

KATAMARAN-TRAINING

Skipper-Intensivtraining für alle Fahrten-Katamaranklassen



Privilege 585 „Lady C“ - Flaggschiff der Ecker-Flotte

- 1 MANÖVRIEREN AUF ENGEM RAUM
- 2 AN MOLE LÄNGSEITS - anlegen bei ablandigem Wind
- 3 VON MOLE LÄNGSEITS - ablegen bei ablandigem Wind
- 4 VON MOLE LÄNGSEITS - ablegen bei auflandigem Wind
- 5 AN MOLE LÄNGSEITS - anlegen bei auflandigem Wind
- 6 AN MOLE LÄNGSEITS - anlegen bei Gegenwind
- 7 ANLEGEN MIT MURING - bei allen Winden
- 8 ABLEGEN MIT MURING - bei allen Winden
- 9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - anlegen bei Seitenwind
- 10 ANKERN - mit Hahnepott

Was unterscheidet, außer zwei Rümpfen, einen Katamaran vom Monohull?

Besonderes Merkmal moderner Fahrtenkatamarane ist ein im Achterliek voll geschnittenes, durchgelattetes Großsegel, viel Platz und seine aufrechte Fahrt. Die Segelmanöver sind grundsätzlich gleich. Da der Katamaran auch bei zunehmendem Wind **keine Krängung** zeigt erkennt man nicht wenn das **Reffen der Segel** notwendig wird.

Mit der Refftabelle der jeweiligen Schiffstypen wird die Überbeanspruchung von Rigg und Segel vermieden und Sie befinden sich auf der sicheren Seite.

| Refftabelle für Privilege 465 | | | |
|-------------------------------|----------------|-----------|------------|
| Stufe | Wind in Knoten | Großsegel | Genua |
| 1 | 0 bis 11 | Vollzeug | Vollzeug |
| 2 | 11 bis 22 | 1. Reff | 90 bis 75% |
| 3 | 22 bis 34 | 2. Reff | 75 bis 60% |
| 4 | 34 bis 40 | 3. Reff | 60 bis 45% |
| Stufe | 40 und mehr | bergen | 45 bis 0% |

wirkliche und deutliche Unterschiede gibt es jedoch bei allen Manövern unter Maschine.

1 MANÖVRIEREN AUF ENGEM RAUM

Im Hafengebiet, in engen Boxenstraßen nur mit Gashebeln steuern - fixieren Sie das Steuerrad um zusätzlichen Stress zu vermeiden. Bei den geringen Geschwindigkeiten zeigen die Ruder ohnedies wenig bis keine Wirkung. Vor allem bei Rückwärtsfahrt machen nicht in Mittelstellung fixierte Ruder ein Manövrieren unmöglich.

1 Fahrt geradeaus - vor- und rückwärts

Für langsame Geradeausfahrt genügt der eingelegte Gang im Standgas. Wird das Schiff trotzdem zu schnell, legen wir abwechselnd die Schalthebel auf neutral. Diese Vorgangsweise gilt auch für Rückwärtsfahrt. Hier ist besonders wichtig, dass die Ruderstellung exakt Mittschiffs liegt.

2 Richtungsänderungen - vor- und rückwärts

Wollen wir bei langsamer Vorwärts-Geradeausfahrt möglichst eng nach Backbord drehen leiten wir dieses Manöver durch einlegen des Retourganges der Bb-Maschine ein. Eine **Beschleunigung der Drehbewegung** wird durch einzelne Gasschübe - **Bb retour, Stb vor** - erreicht.

Viel langsamer reagiert der Katamaran bei einem konventionellen Drehversuch: Hier wird bei eingelegtem Vorwärtsgang der Steuerbord-Maschine das Steuerrad nach Backbord gelegt. Die Drehung erfolgt zwar ebenfalls aber mit Verzögerung, in einen größeren Bogen mit höherer Geschwindigkeit. Drei Komponenten die das Manövrieren auf engem Raum erschweren!

Ähnlich verhält sich der Katamaran auch bei Richtungsänderungen in Rückwärtsbewegung: Hier legen wir auf der Kurveninnenseite den Schalthebel auf Stellung Vorwärts-Standgas. Das Schiff beginnt zu drehen und verringert seine Geschwindigkeit.

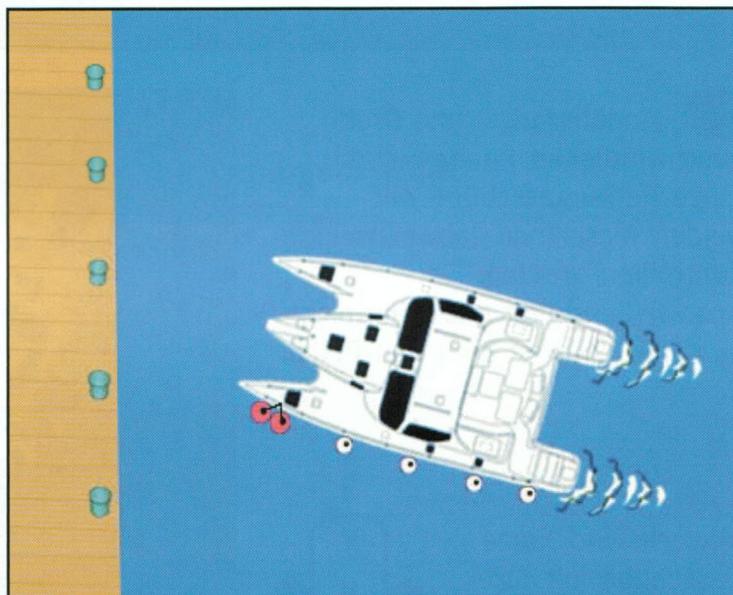
3 Drehen in engen Boxenstraßen

Durch Einlegen der Schalthebel - **einen vorwärts, einen rückwärts** - dreht der Katamaran ohne Fahrtgewinn in eine Richtung. Eventuelle Fahrtaufnahme wird durch Auskuppeln des Vor- oder Rückwärtsganges ausgeglichen. Zu beachten ist hier besonders Wind und Stromversatz.

2 AN MOLE LÄNGSEITS - Anlegen bei ablandigem Wind

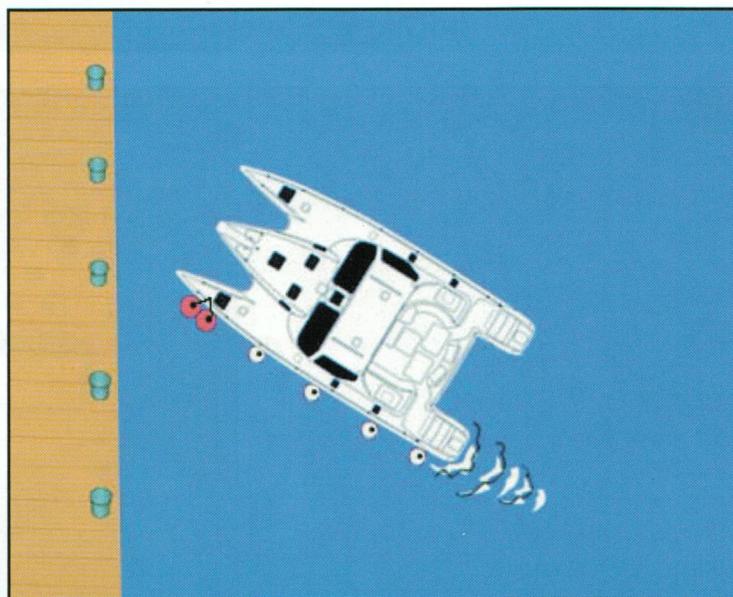
1 Die Anfahrt zur Mole soll relativ steil erfolgen. Das erleichtert das Anlegemanöver und man hat, mit Rückwärtsfahrt, jederzeit die Möglichkeit das Anlegemanöver abubrechen.

Langsame Fahrt - beide Maschinen Vorwärts



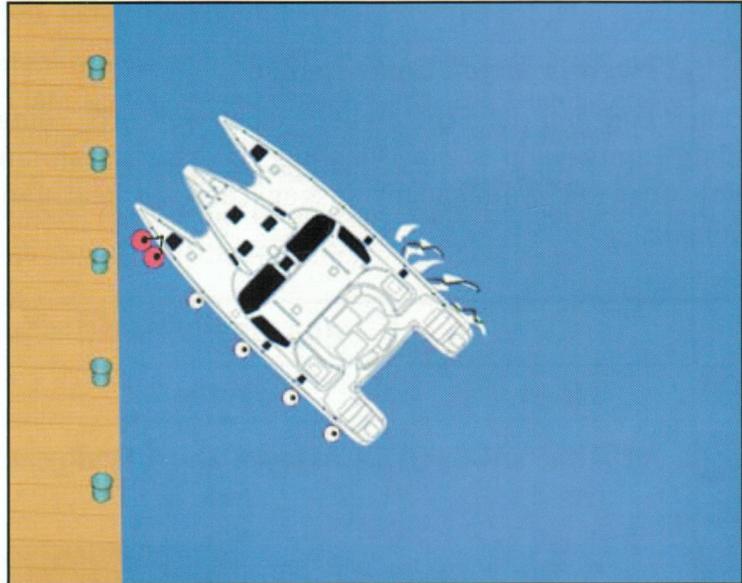
2 Man fährt in diesem Fall mit dem gut abgefenderten Backbord-Bug so nahe wie möglich zur Mole

Langsame Fahrt - Die Backbordmaschine leitet bereits die Drehbewegung ein



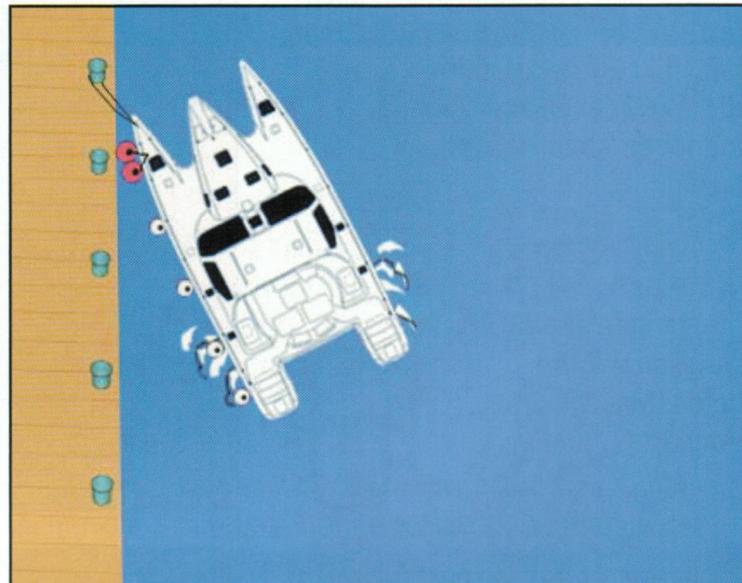
3 Eine Person mit einem Kugelfender am Bug verhindert eine mögliche Berührung mit der Mole.
Gasschübe mit der Steuerbordmaschine retour verringern die Fahrt und drehen das Heck zur Mole

Kurze Gasschübe mit Stb-Maschine zum Abstoppen



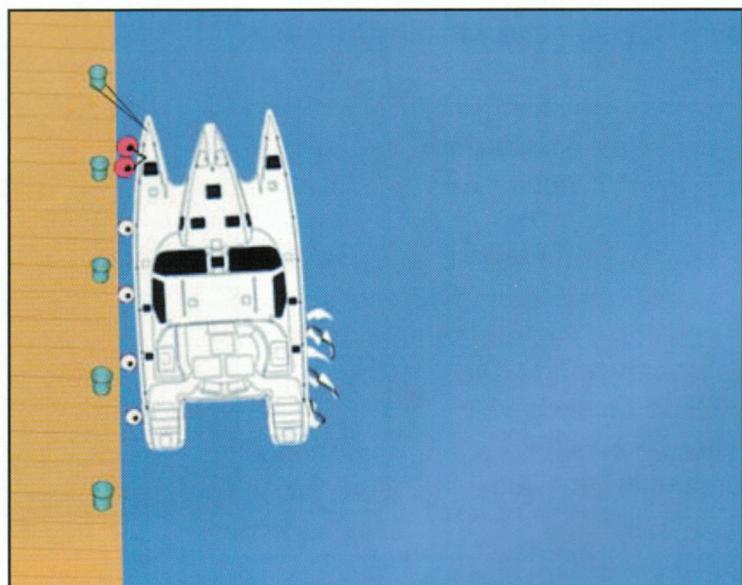
4 Annäherungs- und Drehgeschwindigkeit können durch kurze Retourgasschübe mit beiden Maschinen (abwechselnd) kontrolliert werden.
Anschließend legt man eine nicht zu kurze Vorleine über den Poller.

