

Skippertraining

Hafenmanöver, Bojenmanöver und Ankermanöver auf Monohulls

Thomas Brückner





Foto: Thomas Brückner

Impressum

ISBN: 978-3-9502807-0-8
1.Auflage: März 2009
2.überarbeitete Auflage: September 2009
3.Auflage: März 2010

Verlag:

Eigenverlag Ing.Thomas Brückner
Neustiftgasse 32/10, A-1070 Wien, Österreich

Bezug des Buches direkt beim Autor und im nautischen Fachhandel

Verkaufspreis Österreich:	EUR 19,-	(inkl. 10% USt.)
Verkaufspreis Deutschland:	EUR 18,48	(inkl. 7% USt.)
Verkaufspreis Schweiz:	EUR 17,27	(USt.-frei)

Idee, Texte, Foto, Gestaltung, Redaktion, Grafiken: Thomas Brückner. Alle Rechte für Texte, Grafiken und Fotos beim Autor. Vervielfältigung, egal auf welche Art, ist untersagt.

Hersteller, Herstellungsort:
digitaldruck.at, Aredstraße 7
A-2544 Leobersdorf, Österreich

Vorwort

Das folgende Handbuch erscheint nun in dritter Auflage und soll einerseits meine Praxis-Skippertrainings als Lernbehelf unterstützen, andererseits als kompaktes Nachschlagewerk dienen. Ich bin zwar seit langem begeisterter Regatta- und Fahrtensegler, habe aber erst vor einigen Jahren entdeckt, dass mir die Weitergabe dieses Wissens zunehmend Freude bereitet. Die logische Konsequenz war daher die Abhaltung von Skippertrainings, Regattatrainings und Spinnakertrainings. Da ich aber auch für Wirtschaftstrainings den „Rahmen“ Segelyacht verwende und in diesem Fall meist Segel-Laien an Bord sind, musste ich mir überlegen, wie ich in kürzester Zeit Laien zu einer brauchbaren Crew entwickeln und komplexe Segelmanöver verständlich machen kann. Daher habe ich ein auf Modellen, Diskussion, Aktion und Reflexion basierendes Lernsystem entwickelt. Da sich dies bei Segel-Laien ausgezeichnet bewährt, setze ich es seit einigen Jahren auch bei Skippertrainings ein.

Für Vorschläge zur Verbesserung dieses Handbuches bin ich stets dankbar. Bitte an die e-Mail Adresse unten senden! Nur dadurch kann die Qualität sichergestellt und ausgebaut werden.

Dieses Handbuch erhebt weder Anspruch auf Vollständigkeit, noch auf den alleine richtigen Weg. Es soll für Skipper in konzentrierter und leicht verständlicher Form die wichtigsten Hafen- Bojen- und Ankermanöver zusammenfassen. Dadurch können auch komplexe Manöver noch sicherer, rascher und eleganter gefahren werden. Auch mit minimaler Crew!

Möge Ihnen der Segelsport immer Freude bereiten. Mögen alle, die ihn betreiben, Ehrfurcht und Respekt vor der Natur bewahren und die gebotene Vorsicht walten lassen. In diesem Sinn wünsche ich viel Vergnügen beim Lesen und Ausprobieren.

Wenn Sie Interesse an **Praxis**-Skippertrainings (Monohull oder Katamaran), Blister- oder Spinnakertrainings sowie Scherwettertrainings oder Regattatrainings haben, wenden Sie sich bitte an meine unten angeführte E-Mail Adresse bzw. Webseite.

