



### Merkblatt „Sicherheit“

#### Ergänzungen und Anpassungen zum Handbuch Segeln (Heft 1 - 3)

Segeln gilt bei J+S als Sicherheitsfach. Das heisst, für den J+S-Leiter<sup>1</sup> gelten erhöhte Sicherheitsvorschriften.

Der J+S-Leiter Segeln

- hat sich an die Weisungen und Regeln von J+S und
- an die Richtlinien des J+S-Handbuches zu halten,
- ist im Rahmen der J+S Aktivitäten für den respektvollen Umgang mit Kindern und Jugendlichen sowie für die Gesundheit und Sicherheit der ihm anvertrauten Jugendlichen verantwortlich und
- trifft die notwendigen Vorkehrungen zur Vermeidung von Unfällen.

## 1 Sicherheit an Land und zu Wasser

### Ergänzung

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“

##### Seite 18 - Eigenverantwortung, Dein persönliches Sicherheitsdispositiv

Der J+S-Leiter muss immer so ausgerüstet sein, dass er im Notfall ins Wasser steigen kann, ohne das Risiko einer Unterkühlung einzugehen. Nebst der Rettungsweste ist eine den Witterungsverhältnissen angepasste Bekleidung (Neopren-/ Trockenanzug oder Gleichwertiges) zu tragen. Dies gilt für Teilnehmende und Leiter. Bei einer Wassertemperatur unter 15 Grad Celsius ist diesem Punkt besondere Beachtung zu schenken.

### Ergänzung

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“

##### Seite 15 - Sicherheit, Auf dem Wasser - Kenterung

Sind Mannschaftsmitglieder nicht sichtbar muss der J+S-Leiter mit Zurufen feststellen, ob sich der Segler unterhalb des Rumpfes ausser Gefahr befindet. Falls keine Antwort erfolgt, muss der J+S-Leiter so rasch wie möglich unter den Rumpf tauchen um den Teilnehmer zu retten.

Kann ein Mannschaftsmitglied das gekenterte Boot nicht erreichen, muss der verbliebene Segler das Boot ganz durchkentern um das Abtreiben des Bootes zu verlangsamen. Treibt ein Segler im Lee des durchgekenterten Bootes muss ihn der Leiter an Bord des Motorbootes nehmen und ihn entweder zum Segelboot oder, wenn dies nicht möglich ist, ins Luv desselben bringen.

Bei Kenterung unter Spinnaker muss das Boot zuerst so aufgerichtet werden, dass der Mast horizontal auf dem Wasser liegt, anschliessend kann der Spinnaker entwirren und heruntergezogen werden. Nun kann die Jolle wieder vollständig aufgerichtet werden.

---

<sup>1</sup> Aufgrund der besseren Lesbarkeit gilt die verwendete Form der Personenbezeichnung für beide Geschlechter.



Bei einem Ruderbruch wird das Boot zuerst so aufgerichtet, dass der Mast horizontal auf dem Wasser liegt. Wenn möglich die Segel einholen, die Jolle ganz aufrichten und mittels Paddel oder Abschleppen an Land zurück bringen.

Bei mehrfachen erfolglosen Aufrichtversuchen ist das Boot im Wind zu stabilisieren. Dies erfolgt entweder durch ein Tau, welches am Bug befestigt wird, oder bei einem Zweimannboot durch ein Mannschaftsmitglied, welches das Boot am Bug festhält. Dadurch wirkt es wie ein Treibanker und dreht das Boot in den Wind. Ist ein Hilfsleiter auf dem Motorboot, hilft dieser vom Motorboot aus beim Aufrichten.

Mindestens ein Segler steigt ins Boot, sobald sich der Mast aus der Waagrechten erhebt. Es empfiehlt sich, über das Schwert ins Bootsinnere zu steigen. Alternativ kann dies auch über das Heck erfolgen. Sobald das Boot aufgerichtet ist sind alle Schoten zu fieren und das Boot zu klar zu machen. Befindet sich ein Segler am Bug des Bootes steigt dieser nun alleine oder mit Hilfe eines Mannschaftsmitgliedes über die Seite oder das Heck in das Boot.