Abwechselnd kurze Gasschübe mit Stb- oder Bb-Maschine

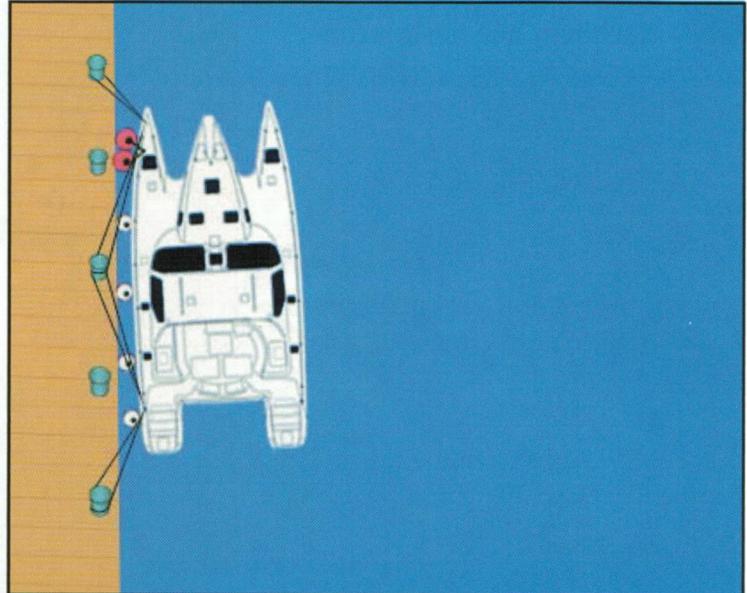


5 Mit retourlaufender Steuerbordmaschine hält man den Kat parallel zur Mole und belegt in Ruhe die Heckleine.

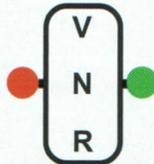
Stb-Maschine rückwärts - Gang einlegen genügt



- 6** Um die Yacht sicher zu vertäuen werden noch Vor- und Achterspring ausgebracht.



Beide Schalthebel auf neutral - Motoren abstellen

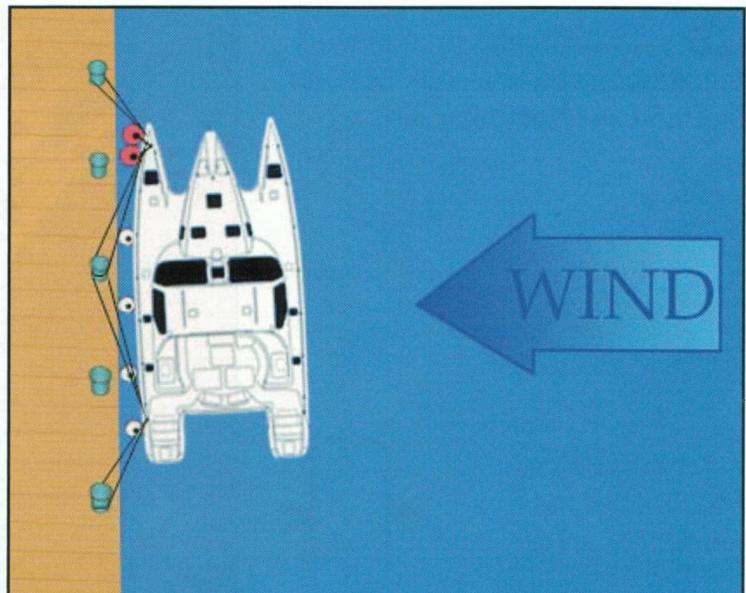


3 VON MOLE LÄNGSEITS - Ablegen bei ablandigem Wind

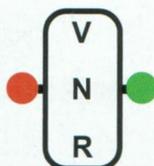
Bei diesem Manöver hilft uns der Wind - nach Einholen der Festmacher (Vorleine zuletzt) - sehr rasch Abstand zur Mole zu bekommen

4 VON MOLE LÄNGSEITS - Ablegen bei auflandigem Wind

- 1** Abfendern des Bugs ist bei diesem Manöver besonders wichtig und soll von einer Person auf dem Vorschiff beobachtet werden.

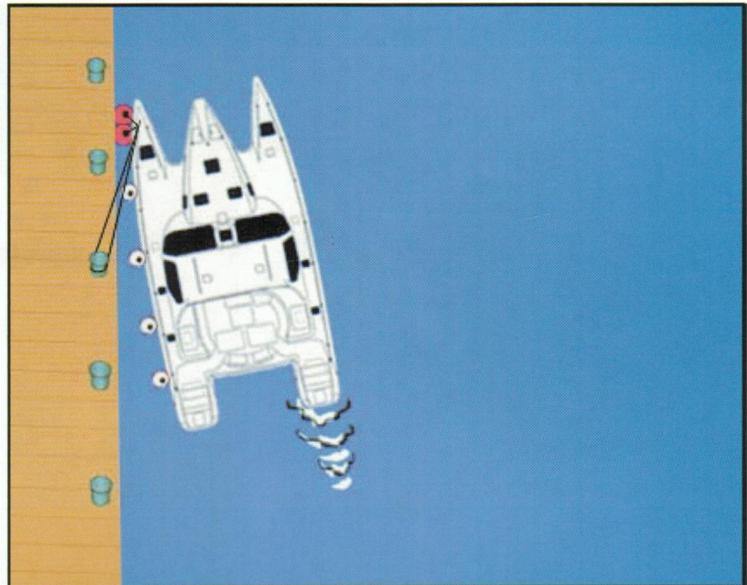


Beide Schalthebel auf neutral - beide Motore laufen



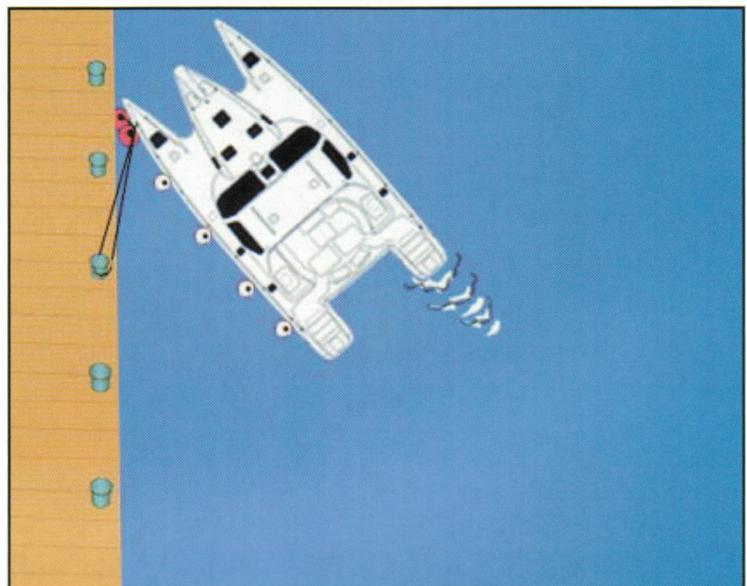
2 Nachdem alle Festmacher - außer der Vorspring - geborgen sind, läuft die Steuerbordmaschine langsam voraus in die gespannte Vorspring. Das Heck bewegt sich langsam von der Mole weg. In dieser Phase ist es besonders wichtig die richtige Lage der Prellfender am Bug zu beobachten

Stb-Maschine voraus,
Bb-Maschine auf
neutral



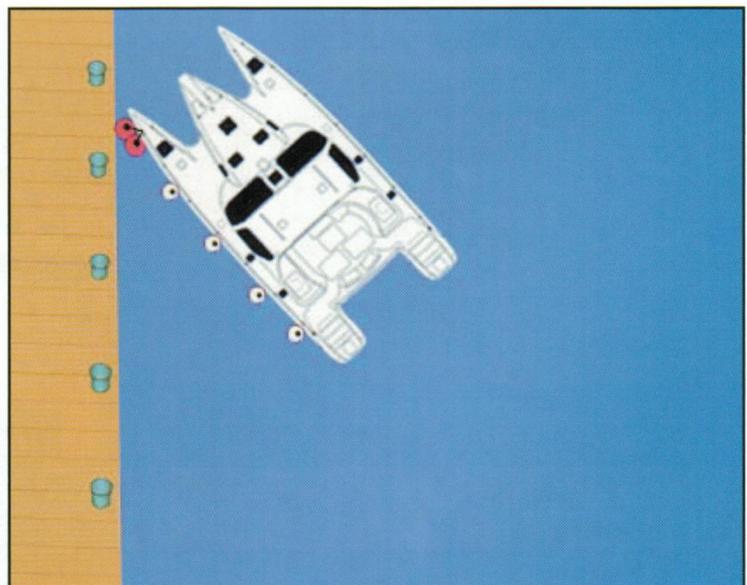
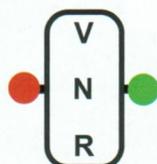
3 Ist ein genügend großer Winkel zwischen Mole und Schiff erreicht

Stb-Maschine voraus,
Bb-Maschine auf
neutral



4gibt man die Steuerbordmaschine auf Leerlauf und holt die Vorspring ein.

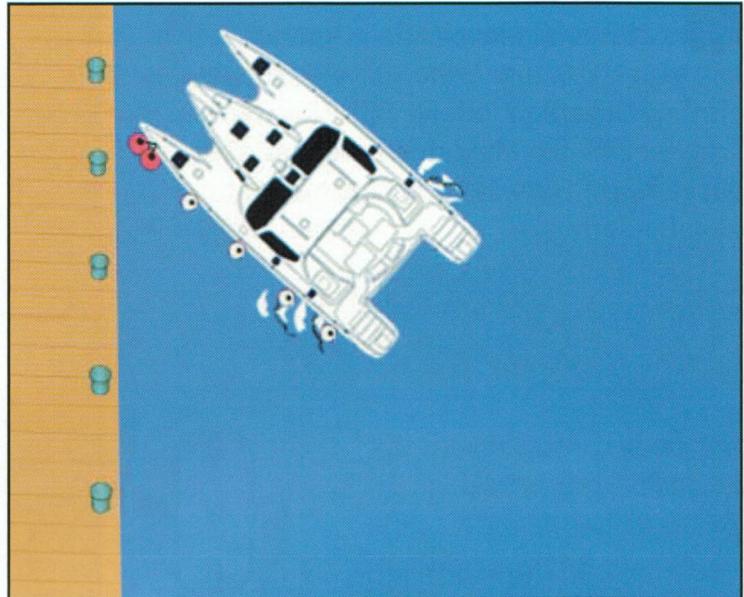
Kurzzeitig beide
Schalthebel auf
neutral



4 VON MOLE LÄNGSEITS - Ablegen bei auflandigem Wind

5 Beim Entfernen von der Mole laufen beide Maschinen rückwärts - zu Beginn der Rückwärtsfahrt darf die landseitige Maschine niemals schneller laufen als die andere - der Bug würde sonst wieder zur Mole drehen.

