

Skippertraining für die 2 Mann Crew



„La Isla Design“ - © 2016

Allgemein

Wir segeln seit 30 Jahren. Aus Fehlern lernen wir die eine Erfahrung aber auch Tipps von anderen Seglern und die Beobachtung von Manövern anderer Segler haben zu unserem Erfahrungsschatz beigetragen. Natürlich haben wir auch Skippertrainings absolviert, bei denen wir den einen oder anderen Trick gelernt haben.

Was wir während der ganzen Zeit wenig gefunden haben, sind Anleitungen, wie man mit der typischen 2 Mann Crew sichere Manöver fährt. Die in Fachzeitschriften oder Videos gegebenen Tipps basierten meistens auf einer größeren Crew.

Was wir früher durch bessere Sprungkraft, Kraft und Schnelligkeit bei Manövern regeln konnten, müssen wir jetzt, im gesetzteren Alter, durch Erfahrung und geschickte Leinentchnik ausgleichen.

Aus diesem Grund haben wir hier einmal die Manöver zusammengestellt, die sich als praxistauglich für die 2 Mann / Frau Crew herausgestellt haben und die wir, wenn eben möglich, anwenden.

Wir wünschen Euch viel Spaß und wir freuen uns auch über Euer Feedback.

Wir übernehmen keinerlei Verantwortung oder Garantie für die beschriebenen Manöver!

Die Erstellung dieser Broschüre war viel Arbeit. Gerne dürft Ihr Euch diese Beschreibung zur privaten Verwendung herunterladen.

Eine Vervielfältigung oder Verwendung der Broschüre in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Zustimmung nicht gestattet. Anfragen könnt Ihr über unsere Homepage an uns schicken:

http://www.segelsack.de/Hallberg_Rassy_37-2012/kontakt.html

„La Isla Design“ - © 2016

Inhaltsverzeichnis

Allgemein.....	2
Grundlagen.....	4
1. Manöver an einem festen Punkt.....	5
2. Längsseits anlegen am Steg mit der Mittelklampe bei ablandigem Wind:.....	7
3. Längsseits anlegen am Steg bei ablandigem Wind mit der Heckleine:.....	9
4. Vorwärts anlegen in der Box bei Seitenwind:.....	11
5. Vorwärts ablegen aus der Box bei starkem Seitenwind.....	14
6. Schleusenmanöver – anlegen an der Schleusenmauer:.....	16
7. Längsseits, vorwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind.....	19
8. Längsseits, rückwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind.....	21
9. Ablegen mit seeseitiger Achterleine und Fahrt Voraus bei starkem, auflandigem Wind.....	23

„La Isla Design“ - © 2016

Grundlagen

Grundlegend für ein sicheres Manöver unter Motor ist das Wissen über das Verhalten seines Schiffes. Dazu gehört, dass man weiss, zu welcher Seite das Heck zieht, wenn aus der Vorwärtsfahrt in den Rückwärtsgang geschaltet wird um das Schiff aufzustoppen. Man nennt das den RADEFFEKT der durch die Schraube hervorgerufen wird. Es gibt rechts- und linksdrehende Schrauben. Diese Bezeichnung bezieht sich auf die Drehrichtung der Schraube bei Vorwärtsfahrt in Fahrtrichtung gesehen. Wird die Schraube in den Rückwärtsgang geschaltet, dann dreht sich diese natürlich in die entgegengesetzte Richtung. Beim Umkuppeln in den Rückwärtsgang entsteht dann der Radeffekt. Man muss sich die Schraube einfach als ein Rad vorstellen, das sich auf dem Meeresboden abrollt um die Richtung zu ermitteln in die das Heck des Schiffes dann verzieht. Daraus ergibt sich:

- **Eine rechtsdrehende Schraube dreht bei Rückwärtsfahrt nach links und zieht das Heck nach links.**
- **Eine linksdrehende Schraube dreht bei Rückwärtsfahrt nach rechts und zieht das Heck nach rechts.**

Auf YouTube gibt es ein anschauliches [Radeffekt](#) Video. Die Stärke des Radeffektes hängt auch vom Abstand der Schraube zum Ruderblatt ab. Man kann den Radeffekt gut nutzen, um das Schiffsheck beim Aufstoppen an den Steg zu ziehen. Bei unserem Schiff ist die Backbordseite die „Butterseite“. Wir versuchen also, wenn es geht, auf Backbord anzulegen und auch die Schleusenmanöver werden wenn möglich auf backbord gefahren.