Mit Seglergruß,

Thomas Brückner

office@medcreation.at
www.medcreation.at

Der einfacheren Lesbarkeit wegen sind in diesem Handbuch die weibliche und männliche Version nicht gesondert angeführt

Inhalt

1.Theorie

Erläuterungen.....	6
Zeichenerklärung.....	7
Segler-Latein.....	9
Knoten.....	13
Übernahme einer Chartersyacht.....	13
Bordpsychologie.....	15
Gegenseitige Erwartungen Skipper-Crew.....	17
Yachteinweisung.....	18
Creweinteilung.....	18
Creweinweisung.....	19
Törnplanung.....	20
Verwendung von Hilfsleinen.....	20
Vorbereitung an der Tankstelle.....	21
Segeltheorie, Segeltrimm, Reffen.....	21
Troubleshooting, kleine Reparaturen.....	23
Dieselmotor.....	25
Windeffekt.....	25
Radeffekt.....	26

2.Drehung / Wechsel der Fahrtrichtung

180° Drehung aus dem Stand heraus auf engem Raum.....	29
180° Drehung auf engem Raum, Vorwärts auf Vorwärts.....	30
180° Drehung auf engem Raum, Vorwärts auf Rückwärts.....	31
Wechsel von Vorwärts auf Rückwärts ohne Drehung.....	32

3.Ab- / Anlegen in Marina mit Murings

Ablegen aus Marinabox mit Murings, mäßiger Wind seitlich.....	37
Ablegen aus Marinabox mit Murings, starker Wind seitlich.....	38
Ablegen aus Marinabox mit Murings, starker Wind von achtern.....	39
Ablegen aus Marinabox mit Murings. Flaute, leichter Wind genau von achtern oder vorn.....	40
Allgemeines zum Anlegen in der Marinabox an Murings.....	41
Anfahrtsbeispiel bei Wind von achtern.....	42
Anfahrtsbeispiel bei Wind vom Bug.....	43
Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind.....	43
Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von STB.....	44
Details zum Anlegen in der Marinabox an Murings.....	44
In die Box bei starkem Seitenwind.....	45

4. Arbeit mit Leinen

Generelles zu Leinen, Poller & Co.	46
---	----

5. Ab- / Anlegen längsseits / an der Mole

Generelles zum Anlegen längsseits	47
Korrektes Verheften an der Mole bei Längsseits-Manövern	48
Ablegen längsseits mit eindampfen in die Vorspring	49
Ablegen längsseits mit eindampfen in die Vorspring,	50
Ablegen längsseits durch Eindampfen in die äußere Achterleine	51
Anlegen längsseits mit dem Radeffekt	52
Anlegen längsseits gegen den Radeffekt	53
Anlegen längsseits, bei stark ablandigem Wind, Flaute oder kurzer Parklücke	54
Anlegen längsseits, leichter aufländiger Wind oder Flaute	55
Kurzzeitiges Anlegen an der Mole	56

6. Ab- / Anlegen in Marina mit Pfählen

Anlegen in der Marinabox an Pfählen mit Heck voraus	57
Anlegen in der Marinabox an Pfählen mit Bug voraus	58

7. Ankermanöver

Ankern	59
Typische Fehler bei Ankermanövern	61
Ankern mit Landfeste	63
Schiff am Anker ausrichten	70
Ankern mit Zweitanker im 45°-Stil	71
Ankern mit Zweitanker im 180° Stil, am Heck	72
Ablegemanöver vor Buganker	74
Ablegemanöver vor Heckanker	74
Anlegemanöver mit Heck voraus und Buganker	75
Anlegemanöver mit Bug voraus und Heckanker	77