Es ist nicht empfehlenswert, eine Jolle in gekentertem Zustand an Land zu schleppen. Dieser Vorgang ist sehr zeitaufwendig und kann erhebliche Schäden erzeugen. Es ist angemessener, die Jolle bei genügend Platz treiben zu lassen und Hilfe zum Aufrichten zu holen.

Bei der Annäherung an eine gekenterte Jolle oder an eine Person im Wasser besteht durch den drehenden Propeller Verletzungsgefahr und die Gefahr, dass sich im Wasser treibende Schoten und Leinen im Propeller verfangen (Motorstillstand und Manövrierunfähigkeit).

Kann der Segler die Jolle nicht wieder aufrichten, soll er die gekenterte Jolle nicht verlassen bzw. sich auf die durchgekenterte Jolle setzen um besser sichtbar zu sein, einer Unterkühlung vorzubeugen und sich zu erholen. Der Segler darf die Jolle nur auf Anweisung des Leiters verlassen.

Der Leiter verlässt das Motorboot nur, um einen bewusstlos im Wasser liegenden Segler zu retten (Gefahr des Ertrinkens) oder um einem Segler in Schwierigkeiten unter dem gekenterten Rumpf zu helfen.

### **Ergänzung**

#### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 16 - Sicherheitsdispositiv - Deine Verantwortung, Material**

Die Auftriebskörper oder Luftkammern müssen vor dem Kurs auf Luftverlust getestet werden. Dies erfolgt zum Beispiel durch Einfüllen von Wasser in die Lufttanks an Land oder durch unter Wasser drücken der Luftkammern.

### **Ergänzung**

#### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 19 - Eigenverantwortung - Schleppleinen**

Das Abschleppen muss im Training und in Segel-Lagern unter verschiedenen Windbedingungen geübt werden. Das Abschleppseil wird idealerweise an einem Abschlepphaken oder am Spiegel möglichst mit einem Abschleppdreieck befestigt, ohne dabei die Bewegung des Aussenborders zu behindern. Das andere Ende wird auf der Jolle am Mast, auf der Höhe der Mastfischung befestigt. Bei Optimist Jollen wird die Leine am Mastfuss befestigt, so dass diese beim herausnehmen des Mastes nicht frei wird.

Die Abschleppleine muss 8 - 10 mm Durchmesser aufweisen. Zu dünn, verknotet sich die Schleppleine, lässt sich schlecht entknoten und schneidet in die Haut ein. Jedes Boot muss mit einer Schleppleine ausgerüstet sein. Ihre Länge entspricht dem Umfang des jeweiligen Bootes und ist jederzeit



einsatzbereit. Die Abschleppleine muss an der Jolle befestigt sein, damit sie bei einer Kenterung nicht verloren geht.

Beim Anhängen weiterer Jollen ist es empfehlenswert, den Motor zu drosseln damit die Mannschaft die Schleppleinen nicht unter Spannung zusammenbinden muss. Da die sorgfältig gemachten Knoten eher halten muss der Leiter weniger zeitaufwändige Manöver fahren.

Das Schwert der Jollen wird zu zwei Drittel gehoben. Wird das Schwert einer Jolle ganz aus dem Wasser gehoben, verliert diese ihre Stabilität und gerät ins Schlingern.

Die abgeschleppten Boote sind während der ganzen Zeit des Abschleppens zu beobachten. Die Segler verbleiben auf den Jollen. Muss Vorwind abgeschleppt werden, wird gegen den Wind gestartet und anschliessend Vorwind gekreuzt. Wenn notwendig werden die Segel geborgen/ eingerollt oder bei den Optimisten der Grossschot schäkel am Baum ausgehängt.