Man kann die „Butterseite“ des eigenen Schiffes sehr einfach feststellen, wenn man parallel mit etwas Abstand an einem Steg o.ä. entlang fährt (Ruder in Mittelstellung) und auf,stoppt. Man kann dann sehr gut beobachten wie stark und nach welcher Seite das Heck zieht.

Will man von Vorwärtsfahrt in die Rückwärtsfahrt übergehen, sollte man den Bug, vor dem umkuppeln in den Rückwärtsgang, etwas in die Richtung anstellen, in die das Heck bei Rückwärtsfahrt zieht. Hat das Schiff rückwärts Fahrt aufgenommen, wird der Radeffekt nachlassen und man kann durch die Ruderlage rückwärts geradeaus fahren. Bitte übt das Rückwärtsfahren ausgiebig, da es bei Hafenmanövern immer wieder benötigt wird. Es hat sich herausgestellt, dass ein Manöver schon halb gewonnen ist, wenn das Schiff mit der luvseitigen Heckleine an einem festen Punkt an Land liegt. Es ist wichtig zu wissen, wie sich das Schiff verhält, wenn es an der Heckklampe an einem festen Punkt vertäut ist und wie es dann auf unterschiedlicher Ruderlage und unterschiedliche Gasstellung reagiert. Dieses Wissen ist für fast alle beschriebenen Manöver wichtig. Also hängt Euer Schiff mal an einen festen Punkt (Poller, Pfahl oder Stegklampe) und probiert das in aller Ruhe bei verschiedenen Windstärken und Richtungen aus. Ihr könnt aber sicher sein, dass Ihr schon halb gewonnen habt, wenn Euer Schiff an der Heck- oder Seitenklampe hängt!!!

„La Isla Design“ - © 2016

Und jetzt zum 1.Manöver:

1. Manöver an einem festen Punkt

Der Skipper fährt rückwärts an einen Pfahl heran und der Co-Skipper wirft eine an der luvwärtigen Heckklampe befestigte Leine darum und fixiert diese auf der Heckklampe.

Er kann die Leine aber auch an der Heckklampe entlang auf die luvseitige Winsch legen und dem Skipper in die Hand geben (siehe Zeichnung). Dann kann der Skipper das Boot durch fieren und lösen der Heckleine mit dem Boot „spielen“.

Jetzt könnt Ihr testen, wie sich Euer Schiff bei unterschiedlichen Ruderausschlägen und unterschiedlichem Vorwärtsschub nach rechts und links bewegen lässt. Dreht Ihr das Ruder zur Luvseite, dann könnt Ihr den Bug durch Vorwärtsfahrt gegen den Wind drehen. Bei mehr Wind mit entsprechend mehr Ruderlage und mehr Vorwärtsgas.