8. Bojenmanöver

Anlegen an Bojen	78
------------------------	----

- Umso mehr Gas muss bei Anfahrt seitlich zum Wind gegeben werden (egal ob im VWG oder RWG)
- Umso weniger Gas darf bei Anfahrt mit dem Wind gegeben werden
- Umso wichtiger ist die Anfahrt achteraus in die Marina. Sonst gibt es Chaos, wenn später versucht wird, auf engem Raum, nahe den Murings, auszuweichen oder umzudrehen
- Wenn Sie in einer Marina abwarten wollen / müssen (auslaufendes Schiff, noch kein Platz zugewiesen), sollten Sie die stabilste Lage des Schiffes wählen: immer mit dem Heck zum Wind, je nach Windstärke kurz/lang bzw. wenig/mehr Gas im RWG. So können Sie minutenlang am Platz bleiben, ohne in eine gefährliche Situation zu kommen (vorausgesetzt Sie halten den nötigen Abstand zum Manövrieren seitlich und nach Lee ein und bedenken, dass der Radeffekt das Heck auch seitlich etwas versetzen wird...)
- Wenn Sie Seitenwind haben, und aus Vorausfahrt mit RWG das Schiff abstoppen, wird der Bug nach Lee treiben. Zuerst beim Abstoppen, dann auch bei der langsamen Anfahrt retour. Erst wenn Sie mehr als 1,5 bis 2kn Fahrt im RWG machen, ist die Wirkung von Kiel und Ruder ausreichend, um seitliches Abtreiben zu vermindern und das Schiff steuerbar zu machen.
- Segelyachten haben immer vor dem Drehpunkt (der etwa im hinteren Bereich des Kiels liegt) eine größere Windangriffsfläche als dahinter (Wegen Rollgenau, Mast, höherem Vorschiff, ausladendem Bug). Auch der Lateralschwerpunkt unter Wasser verhindert durch die Fläche des Ruderblattes, dass das Heck leicht seitlich versetzt werden kann. Daher wird im Stand/bei langsamer Fahrt immer der Bug nach Lee treiben
- Bedenken Sie, dass Ihr Windanzeiger nur die Richtung des scheinbaren Wind messen kann! Bei der Anfahrt in Marinas sind daher die Windanzeiger der parkenden Nachbarschiffe eine wertvolle Hilfe!

Radeffekt

Testen Sie den Radeffekt Ihres Schiffes immer selbst! Auch wenn Sie das gleiche Schiff schon einmal gesegelt haben, kann nun ein anderer Propeller die Stärke des Radeffektes und das Ansprechverhalten verändern! Sowohl Stärke als auch Richtung des Radeffektes sollten Sie dabei spüren und sich merken!

Und so einfach geht das, am Besten bei Flaute oder Wind genau von achtern:

- Mäßige Fahrt im VWG, Ruder gerade, mit Landpeilung über Vorstag Geradeausfahrt kontrollieren
- LL, dann RWG, Drehzahl ca. auf 1500 U^{-1} erhöhen
- Richtung und Stärke der Drehung durch Peilung zum Bug beobachten

Wichtig:

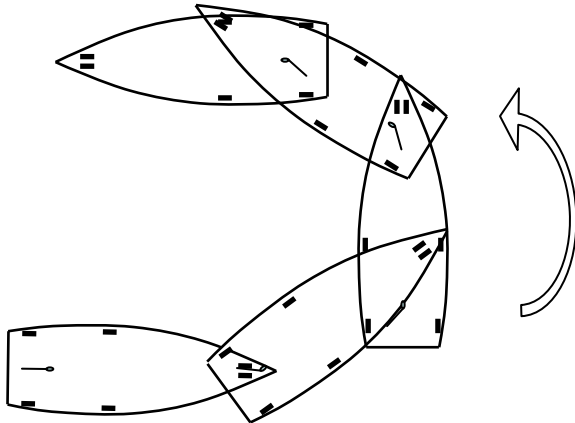
- Der Radeffekt ist am stärksten im RWG bei Stillstand / langsamer Fahrt. Im VWG ist der Radeffekt in die andere Richtung und nur beim Auslassen des Ruders merkbar: Das Schiff fährt dann eine Kurve!
- Je mehr Retour-Gas, umso stärker wird der Radeffekt und die Schiffsdrehung sein
- Je höher die Fahrt voraus war, umso mehr Zeit braucht das Schiff im RWG zum Abstoppen und umso länger hat der Radeffekt Zeit zu wirken, daher ist auch die Schiffsdrehung stärker
- Schiffe mit Wellenantrieb (Propeller weit achtern) haben mehr Radeffekt als solche mit Saildrive (Propeller knapp hinter Kiel)
- Schiffe mit Skeg zwischen Welle und Rumpf haben etwas weniger Radeffekt als solche ohne
- Schiffe mit knappem Abstand zwischen Propeller und Rumpf haben mehr Radeffekt als solche mit großem Abstand
- Bei einem 90°-„Haken“ in die Box, wenn die Drehung *MIT* dem Radeffekt ist, aber nicht ausreicht: kurzen Gasschub rückwärts geben, das verstärkt die Drehung, wenn die Anfangsgeschwindigkeit gering war
- Bei einem 90°-„Haken“ in die Box, wenn die Drehung *GEGEN* den Radeffekt ist, aber nicht ausreicht: Vorher nicht zu langsam anfahren und sofort nach dem Ruderlegen Retour- Gas auf Standgas reduzieren oder sogar LL einlegen. Dann dreht das Schiff enger und das Heck wird vom Radeffekt nicht in die Gegenrichtung gezogen
- Drehen „am Teller“ funktioniert nur in die Schiffs-Drehrichtung, in die der Radeffekt das *HECK* im RWG zieht. In den Beispielen in diesem Buch also immer (von oben betrachtet) *GEGEN* den Uhrzeigersinn.

