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass mir die Slipordnung bekannt ist und ich den Anweisungen des Slipobmannes Folge leiste. Ich und meine Helfer wurden im Vorfeld durch den Obmann gemäß der Slipordnung unterwiesen und die Sicherheitsvorschriften besprochen.

Ich wurde darauf hingewiesen, dass bei der Durchführung des Sliparbeiten, der SCN e.V., der Slip Obmann, der Treckerfahrer sowie die Helfer keinerlei Haftung in Bezug auf das slippende Boot übernehmen. Jeder Bootseigner ist für Schäden am Boot selbst verantwortlich.

Datum: _____ Unterschrift Bootseigner/ Bootsführer: _____

Besprechungspunkte:

- PSA/ Sicherheitswesten, Sicherheitsschuhe, Schwimmwesten an Bord, Handschuhe,
- Aufgabenverteilung (Bootscrew, Treckerfahrer, beide Helfer)
- Sicherheitsregeln, Abstand, nicht unter das Boot, nicht hinter den Wagen treten, nicht in das Slipseil treten, Hemmschuh immer bereit halten
- Absperrung des Areals, Abstand von Schaulustigen, Abstand von Mitgliedern
- Wetter: Wind, Wasserstand, Seegang, Sichtverhältnisse, Geräusche etc.
- Slip Obmann hat das alleinige Kommando
- Bootsführer ist für die Position und Fixierung des Bootes auf dem Wagen verantwortlich.

Besonderes:

Datum: _____ bei Bedarf Rückseite nutzen.

	Unterschrift Slip Obmann:	
	Unterschrift 1. Helfer:	
	Unterschrift 2. Helfer:	
	Unterschrift Treckerfahrer:	