Der Leiter muss sich bewusst sein, dass mindestens die doppelte Zeit benötigt wird, um eine Gruppe bei Starkwind abzuschleppen.

Am Ende des Abschleppens muss die Geschwindigkeit reduziert und das Losbinden der Leinen vorbereitet werden.

## 2 Gesetzgebung und Vortrittsregeln

### Ergänzung

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“

##### Seite 17 - Das Kleingedruckte

Regelung Kinder unter 12 Jahren.

Wenn die Platzverhältnisse es erlauben, dürfen auf Vergnügungsschiffen 3 Kinder unter 12 Jahren als 2 Erwachsene gerechnet werden. Ist ein Boot nur für 2 Personen zugelassen, dürfen sich eine erwachsene Person und 2 Kinder an Bord befinden.

### Ergänzung

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“

##### Seite 17 - Das Kleingedruckte

Zur Führung eines Schiffes ist ein Führerausweis erforderlich, wenn die Antriebsleistung 6 kW übersteigt. Der Führer eines Schiffes mit Maschinenantrieb muss mindestens 14 Jahre alt sein.

### Ergänzung

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“

##### Seite 24 - Das Kleingedruckte

BSV Art. 43 Verhalten gegenüber Schiffen der Überwachungsbehörden

Schiffen, die das blaue Blinklicht nach Artikel 30 Absatz 1 führen oder die Schallzeichen nach Artikel 33 Absatz 4 geben, weichen andere Schiffe aus. Nötigenfalls setzen sie ihre Geschwindigkeit herab oder halten an.

Art. 44 Ausweichpflichtige Schiffe unter Vorbehalt von Artikel 43 weichen beim Begegnen und Überholen aus:

- a) den Kursschiffen alle anderen Schiffe;
- b) den Güterschiffen alle Schiffe, ausgenommen Kursschiffe;
- c) den Schiffen der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 31 führen, alle Schiffe, ausgenommen Kursschiffe und Güterschiffe;
- d) den Segelschiffen alle Schiffe, ausgenommen Kursschiffe, Güterschiffe und Schiffe der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 31 führen;



- e) den Ruderbooten alle Schiffe mit Maschinenantrieb, ausgenommen Kursschiffe, Güterschiffe sowie Schiffe der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 31 führen;
- f) die Drachensegelbretter (Kite) allen anderen Schiffen.
- g) Schleppverbände gelten als Kursschiffe, Schubverbände als Güterschiffe.

### 3 J+S Vorschriften

#### **Ergänzung**

##### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 5 - Persönlichkeit - Sozialkompetenz - natürliche Autorität**

Das Einhalten von Regeln ist durch vorbildliches Verhalten einfacher Durchzusetzen wie z.B. durch das Tragen der Rettungsweste durch den J+S-Leiter vom Einwassern bis zum Auswassern.

#### **Folgender Vermerk ist zu ersetzen:**

##### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 14 - Winter**

Vermerk Heft 2 / Seite 6 und 7 ersetzen durch Heft 1“Grundlagen des Unterrichtens“ Seite 18 - Jahreszeiten.

#### **Folgende Abschnitte sind zu streichen:**

##### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 14 - Sicherheit - Schwimmweste**

##### **Seite 17 - Das Kleingedruckte - Schwimmweste auf allen Booten**

#### **Neuer Abschnitt**

##### **Seite 14 - Sicherheit - Schwimmweste**

Alle Teilnehmer, Segler, Leiter, Hilfspersonen eines Segelkurses tragen vom Einwassern bis zum Auswassern bei allen Wetterbedingungen eine gesetzeskonforme Rettungsweste (BSV Art. 134 Rettungsgeräte, BSV Art. 134a).

Der Leiter ist verantwortlich, dass alle Teilnehmer eine gesetzeskonforme Rettungsweste tragen.