Der Radeffekt lässt sich für elegante Manöver ausnützen:

- Beim Längsseits gehen Heck zur Mole ziehen (nur auf der „Schokoladenseite“ möglich)
- Beim „an die Boje mit dem Heck gehen“ Heck in Vorbeifahrt zur Boje ziehen (nur auf der „Schokoladenseite“ möglich)
- Bei 180° Drehung des Schiffes in kürzester Zeit/auf kleinstem Raum

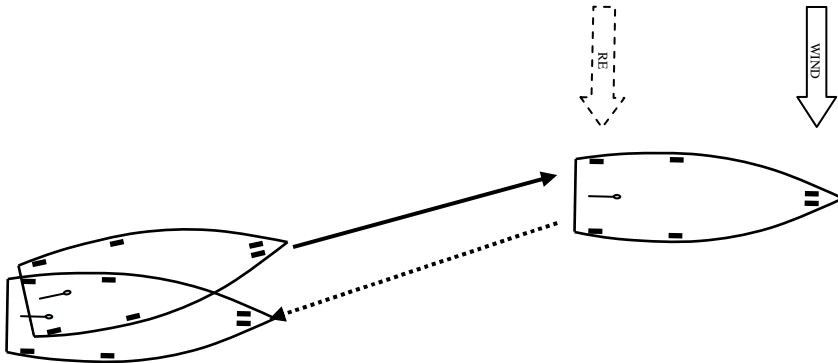
180° Drehung auf engem Raum, Vorwärts auf Vorwärts

- Mäßige Geschwindigkeit im VWG (ca. 2-3 kn)
- LL, Ruder hart BB, nach ca. 90° Drehung RWG und kräftig Gas geben, Schiff dreht dabei noch stärker nach BB und verlangsamt Fahrt voraus. Dadurch wird der Drehkreis enger
- Wenn Schiff keine Fahrt mehr voraus macht, VWG und Schiff in gewünschte Richtung ausrichten
- Das Ruder bleibt während des Manövers hart BB
- Der Platzbedarf ist nur unwesentlich höher als beim „Drehen am Teller“, dafür klappt es auch bei starkem Seitenwind, weil die Drehung viel schneller abgeschlossen ist und das Schiff nicht abtreibt