Beide Schalthebel auf rückwärts - landseitige Maschine läuft langsamer



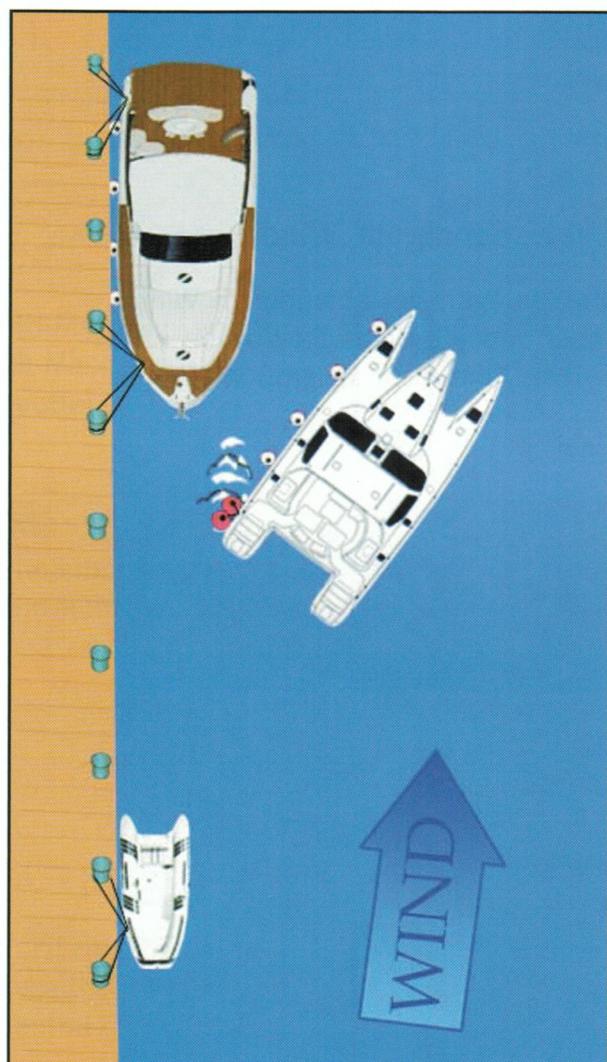
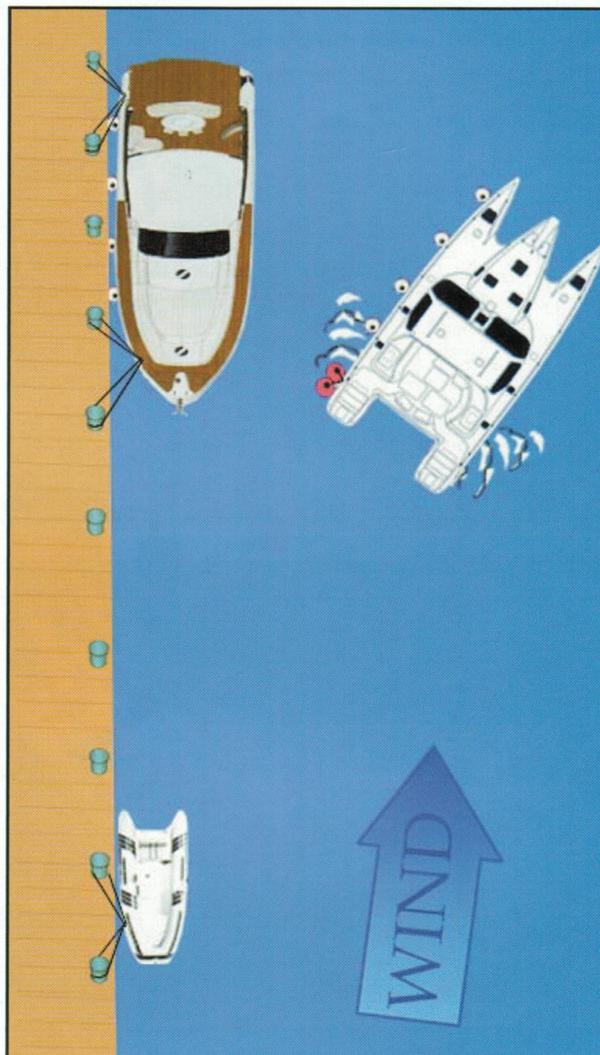
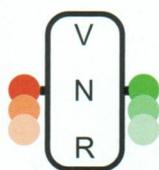
5 AN MOLE LÄNGSEITS - Anlegen bei auflandigem Wind

Dieses Manöver erfolgt in gleicher Weise wie das Anlegen bei ablandigem Wind. Wichtig ist, daß die Vorwärtsschübe etwas geringer und die Rückwärtsschübe etwas stärker ausfallen und die Geschwindigkeit durch den Wind nicht zu groß wird - gut abfendern.

6 AN MOLE LÄNGSEITS - Anlegen bei Gegenwind

1 Dieses Manöver erfolgt grundsätzlich mit dem Heck zum Wind. Die Annäherung an den Liegeplatz erfolgt mit Rückwärtschüben beider Maschinen. Fender sind ausgebracht, das Heck ist besonders abgefendert.

Mit beiden Maschinen abwechselnd, schubweise rückwärts

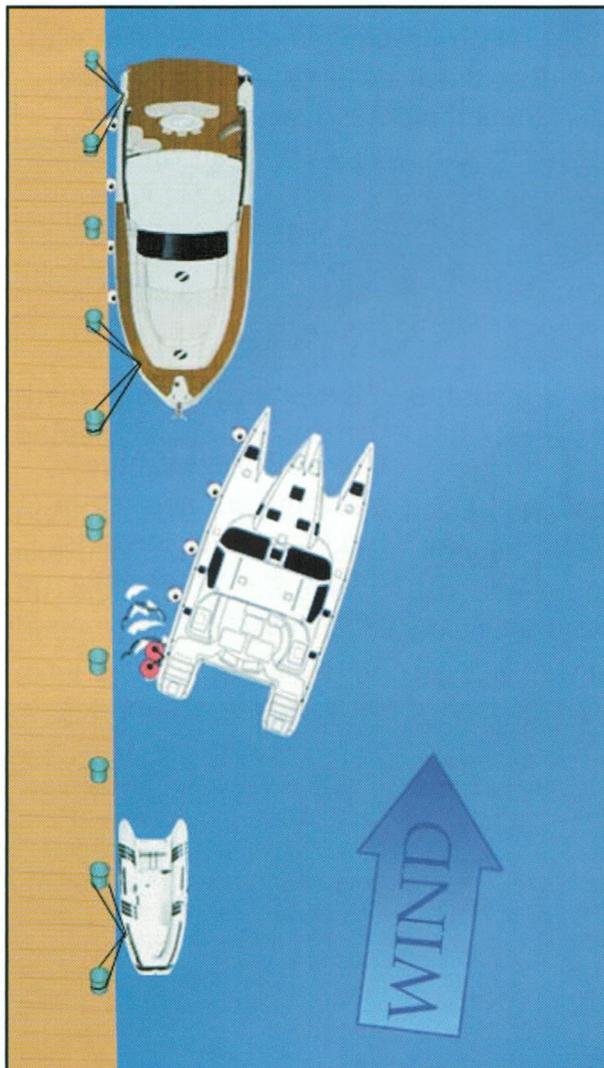


2 Um nicht zu viel Fahrt aufzunehmen wird abwechselnd mit beiden Maschinen, mit leichten Schüben mit dem Heck gegen den Wind, rückwärts gefahren.



Backbordmaschine rückwärts dreht das Heck von der Mole weg
- Steuerbordmaschine dreht das Heck zur Mole

6 AN MOLE LÄNGSEITS - Anlegen bei Gegenwind



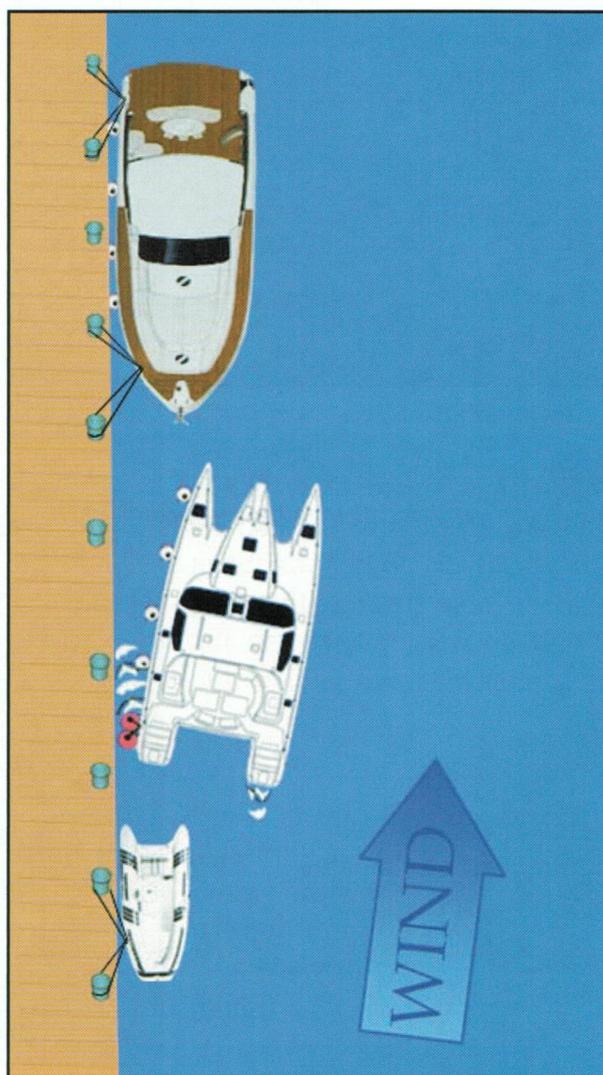
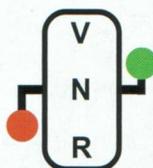
3 In dieser Phase der Annäherung erfolgen immer öfter Schübe mit der Backbord-Maschine. Mit der Steuerbord-Maschine gibt man zur Korrektur von Richtung und Geschwindigkeit Rückwärts- oder Vorwärtsschübe.



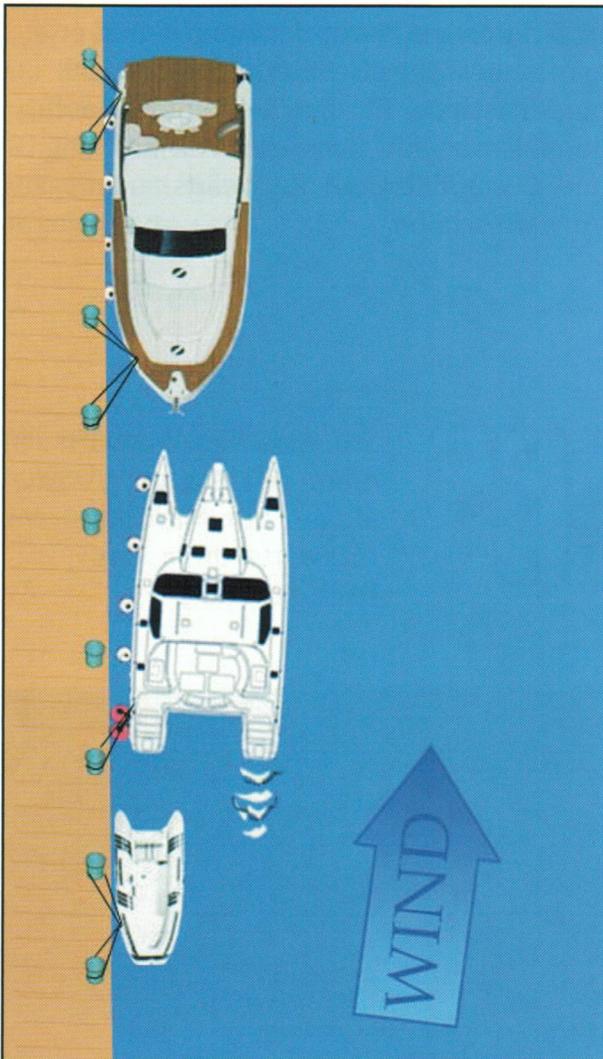
Stb.-Maschine vorwärts dreht den Bug zur Mole - Stb.-Maschine rückwärts dreht das Heck zur Mole

4 Berühren die hinteren Prellfender die Mole, nimmt man durch einen steuerbordseitigen Vorwärtsschub die Fahrt vollständig aus dem Schiff. Ein Crewmitglied steigt jetzt vom Heck an Land.

Stb. Maschine leicht vorwärts dreht den Bug zur Mole - Bb. Maschine verhindert Vorwärtsfahrt des Schiffes



6 AN MOLE LÄNGSEITS - Anlegen bei Gegenwind



6 Nach Belegen der Vorleine wird noch eine Vor- und Achterspring ausgebracht.

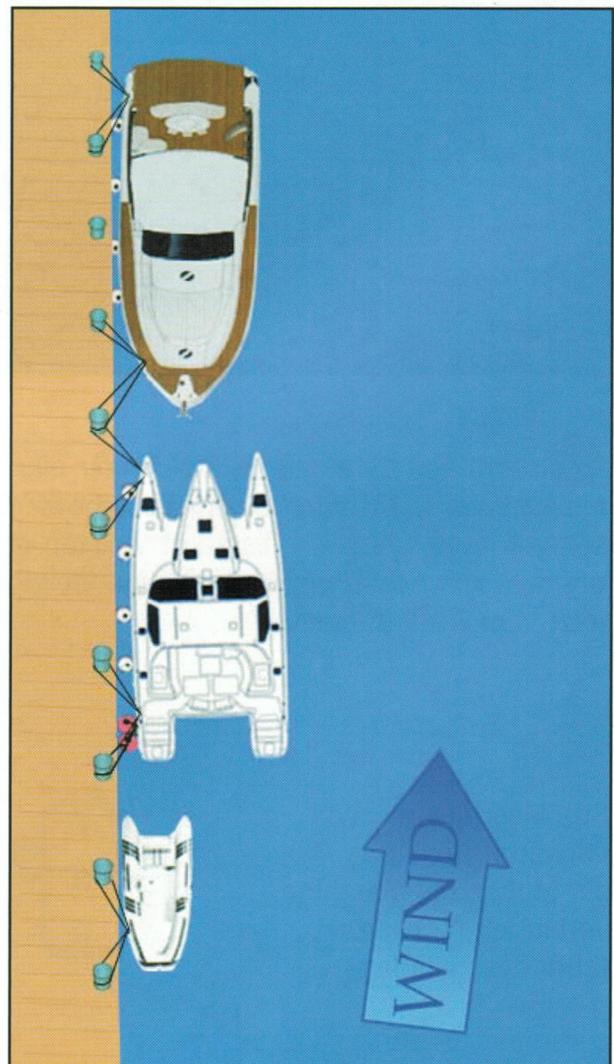
Beide Maschinen auf neutral - Motor abstellen



5 Nach Ausbringen der Heckleine wird der Bug durch dosierte Vorwärtsschübe der Steuerbordmaschine an die Mole gebracht. Das Crewmitglied an Land geht zum Bug und übernimmt die Vorleine.