J+S Schwimmwesten für Kinder und Jugendliche können mit der Anmeldung eines Segelkurses beim kantonalen J+S-Amt bestellt werden.

##### **Seite 17 - Das Kleingedruckte - Schwimmweste auf allen Booten**

Pro Person ist minimal ein Gesetzeskonformes Rettungsgerät gemäss BSV Art. 134 Rettungsgeräte, BSV Art. 134a zu tragen.

#### **Ergänzung**

##### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichtens“**

##### **Seite 18/19 - Eigenverantwortung - Die Gruppen**

Die Gruppengrösse hängt neben der maximalen Anzahl gem. J+S Regeln Seite 14 von verschiedenen äusseren Faktoren ab und ist je nach Situation nach unten anzupassen. Diese sind unter anderem:

- Wind- und Wetterverhältnisse
- Luft- und Wassertemperatur
- Ausrüstung der Teilnehmer
- Qualität der Ein- und Auswassermöglichkeiten
- Fähigkeiten der jeweiligen Teilnehmer
- Sicherheitsorganisation grundsätzlich (Motorboot, Kommunikationsmittel, Unterstützung an Land, ...)
- Erfahrung des Leiters



Befinden sich einer oder mehrere Segler auf dem Wasser, müssen diese zwingend von einem Leiter auf dem Wasser begleitet werden. Wird während dem Training die Gruppengrösse reduziert, empfiehlt es sich, das Trainingsfeld für die ganze Gruppe in die Nähe der Auswasserungsstelle zu verschieben um direkten Blickkontakt zur Auswasserungsstelle zu haben. Sobald die gesamte zurückzulegende Strecke überblickt werden kann, kann der Segler an Land geschickt werden. Dem Segler der an Land geht ist ein klarer Auftrag zum Verhalten an Land zu geben.

Um die Trainingsgruppe sicher auf dem Wasser zu führen, ist es unumgänglich, dass die Segler sich

1. möglichst geschlossen in einer Gruppe auf dem Wasser aufhalten (Bojen),
2. sich bei einer Kenterung nicht vom Boot entfernen,
3. sich die übrigen Segler um das gekenterte Boot versammeln.

Über dieses Standartverhalten müssen die Segler vor dem Wassertraining vom J+S-Leiter instruiert werden.

## 4 Erste Hilfe und Ertrinken

### Ergänzende Informationen

#### Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichts“

Geraten trotz vorsichtiger Planung und Antizipation des Leiters Teilnehmer in Situationen aus welchen Sie gerettet werden müssen, sind folgende Punkte zu beachten:

Bei Beobachtung eines Ertrinkenden oder Verletzten aus der Ferne ist folgendes Vorgehen zu empfehlen:

1. Alarmieren 117
2. Annäherung mit dem Motorboot
3. Seitliches Heranfahen an den Ertrinkenden
4. Abschalten des Motors (Neutralstellung des Motors ist nicht genügend)
5. Bergung des Ertrinkenden auf das Motorboot
6. Nach Feststellung von Bewusstlosigkeit und/oder Atemstillstand
7. Sichere Lagerung auf dem Motorboot und sofortige Beatmung
8. Weitere erste Hilfemassnahmen gemäss Nothelfer

### Rettung eines Ertrinkenden

Das Ertrinken kommt nicht nur bei Nichtschwimmern vor; es kann auch aufgrund verschiedener Störungen (Herz – Kreislaufstörung, Erschöpfung, Unterkühlung, Muskelkrämpfe usw.) gute Schwimmer treffen.

Die Überlebenschancen sind in relativ kaltem Wasser etwas besser, weil der Körper abgekühlt wird und deshalb weniger Sauerstoff braucht. Grundsätzlich ist auch im Zweifelsfall ein Wiederbelebungsversuch zu unternehmen.

Auch bei leichten Ertrinkungsfällen besteht nach der primären Rettung die Gefahr eines sekundären Ertrinkens: Es kann innerhalb von Minuten bis Stunden ein lebensgefährliches Lungenödem auftreten, insbesondere nach dem Ertrinken im Salzwasser. Deshalb ist ärztliche Überwachung immer angezeigt.