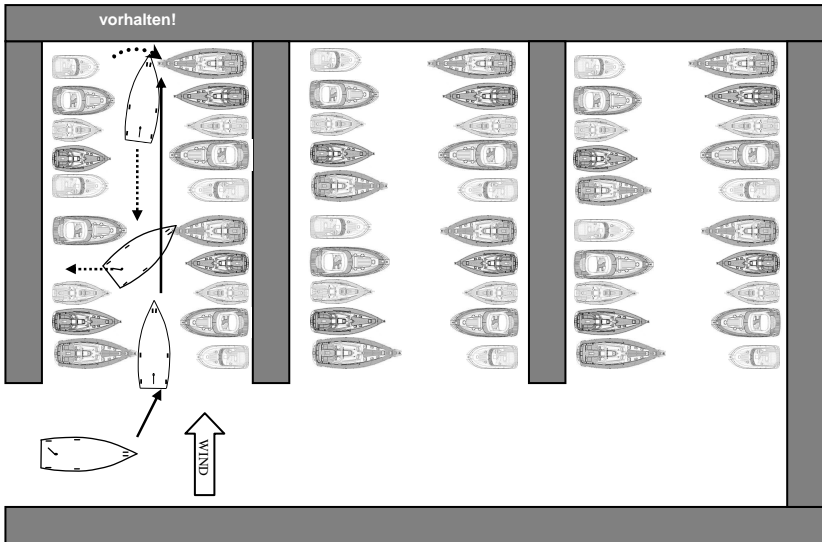
Radeffekt nützen für Wechsel von Vorwärts auf Rückwärts ohne Drehung mit „Vorhalten“ (mit Seitenwind in Richtung Radeffekt)

So geht es eleganter und schneller:

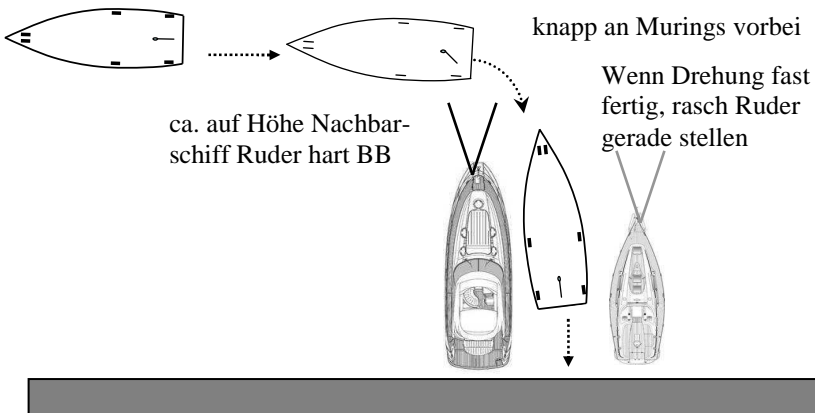


- Anfahrt im VWG, etwas nach Luv vorhalten, Ruder gerade
- LL, RWG, abstoppen, Fahrt retour aufnehmen
- Radeffekt zieht Heck nach Lee, Wind drückt vor allem Bug nach Lee
- Schiff wird weitgehend parallel versetzt und landet an der gewünschten Position.
- Ggf. Ruderkorrekturen vornehmen

Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von STB



Details zum Anlegen in der Marinabox an Murings



Wenn die Drehung wie in diesem Fall gegen den Radeffekt ist, evtl. in der Drehung kurz LL. Schiff dreht dann enger in die Lücke! Nachher muss meist wieder der RWG eingelegt werden, da das Schiff durch die Drehung Fahrt verloren hat und dadurch kaum mehr auf das Ruder reagieren würde

Anlegen an Bojen Generelles

- Boje, Muringleine und Muringewicht müssen für die Größe des Schiffes geeignet sein. Meist sind Bojen, die zu eng liegen oder sehr klein sind, ohnedies unterdimensioniert
- Die endgültige Befestigung der Vor- oder Heckleine muss durch den unteren Ring der Boje erfolgen oder bei manchen Bojen an der separaten, ca. 2m langen Leine mit der Kausch am Ende
- Nach dem Anlegen den Zustand von Boje, Muringleine, Knoten und Kauschen prüfen (Taucherbrille)
- Passende Länge der Vor- oder Heckleine wählen
 - Zu lang = stärkeres Schwöjen und mögliche Kollisionen mit anderen Bojenliegern
 - Zu kurz = starke Belastung der Muringleine im Seegang
 - Ideale Länge = 3-5m.

Achtung: Niemals mit *einer Leine an zwei unterschiedlichen Stellen* (z.B. BB und STB Bugklampe) am Schiff festmachen, immer zur selben Klampe die Leine retour, sonst „zersägt“ das fast immer verrostete Auge der Boje die Festmacherleine durch die Schwöjbewegungen des Schiffes!