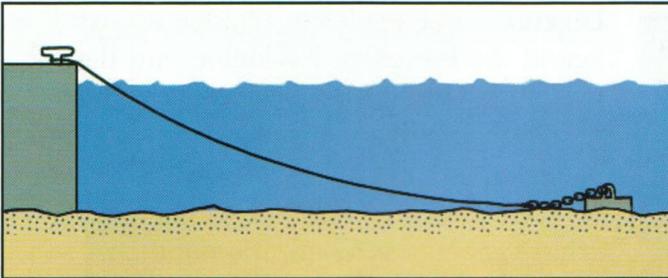


Der Mole zugewandte Maschine auf neutral - Stb.-Maschine vorwärts drückt das Schiff mit dem Bug zur Mole



7 ANLEGEN MIT MURING - bei allen Winden

1 Was ist eine Muring?

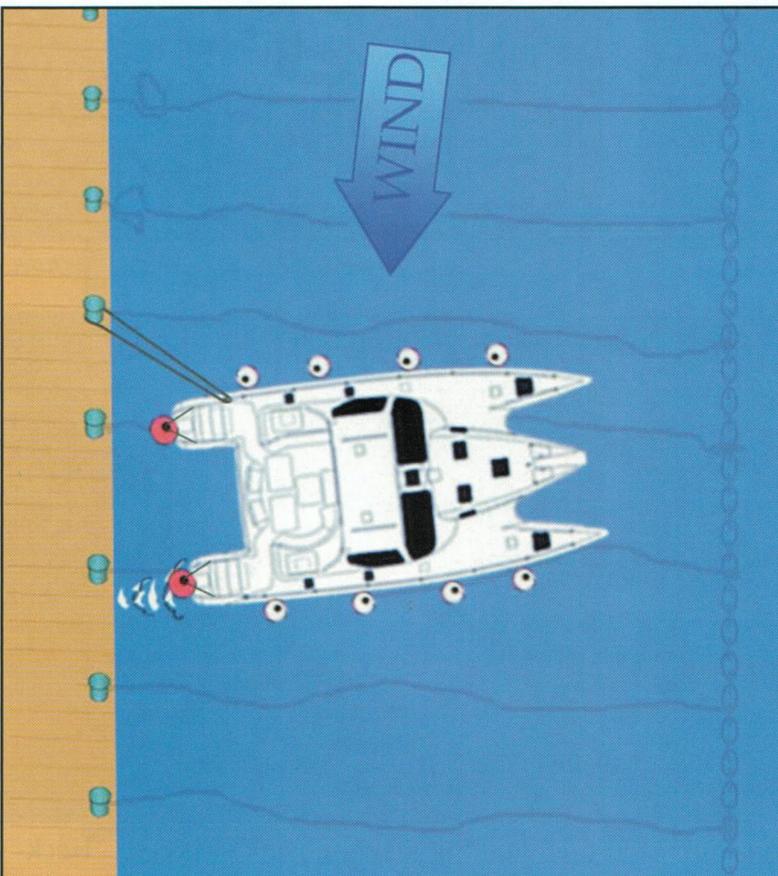


Aus der Skizze ersehen Sie den Verlauf einer Muringleine von der Mole zu einem Betonklotz oder einer schweren Muringkette in der Mitte des Marinabeckens.

Nicht die Muring ist die Gefahr für die Schiffsschraube sondern die am Steg befestigte Holeleine.

Nicht belegte Muringleinen sinken normalerweise durch ihr Eigengewicht auf den Grund, alte und abgerissene Leinen können jedoch aufschwimmen und sind dann eine Gefahr für die Schiffsschrauben. Auch der geringe Abstand der Schrauben zur seitlichen Bordwand zieht eine dünne Holeleine besonders leicht an.

Beim Einlaufen in ein Marinabecken Abstand von den bereits ausgespannten Muringleinen halten und in eine freie Lücke möglichst parallel zu den Nachbarschiffen manövrieren. In flachen Hafengebäckens sind die Muringketten oft sehr weit vom Steg entfernt, also mehr Abstand halten.



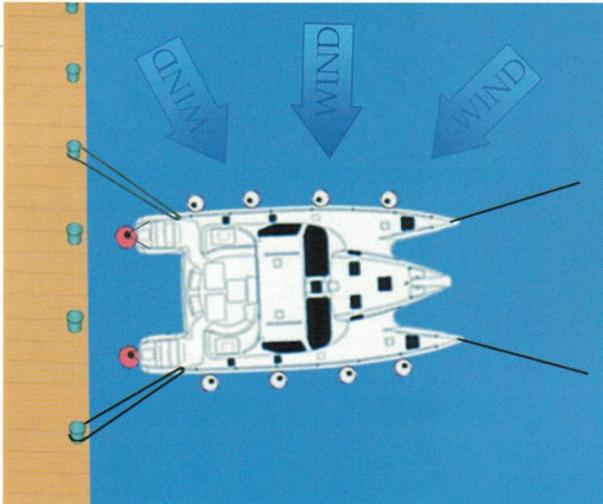
2 Warum wird die luvseitige Heckleine zuerst belegt?

Mit dosierten Schüben der leeseitigen Maschine halten wir das Schiff gegen den Wind - es kann ohne Gefahr die luvseitige Muringleine belegt werden. Ist das Schiff auf der Luvseite fixiert kann ohne Hektik, bei gestoppten Maschinen, auch auf der Leeseite Heckleine und Muring belegt werden.

Lee - (rechte) Maschine nach Bedarf vorwärts um den Bug in den Wind zu halten



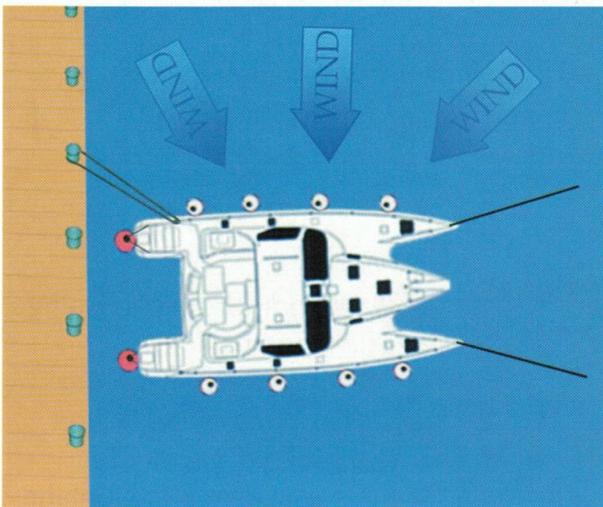
8 ABLEGEN MIT MURING - bei allen Winden



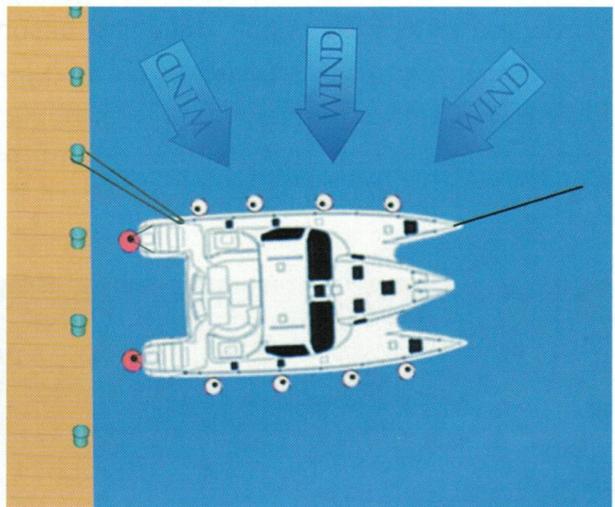
1. Beide Maschinen an - Schaltung neutral

1 ABLEGEN bei Seitenwind

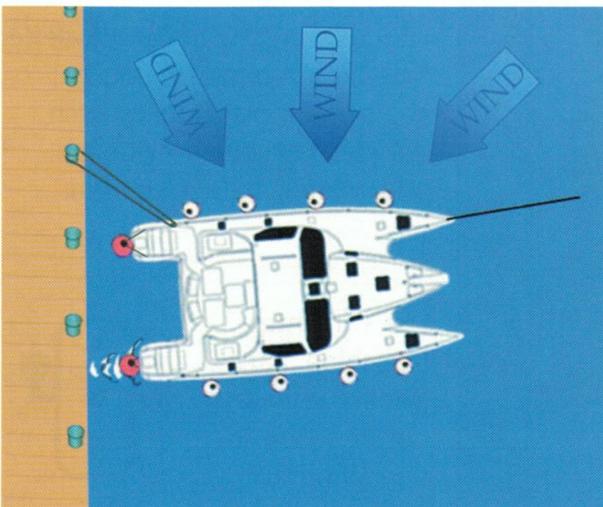
Legen wir bei seitlichen Winden ab, wird zuerst die leeseitige Heckleine und die leeseitige Muringleine losgeworfen. Nach dem vollständigen Absinken der Muringleine halten wir das Schiff durch dosierte Vorwärtsschübe der leeseitigen Maschine gegen den Wind. Die dadurch entlastete, luvseitige Muringleine wird jetzt ebenfalls weggeworfen. Durch kontrolliertes Fieren der luvseitigen Heckleine verlassen wir mit beiden Maschinen den Liegeplatz.



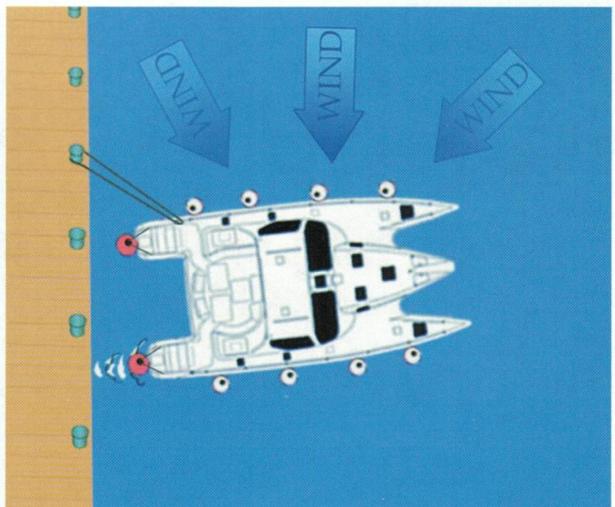
2. leeseitige Heckleine einholen



3. leeseitige Muring lösen - absinken lassen



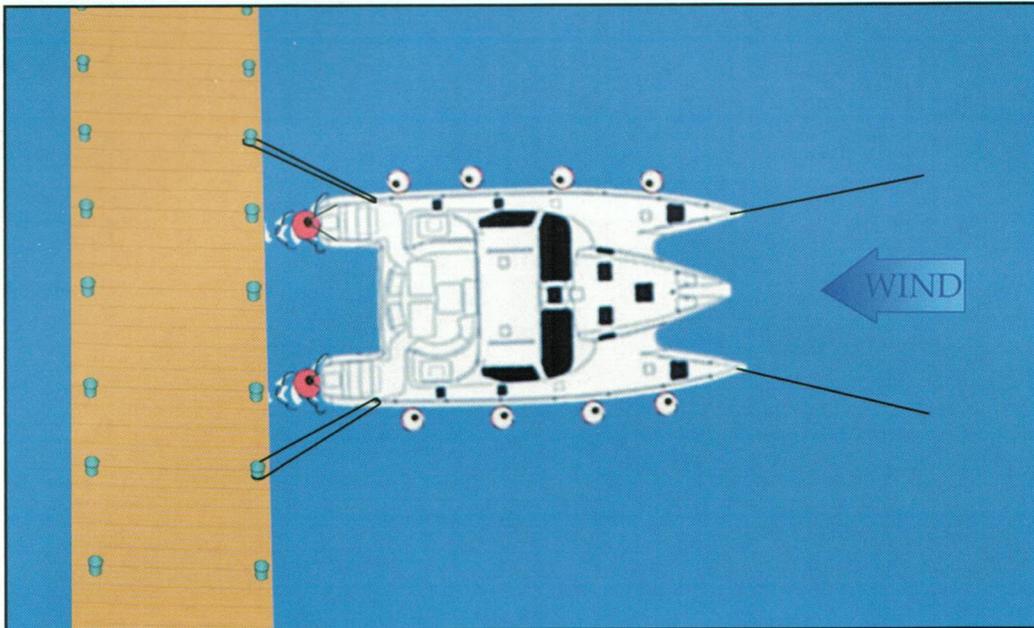
4. leeseitige Maschine - mit dosiert schubweise vorwärts Schiff im Wind halten



