

DOPPELT GEMOPPELT: Hafenmanöver mit Doppelruder

Da in den letzten Jahren zunehmend mehr Yachten auch für Fahrtensegler mit Doppelruder-Anlage ausgestattet werden wie etwa Elan 210, Elan 350, Elan 400, Elan 450, Elan 494i, Pogo 30, Dufour 310, Oceanis 38, Oceanis 55, Bavaria 45 Cruiser, Bavaria 46 Cruiser, Bavaria 50 Cruiser, Bavaria 51 Cruiser, Sun Odyssey 509 u.v.a., habe ich getestet, wie sich diese Schiffe bei Manövern verhalten.

Hier sind nun meine Erkenntnisse am Beispiel einer Bavaria 45 Cruiser BJ 2011:

- **Drehen am Teller**

Dadurch, dass der mittige Propeller die beiden außen sitzenden Ruderblätter nicht mehr anströmt, lässt sich dieses Manöver deutlich schlechter fahren als mit einem mittigen Ruderblatt. Im Vorwärtsgang muss solange Gas gegeben werden, bis das Schiff Fahrt aufgenommen hat, erst dann gibt es Ruderwirkung und Drehung. Im Retourgang ist kein wesentlicher Unterschied zu anderen Schiffen, d.h., dass hauptsächlich mit dem Retourgang und mit Hilfe des Radeffektes die enge Drehung stattfindet. Aber das geht natürlich nur mit vorhergehender Fahrt voraus.

- **Drehung um 180° von Vorwärtsfahrt auf Rückwärtsfahrt (mit Hilfe des Radeffekts)**

Da dieses Schiff (sobald mal ein wenig Fahrt da ist) extrem drehfreudig ist, darf entweder die Fahrt voraus zuvor nicht mehr als 2kn sein oder das Ruder wird nicht bis zum Anschlag gedreht. Ansonsten überdreht das Schiff und es wird eher eine 270° Drehung!

- **Eindampfen in die Vorspring**

Das geht nur so, wie wenn man bei einem mittigen Ruderblatt dieses in der Mittellage festklemmen würde. Da die Doppelruder vom Propeller nicht angeströmt werden, findet keine weitere Drehung des Schiffes statt.

Beim Anlegen muss daher nach Ausbringen einer Vorspring sofort das Heck gesichert werden, da es durch Eindampfen nicht zur Mole gebracht werden kann und bei stark ablandigem Wind auch abtreiben würde.

Beim Ablegen kann das Schiff max. 20° von der Mole weggedreht werden, was bei mäßigem oder stark auflandigem Wind nicht reicht und auch beim Wegfahren gegen den Radeffekt nicht. Der Radeffekt zieht das Schiff dann ja anfangs Richtung Mole. Ein kniffliger Fall, wenn dann auch noch ein Kat oder zwei Schiffe im Paket hinter einem parken!

Alternativ kann mit Eindampfen in die Achterspring bis zu mäßig auflandigem Wind abgelegt werden. Die Ecke am Heck muss dabei sorgfältig gefendert werden. Evtl. unterstützt jetzt das Bugstrahlruder das Wegdrehen des Buges von der Mole.

- **Eindampfen in die Achterspring**

Siehe oben!

- **Eindampfen in die Mittelspring**

Beim Anlegen längsseits mit stark ablandigem Wind ist dies ja ein sehr praktikables Manöver. Es funktioniert prinzipiell auch hier, allerdings muss der Bug sehr gut gefendert sein, denn dadurch, dass

man mit dem Ruder der Drehung zur Mole nicht entgegensteuern kann, kommt der Bug etwas früher an der Mole an. Daher sehr gut fendern! Wenn die Mittelspring zwischendurch gekürzt wird, geht es besser. (Wie das geht, lernt man natürlich in meinen Skippertrainings..)

- **Eindampfen in die Molen-äußere Achterleine**

Bei diesem Manöver ist ja der kritische Punkt das Fendern des Hecks und das Ruderlegen hart zur Mole, damit im Vorwärtsgang durch das Anstrahlen des Ruderblatts das Heck ein wenig von der Mole schiebt. Das ist bei Schiffen mit Doppeleranlage natürlich ebenfalls nicht möglich. Daher muss damit gerechnet werden, dass das Heck, aufgrund der meist großen Breite, einige Meter an der Mole entlang mit Druck schiebt. Was selbst bei guter Abfenderung ein wenig riskant ist. Dieses Manöver ist aber ohnedies bei mehr als 12-15 kn auflandigem Wind kaum mehr fahrbar, da dann schon mit Vollgas eingedampft werden müsste

- **Einparken in Marina-Box mit Murings**

Die Gesamtfläche der beiden Ruder dürfte etwas mehr sein als bei Schiffen mit einem Ruderblatt. Dies bewirkt, zusammen mit dem flachen Unterwasserbereich des Hecks, das o.e. drehfreudige Verhalten. Beim Einparken ist mir aufgefallen, dass dadurch etwas später das Ruder gelegt werden kann (was ein großer Vorteil ist, denn die außen stehenden und schräg nach außen zeigenden Ruderblätter wären perfekte "Muringfänger"!). Das Schiff bekommt auch bei etwas geringerer Rückwärtsfahrt genügend Ruderwirkung für eine enge Drehung und um ggf. den Bug gegen den Seitenwind zu bringen.

- **Ausparken aus Marina Box bei Seitenwind**

Üblicherweise ist das ja lösbar, indem man in die luvseitige Achterleine eindampft und dies mit etwas Ruder nach Luv unterstützt. Ab ca. 15-18 kn Seitenwind (ohne luvseitiges, vor Wind schützendes Nachbarschiff) benötigt man mit Doppeleranlage, je nach Propellergröße, schon fast Vollgas! Die Lösung ist der Wechsel auf eine luvseitige Mittelspring oder die Unterstützung mit Bugstrahlruder

- **Verhalten unter Segel**

Bei böigem Wind 20-30 kn, passend gerefft, segelt dieses Schiff praktisch ohne Ruderdruck, selbst wenn es gerade stark krängt!

Mein Resumé

- Aus manchen Situationen (ablegen längsseits bei stark auflandigem Wind gegen den Radeffekt) ist freikommen nur mit Bugstrahlruder (was bei Starkwind eine sehr mäßige und meist nur kurze Wirkung hat) oder fremder Hilfe möglich. Ich würde es jedenfalls in Kombination mit Eindampfen in die Achterspring versuchen.

- Sehr gute Segeleigenschaften an der Kreuz bei stärkerem Wind

Es lohnt sich, diese Unterschiede bei einem Training zu „erfahren“ und damit umzugehen!