Die Atemwege werden beim Versinken verlegt, und zwar durch Stimmritzenkrampf (trockenes Ertrinken, kein Wasser in den Lungen) oder durch Eindringen von Wasser in die Lungen (feuchtes Ertrinken, dabei ist aber die eingedrungene Wassermenge relativ gering). Die Folgen davon sind Atemstillstand, ev. Krampfanfälle und nach kurzer Zeit Kreislaufstillstand.



Symptome nach Ertrinken:

- Zyanose (Blaufärbung von Haut und Lippen)
- Bewusstlosigkeit
- Atemstillstand
- Ev. Kreislaufstillstand

Nach Möglichkeit wird dem Ertrinkenden ein Rettungsball mit Leine zugeworfen. Um ihn nicht zu gefährden und trotzdem sicherzustellen, dass er das Rettungsmittel erreichen kann, ist das Rettungsmittel knapp über seinen Kopf zu werfen.

Das letzte Mittel der Rettung ist der Sprung ins Wasser. Bei der Rettung aus dem Wasser muss sich der Rettende vor dem Zugriff durch den Ertrinkenden schützen. Schreit der Ertrinkende um Hilfe und schlägt um sich, muss der Rettende ausser Reichweite des Ertrinkenden warten und diesen beruhigen.

Ein entkräfteter Schwimmer wird über das Heck in ein Ruderboot oder eine Jolle geborgen.

### **Erste Hilfe**

Der Ertrinkende ist auf Symptome eines Herz-Kreislauf-Stillstands zu überprüfen. Dies sind Bewusstlosigkeit, Atemstillstand, Pulslosigkeit.

Hat der Ertrinkende noch Puls, aber keine Atmung mehr, müssen die Atemwege freigelegt, der Kopf überstreckt und die Beatmung so rasch als möglich, d.h. sobald der Retter absteigen oder sich irgendwo festhalten kann, begonnen werden.

Weist der Verunfallte eine starke Blutung am Unterschenkel auf, muss dieser flach und das Bein hoch gelagert werden. Mit Fingerdruck in die Leiste ist der Blutverlust zu verringern. Nach Möglichkeit ist ein Druckverband zu erstellen.

### **Ergänzung**

#### **Heft 1 - „Grundlagen des Unterrichts“**

#### **Seite 16 - Sicherheitsdispositiv**

Das Sicherheitsdispositiv enthält die wichtigsten Angaben über ein Segelrevier und besteht aus einem Kroki und einem Teil aus Zusatzinformationen zur Situation an Land und auf dem Wasser.

Der J+S-Leiter ist für die Sicherheit seines Kurses verantwortlich! Er erstellt für sich und seine Gruppe ein Sicherheitsdispositiv seines Hafen- und Unterrichtsreviers.

Inhalt des Krokis (schematische Zeichnung, Darstellung mit Himmelsrichtung):

- Überblick des Hafens, des Segelreviers, der Örtlichkeiten, ev. Koordinaten
- Positionen der Wetterwarnungen
- Wichtigste Gefahrenstellen (Schiffahrtslinien und -anlegestellen, Stege, Untiefen, exponierte Stellen)
- Windrichtungen (Hautwindrichtungen, Fronten, Gewitter, Thermik etc.)

Notwendige Zusatzinformationen:

- Ergänzende Informationen zu den im Kroki eingetragenen Inhalten
- Art der Kommunikation zwischen Land – Wasser, (inkl. den Telefonnummern 117, Seerettung, Seepolizei, Arzt, Spital, REGA)
- Die Telefonnummern sollten zusätzlich zum Sicherheitsdispositiv auch in einer Form vorhanden sein, in der sie aufs Wasser mitgenommen werden können (am besten schon im Natel registriert)