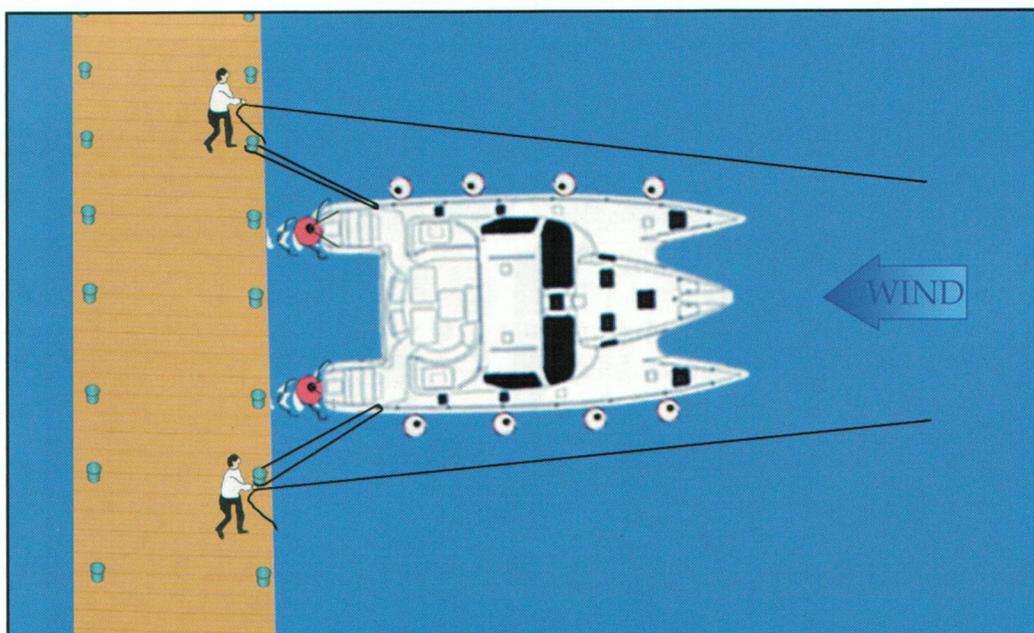
5. Luvmuring lösen, absinken lassen - Heckleine fieren, mit beiden Maschinen vorwärts

8 ABLEGEN MIT MURING - bei allen Winden

1 ABLEGEN bei starkem Wind von vorne

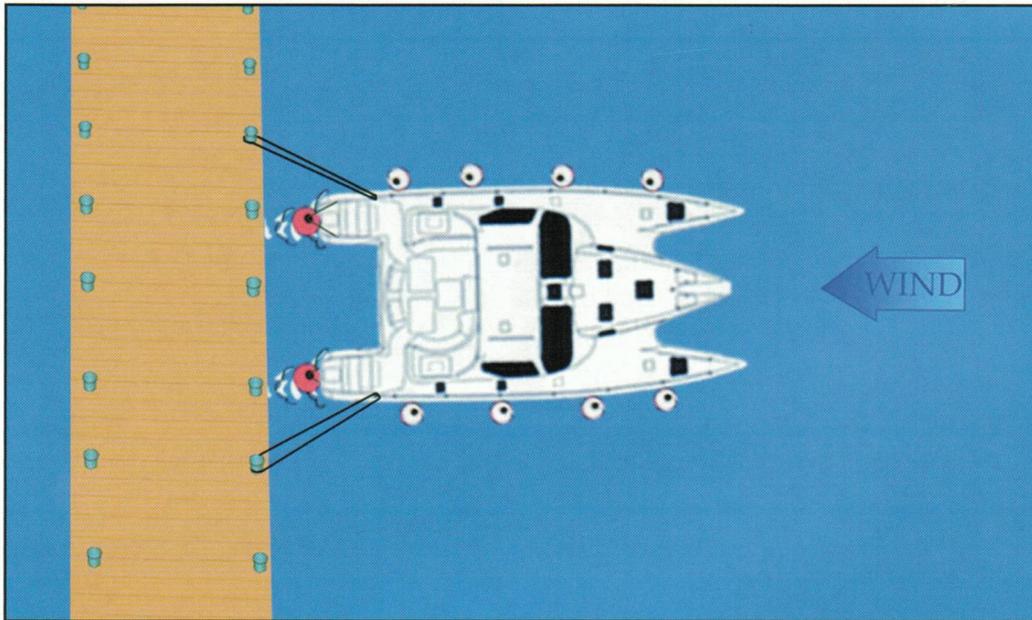


Bläst der Wind direkt und stark von vorne empfiehlt es sich zwei Personen an Land zu postieren um die absinkenden Muringleinen von den Schrauben fernzuhalten.



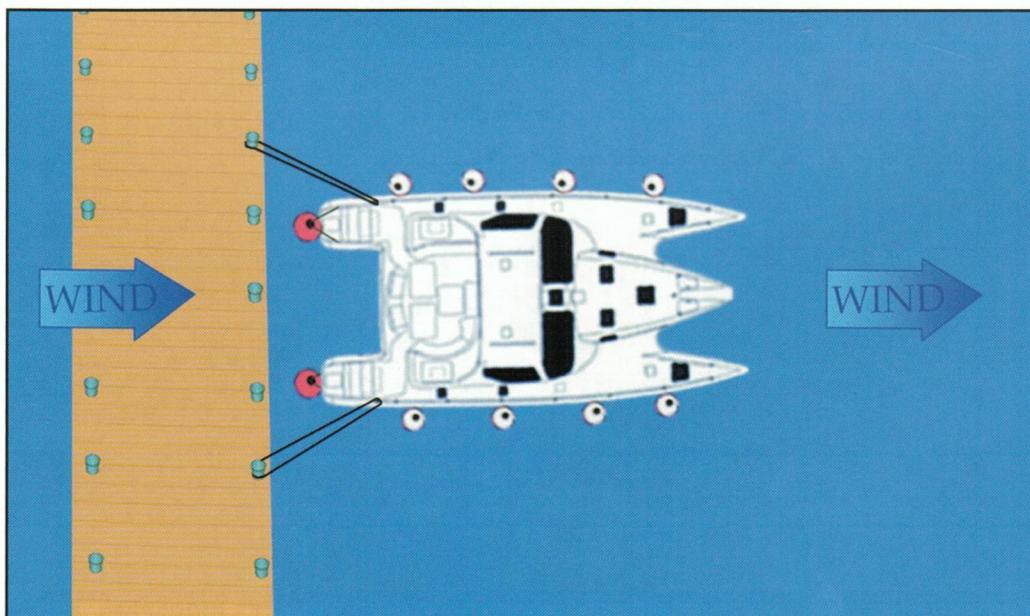
8 ABLEGEN MIT MURING - bei allen Winden

Die Heckleinen bleiben durch Vorwärtsfahrt auf Zug bis die Leinenhelfer wieder an Bord sind. Unter kontrolliertem Fieren der Heckleinen legen wir ab.

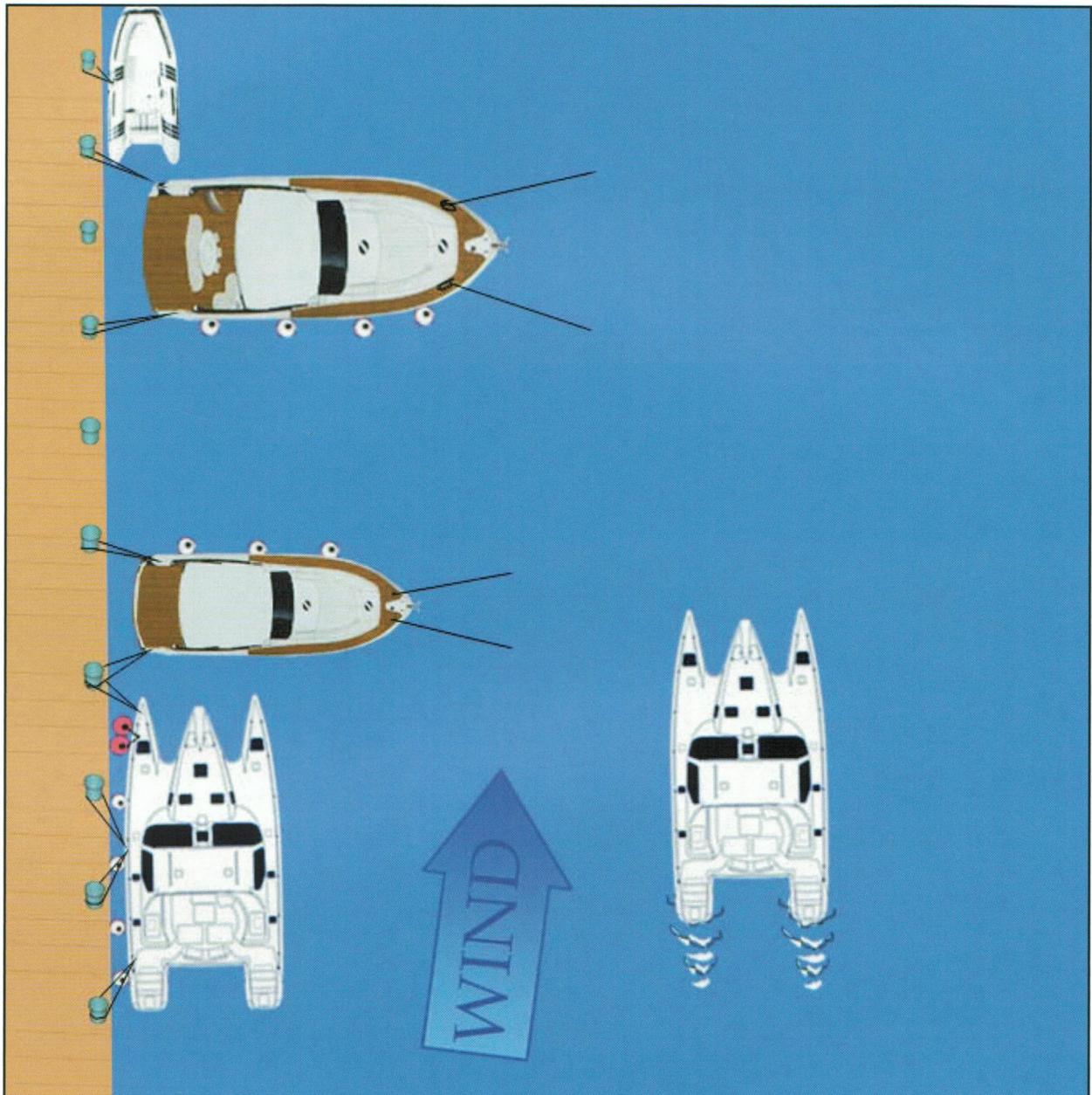


2 ABLEGEN bei Wind aus achtern

Bläst der Wind direkt von achtern ist unser Ablegemanöver einfach. Nach dem Starten der Maschinen werfen wir beide Muringleinen los - nach dem vollständigem Absinken der Leinen bergen wir auch die Heckleinen und nehmen Fahrt auf.



9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

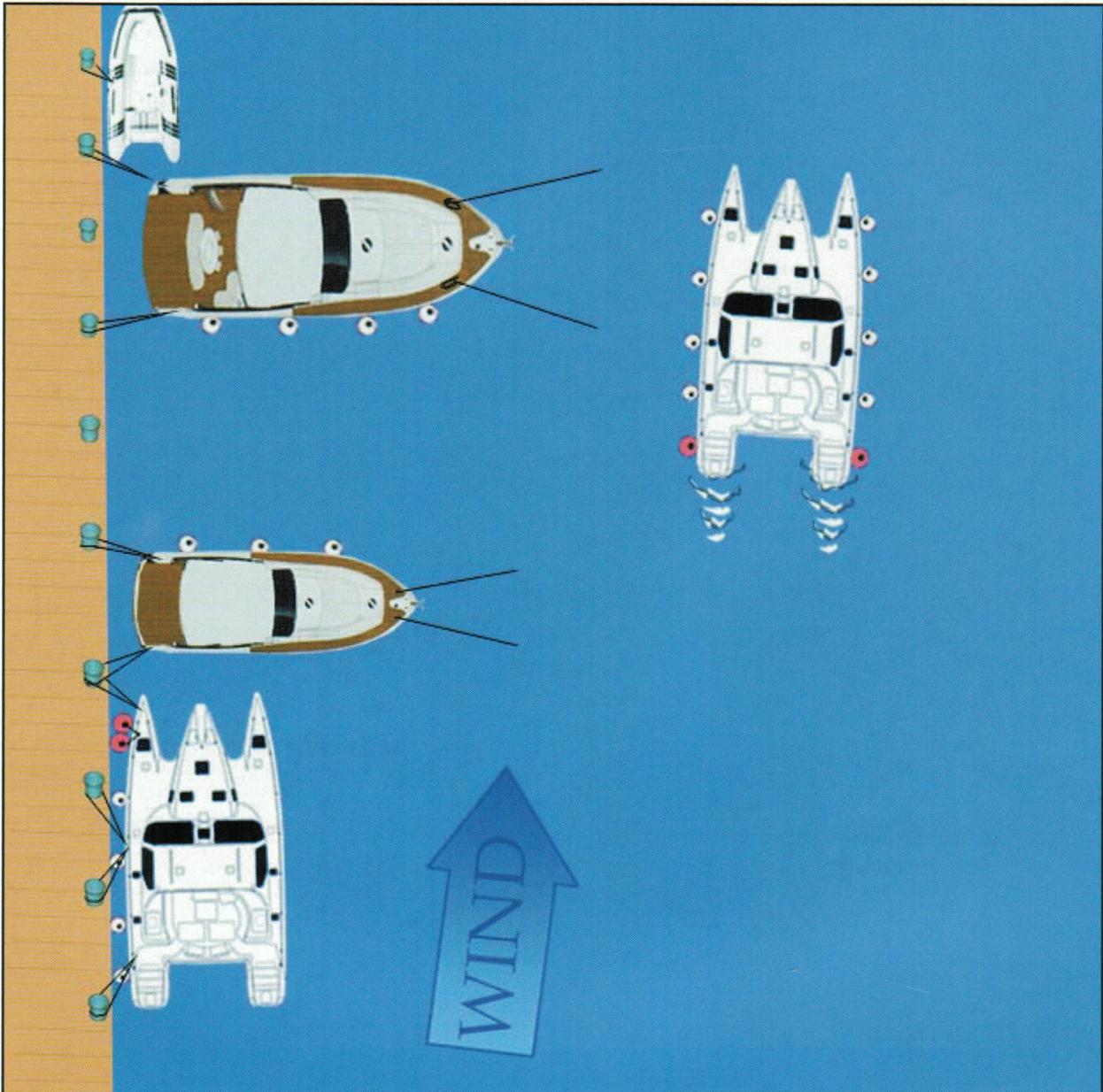


Beide Motoren langsame Fahrt voraus - bei Rückenwind Gang nur einlegen



1 Bei der Annäherung an einen eventuellen Liegeplatz laufen beide Maschinen langsam voraus. Das Ruderrad wird in der Mittelstellung fixiert.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

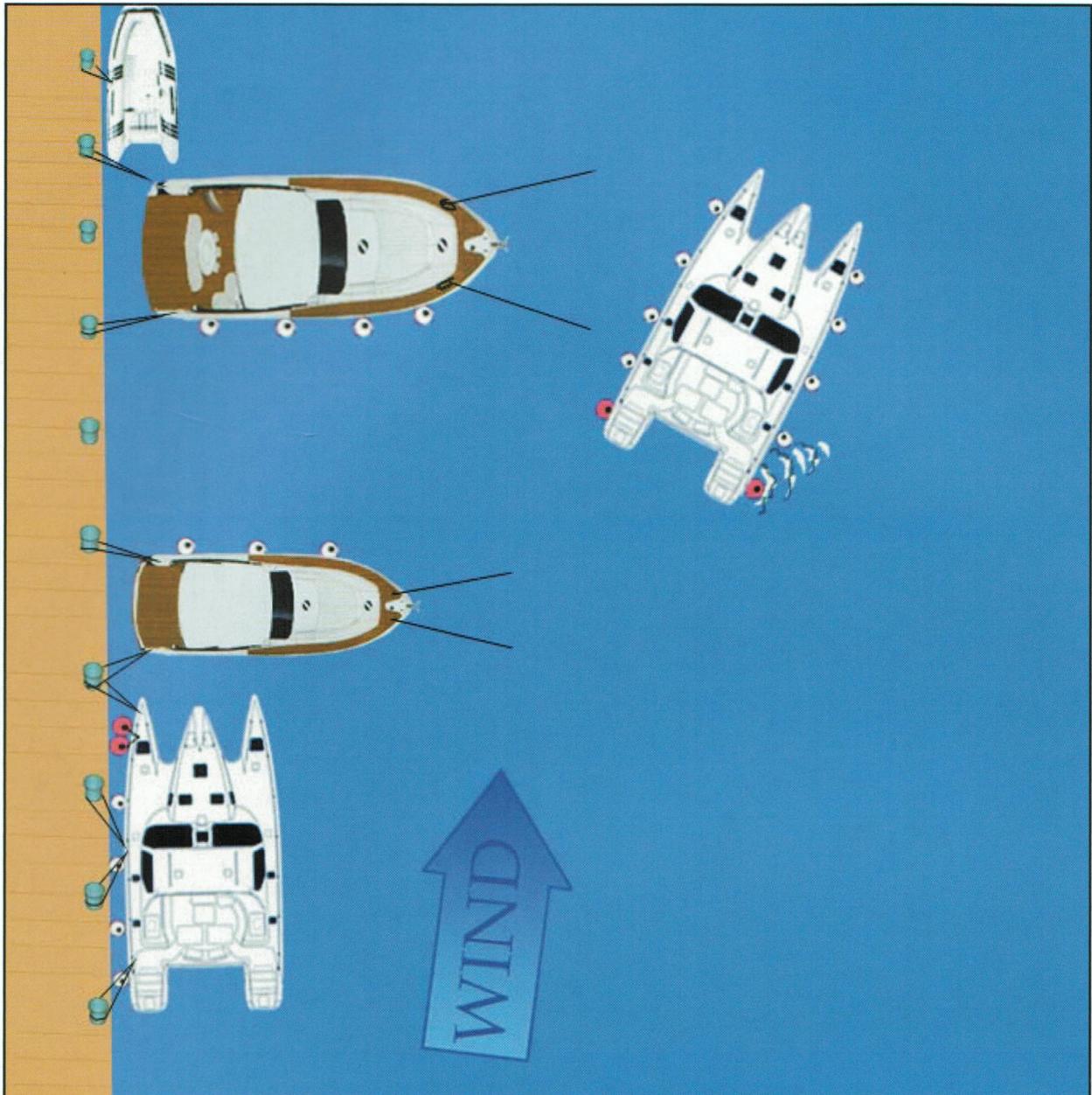


Beide Motoren langsame Fahrt voraus - bei Rückenwind ohne Gas - Gang nur einlegen

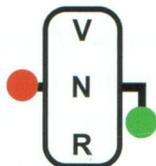


2 Erreicht unser Heck die Mitte des ausgewählten Liegeplatzes bleibt die stegeitige Maschine auf langsame Fahrt voraus und

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

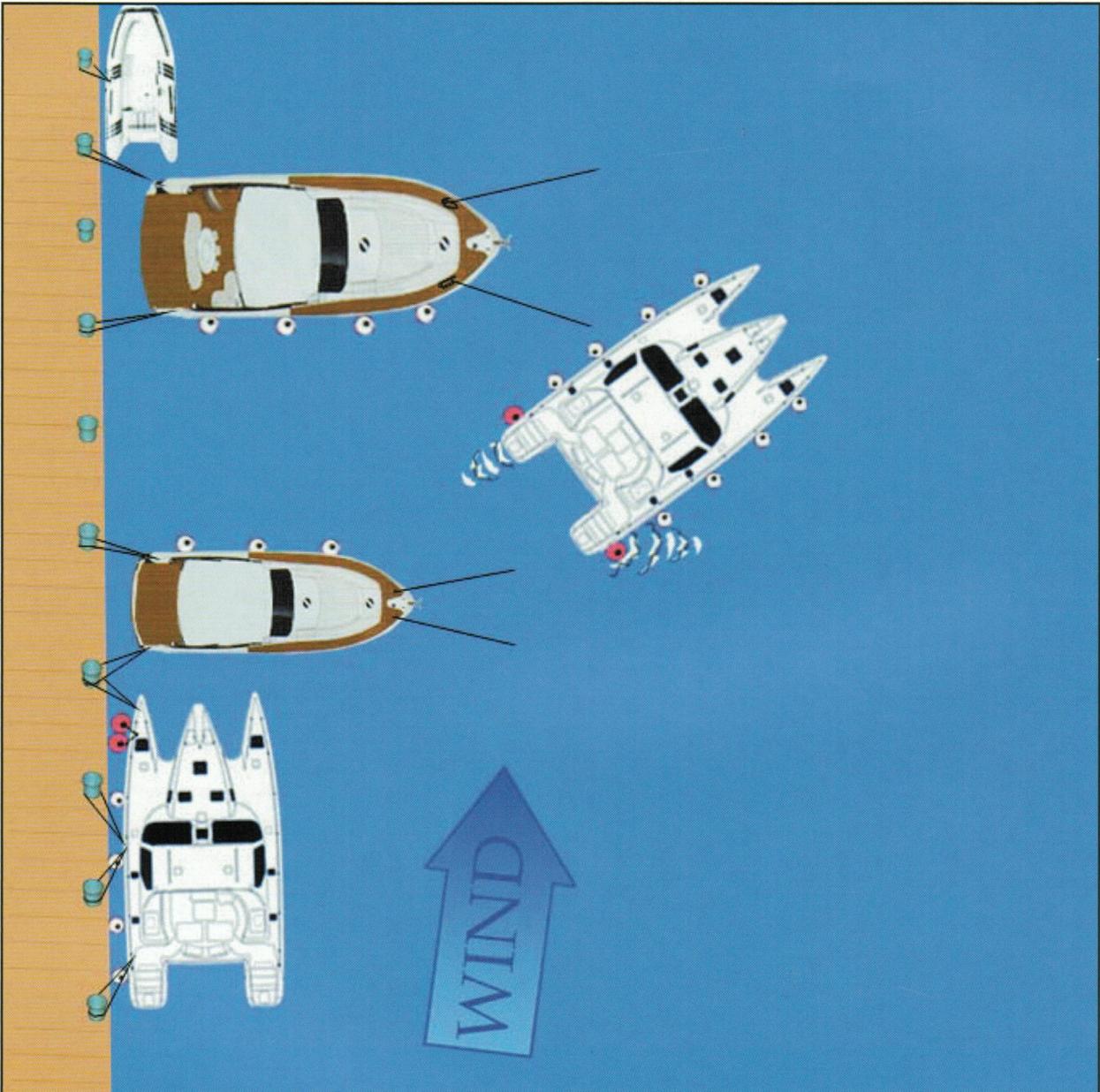


Beide Motoren langsame Fahrt voraus - bei Rückenwind Gang nur einlegen



3gleich darauf ohne Fahrt voraus - im gleichen Augenblick legen wir bei der stegabgewannenen Maschine den Rückwärtsgang ein. Das Heck bewegt sich nun mit einer langsamen Drehung in die Richtung des gewählten Liegeplatzes.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

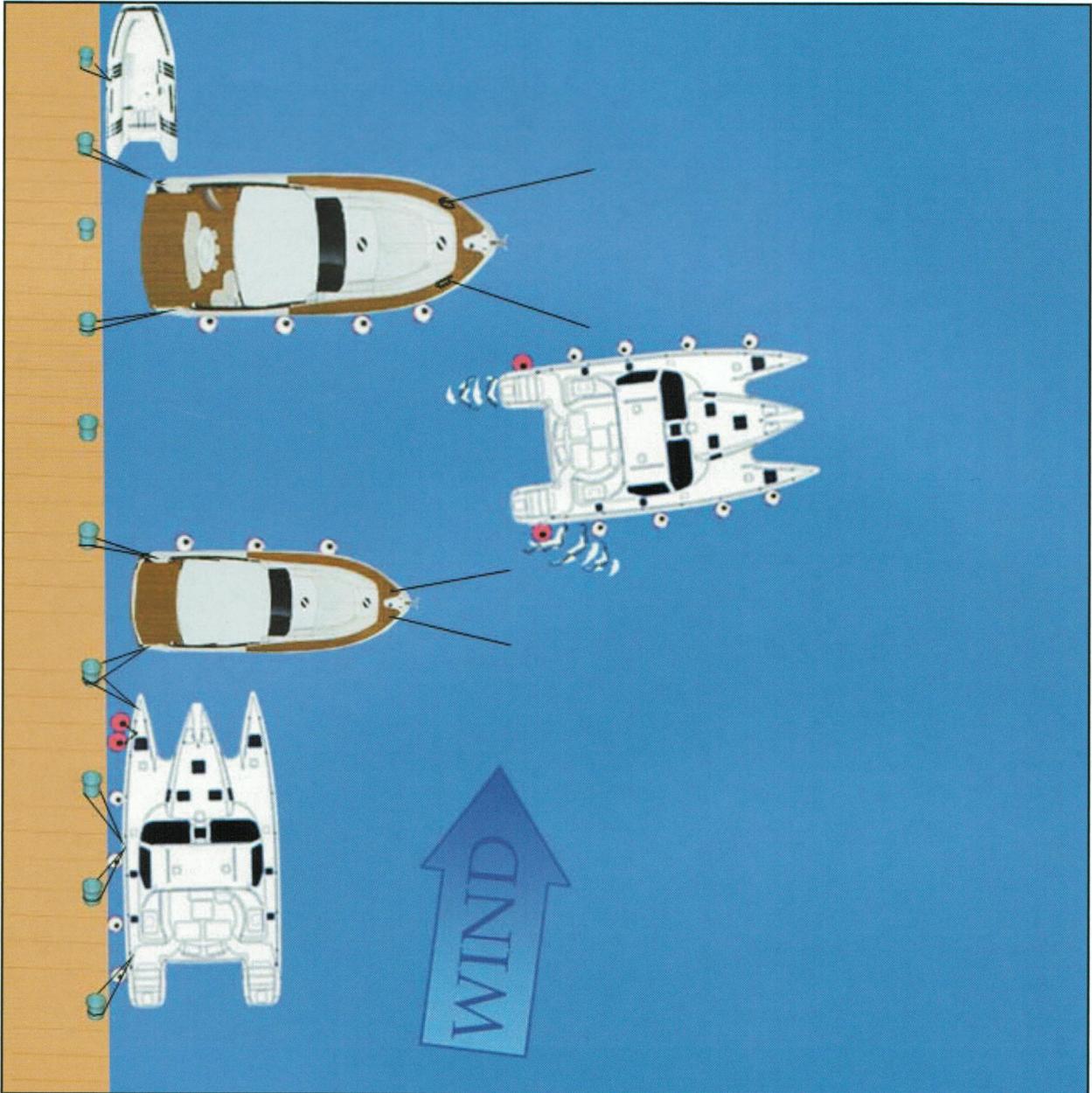


Stb.-Maschine rückwärts und die Bb.-Maschine nach Vorwärts - das Schiff dreht in die Box.



4 Korrigiert wird diese Drehbewegung mit einzelnen Gasschüben vorwärts oder rückwärts. Auf die gleiche Weise reduzieren wir auch die richtige - langsame - Fahrt.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

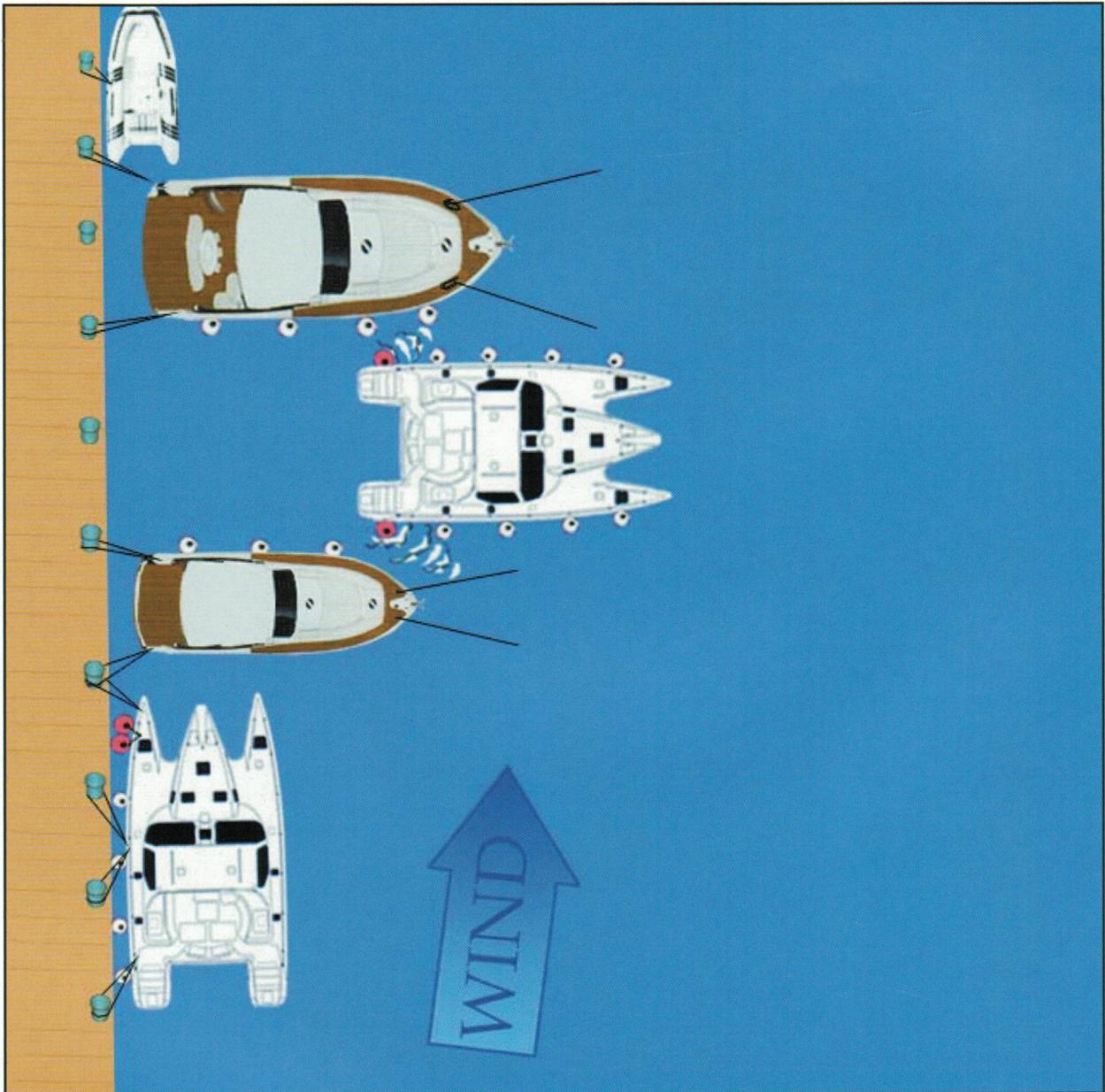


Stb.-Maschine rückwärts und die Bb.-Maschine nach Vorwärts - bis das Schiff in der Mitte des Liegeplatzes liegt

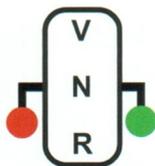


5 Ist das Schiff in die richtige Position manövriert

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

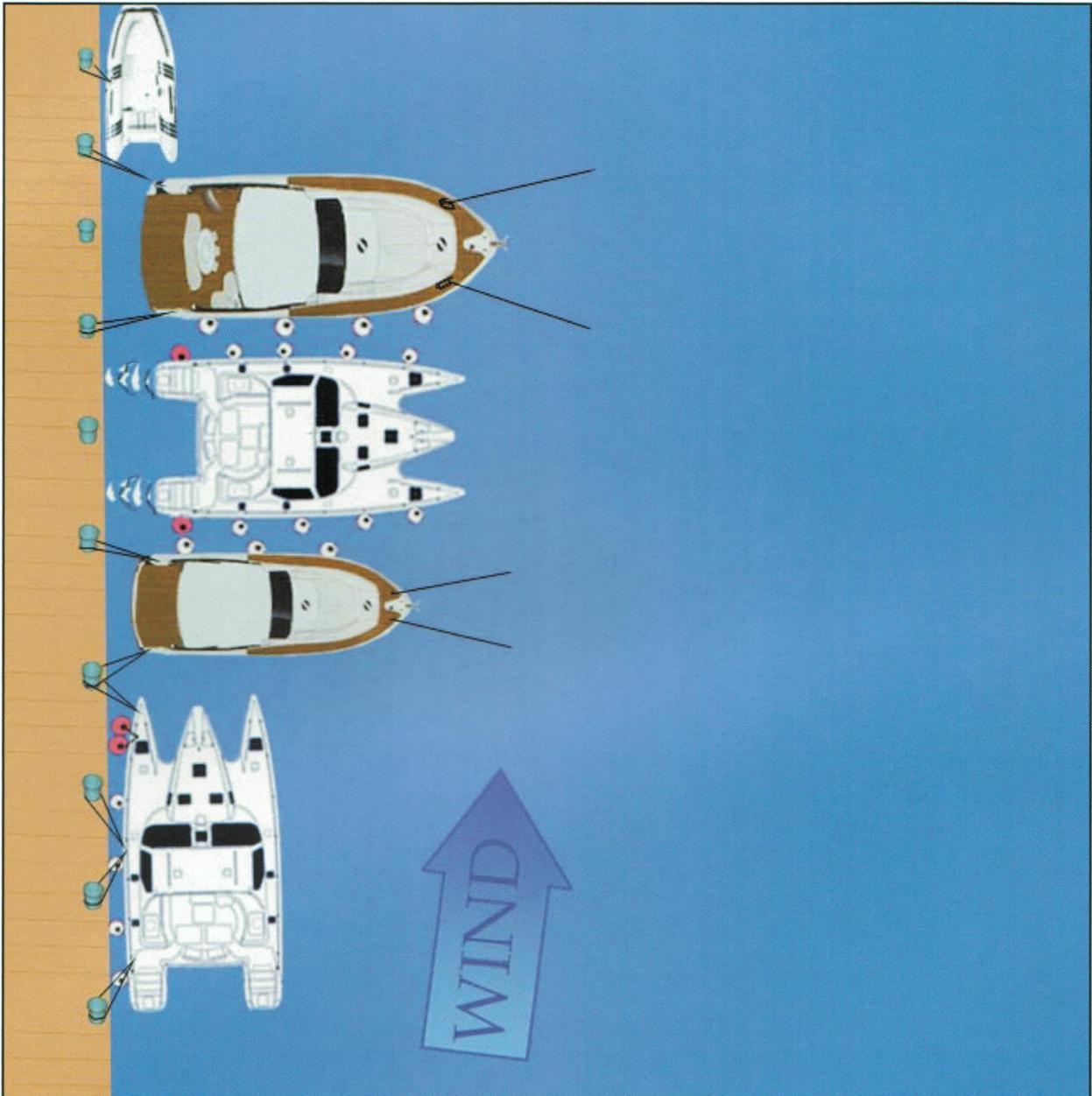


Beide Motoren langsame Fahrt zurück - bei stärkerem Seitenwind zügig zurück



6 nehmen wir mit Rückwärtsschüben beider Maschinen die nötige Fahrt auf. Der seitliche Abstand wird mit dosierten Einzelschüben kontrolliert. Besonders geachtet muß, bei einem eventuellen Bremsschub mit einer Maschine, auf das seitliche Ausbrechen des Heckes werden. Die luvseitige Heckleine wird zum Festmachen vorbereitet.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

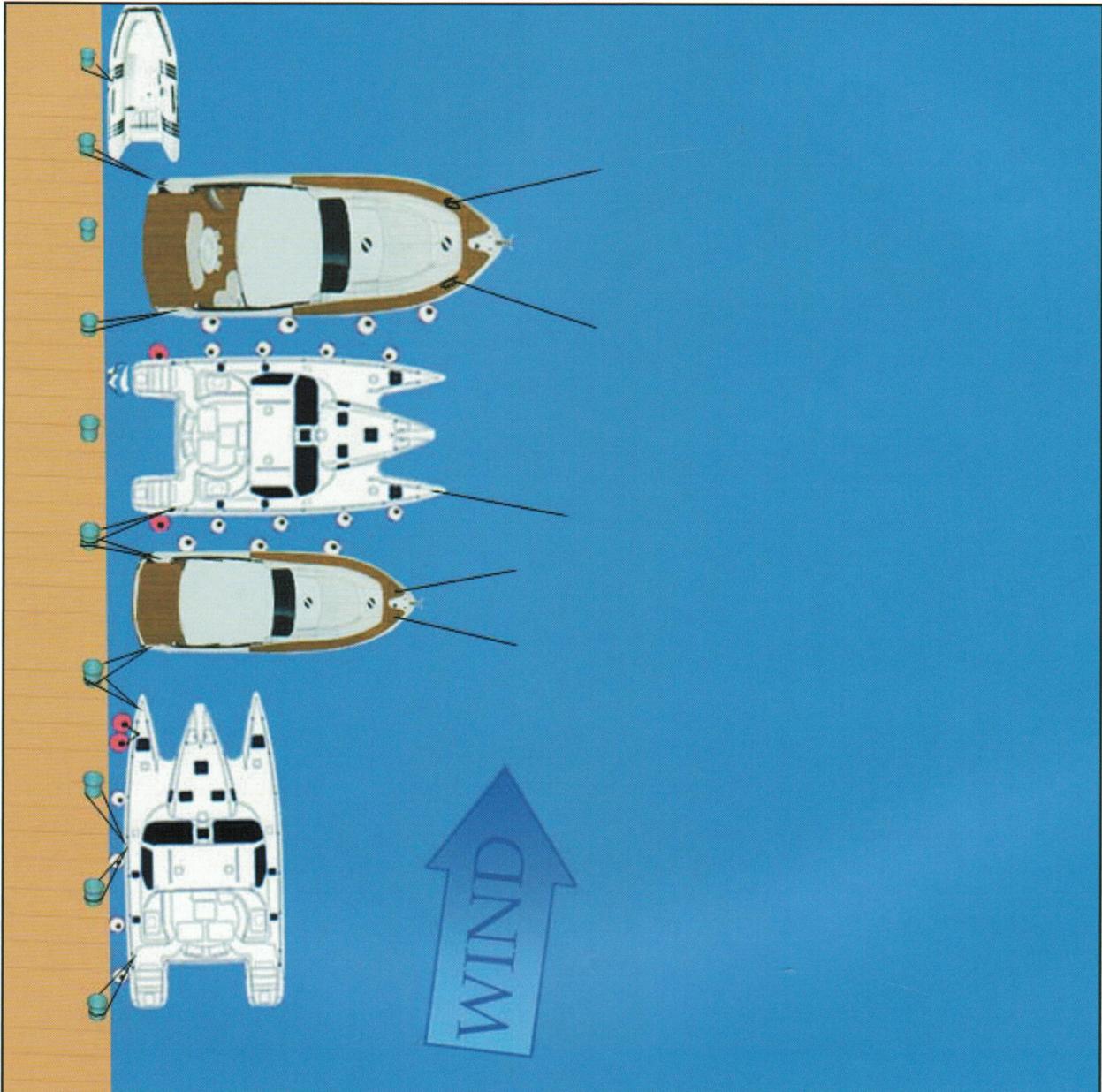


Beiden Motoren gleichzeitig - mit einem Schub vorwärts das Schiff abbremsen



7 ist das Schiff so nahe an die Mole gebracht worden, dass ein Crewmitglied vom Heck aussteigen kann, wird das Schiff mit einem kurzen Vorwärtsschub beider Maschinen abgestoppt. Das Crewmitglied steigt aus und übernimmt die luvseitige Landleine.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

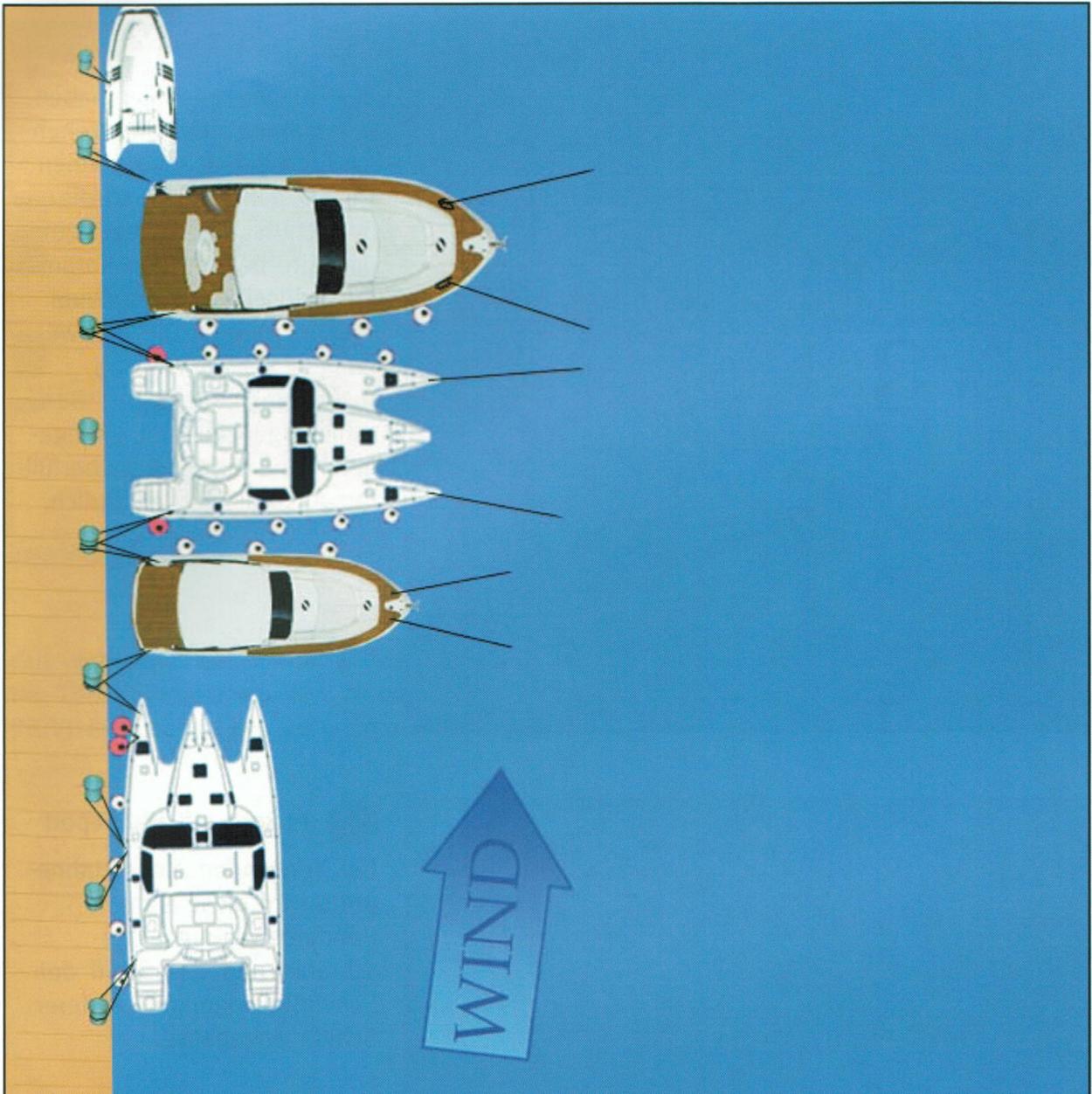


Bb.-Maschine nach Bedarf leicht Vorwärts
Stb.- Maschine auf Neutral



8 Nach belegen der luvseitigen Heckleine wird das Schiff mit der leeseitigen Maschine gegen den Seitenwind gehalten. Die luvseitige Muring kann jetzt, ohne Gefahr für die Schiffsschraube, belegt werden.

9 AN MOLE MIT HECK UND MURING - Anlegen bei Seitenwind

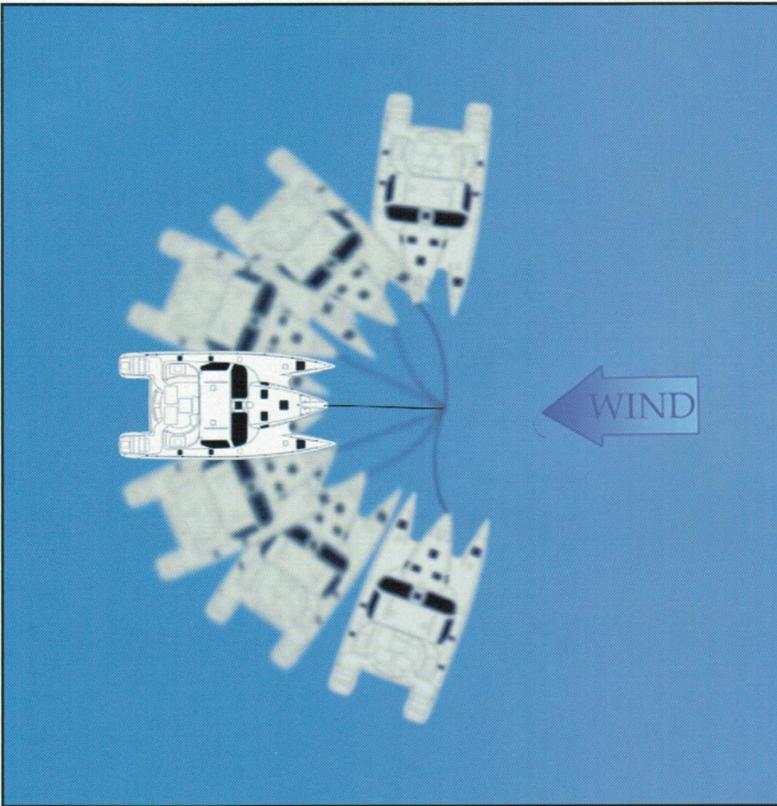


Beide Motoren auf Neutral - Maschinen abstellen



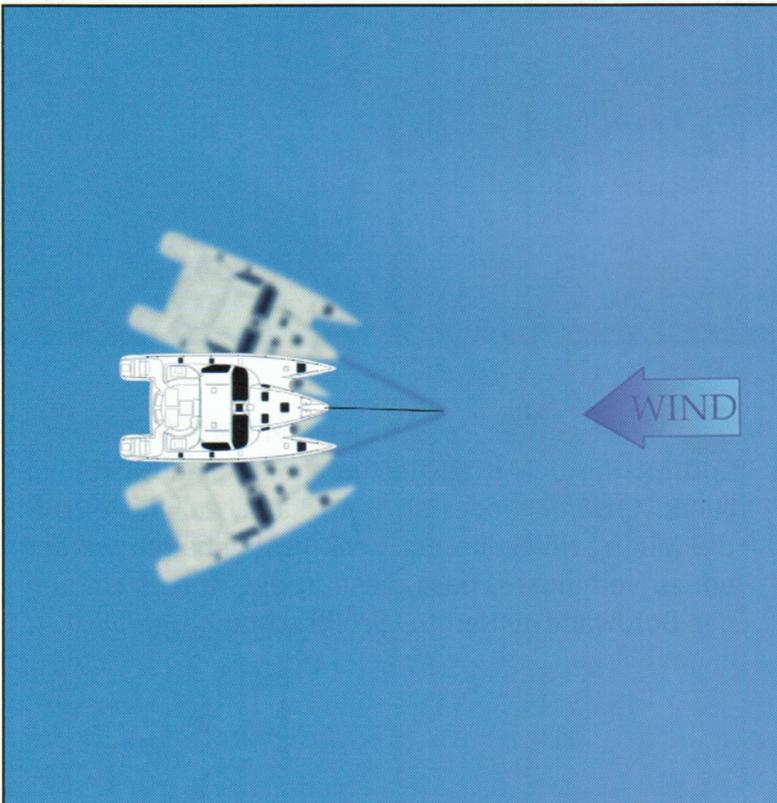
9 Auch auf der Leeseite werden jetzt Heckleine und Muring belegt und dichtgeholt - sind ausreichend Crewmitglieder an Bord kann, zur Sicherheit die Muring-Holeleine am Heck hochgehalten werden um zu verhindern, dass diese in die, nur 40 cm von der Bordwand entfernte, Schiffsschraube gerät.

10 ANKERN ohne und mit Hahnepott



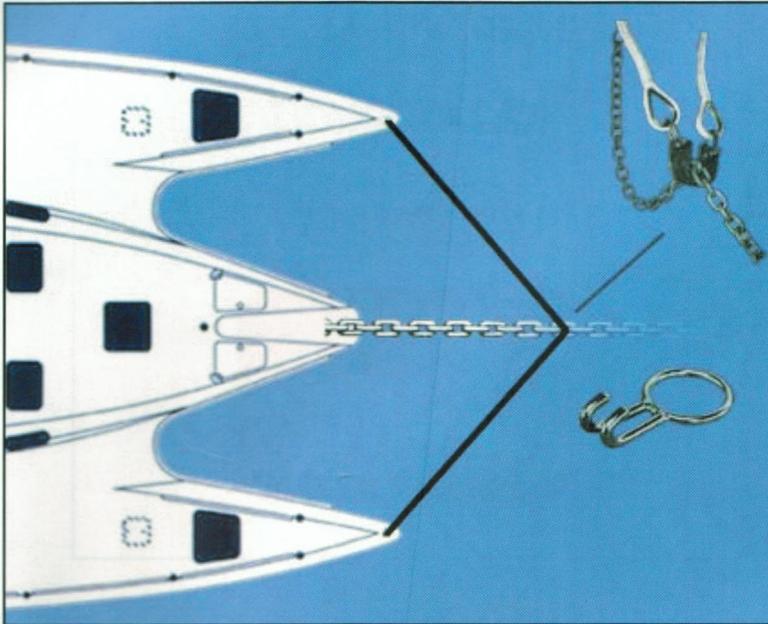
1 Ankern ohne Hahnepott

Bei Liegen vor Anker haben Katamarane eine unangenehme Eigenschaft - sie können **extrem pendeln**. Durch die mittschiffs ins Wasser laufende Kette beginnt der Katamaran beidseitig **bis quer zum Wind** zu tanzen. Diese Bewegungen sind durch das ruckartige Stoppen und Beschleunigen äußerst unangenehm und auf engen, überfüllten Ankerplätzen gefährlich.



2 Ankern mit Hahnepott

Bei Verwenden eines **Hahnepotts** wird diese extreme Pendelbewegung eingeschränkt und das Schiff den Schwojbewegungen anderer Schiffe angepasst.

10 ANKERN ohne und mit Hahnepott

3 Was ist und wie verwendet man einen Hahnepott?

Der **Hahnepott** ist eine Leine die vom Bug beider Rümpfe zur **Ankerkette** führt. Die Kette zwischen Hahnepott und Ankerwinde soll locker durchhängen - so wird zusätzlich ein unangenehmes Kettengeräusch vermieden.

Gut vorbereitet auf die nächste Segelsaison bleibt nur noch einen schönen, unbeschwer-
ten Törn zu wünschen. Das aktuelle Angebot unserer Katamaranflotte, der Königsklasse
PRIVILEGE, bieten wir auf unserer Homepage an.

www.eckeryachting.com