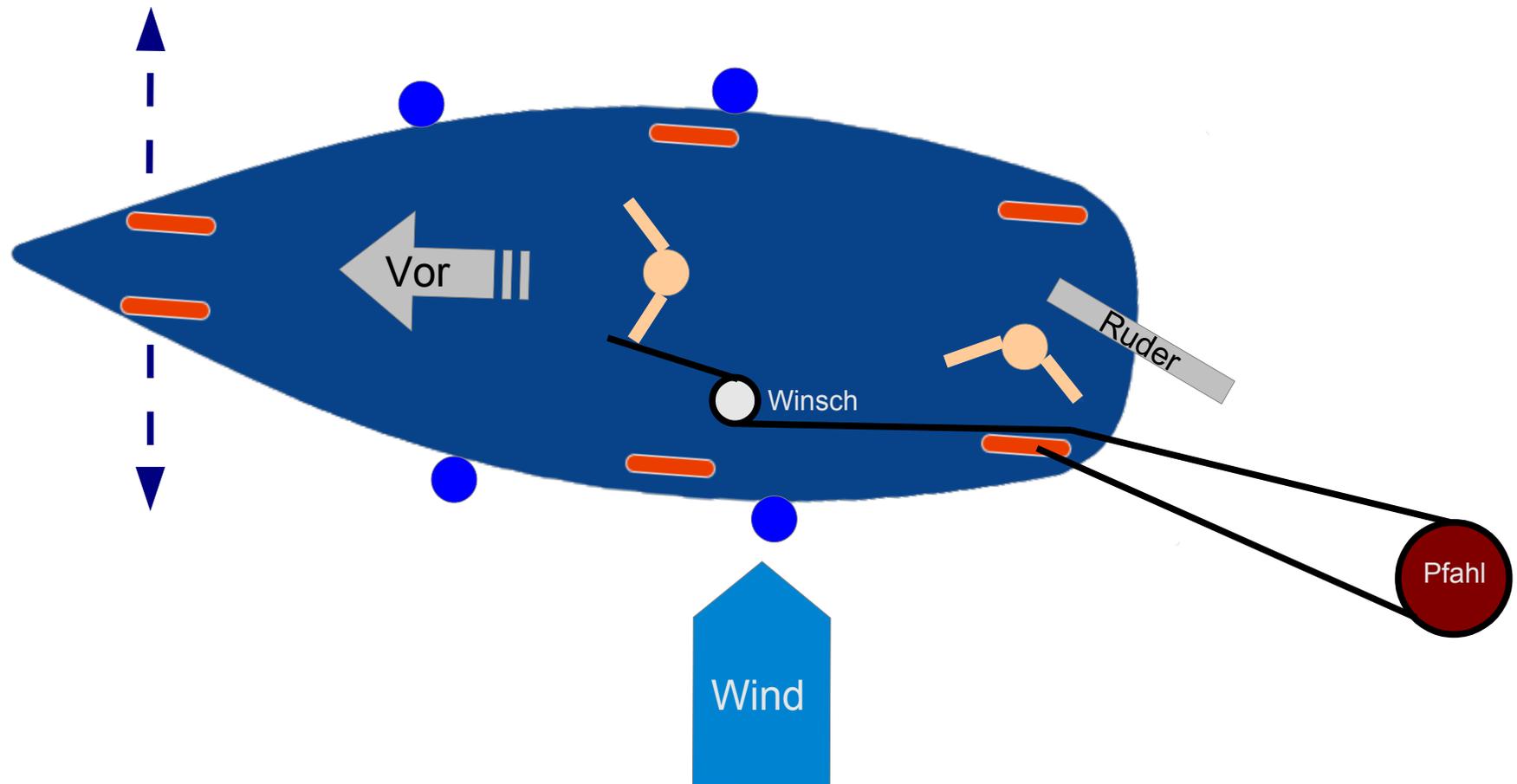
Probiert das solange aus, bis Ihr ein Gefühl dafür bekommen habt. Probiert es an unterschiedlichen festen Punkten aus z.B. Pfahl, Klampe, Poller. Ihr werdet sehen es klappt immer. Wenn Ihr Euch einen Punkt mit etwas Platz aussucht, könnt Ihr die Manöver gefahrlos üben.

Tipp:

Wir fahren neben den üblichen Fendern auch 2 große Kugelfender, die sich hervorragend für Anlegemanöver nutzen lassen, um Bug oder Heck abzufendern.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 1
Manöver an einem festen Punkt



„La Isla Design“ - © 2016

2. Längsseits anlegen am Steg mit der Mittelklampe bei ablandigem Wind:

Immer wieder beobachtet man, das die Crew beim seitwärts anlegen an einem Steg verzweifelt versucht die Vorleine und die Heckleine gleichzeitig auszubringen und wenn möglich gleichzeitig an Land zu springen. Das sieht dann so aus, dass Mutter mit der Vorleine im Bug steht während Vater das Schiff steuert und gleichzeitig versucht die Heckleine auszubringen. Bei wenig Wind oder auflandigem Wind geht das, aber bei stärkerem, ablandigem Wind, geht das Manöver oft in die Hose.

Die meisten Schiffe haben heute eine Mittelklampe – nutzt diese für das Manöver.

Bei uns wird das Manöver wie folgt gefahren:

Achtern und im Bug liegen die Festmacher klar und sind auf den Schiffsklampen belegt.

Dann belegt sie eine Leine auf der Mittelklampe der Anlegeseite. Ich fahre das Schiff längsseits an den Steg heran.

Liegt die Mittelklampe des Schiffes parallel zu einer Klampe oder einem Poller an Land, gebe ich meiner Frau das Zeichen, die Leine der Mittelklampe darum zu legen und sofort auf der Mittelklampe zu belegen.

Zu gleicher Zeit stoppe ich das Schiff auf.

Ich kann jetzt langsam vorwärts in die zuvor festgesetzte Leine einfahren, die jetzt als Spring fungiert. Durch Ruderstellung nach Luv und Gas vorwärts kann ich das Schiff parallel zum Steg halten.

Jetzt können wir in Ruhe die Vor-, Achter- und Springleinen ausbringen.

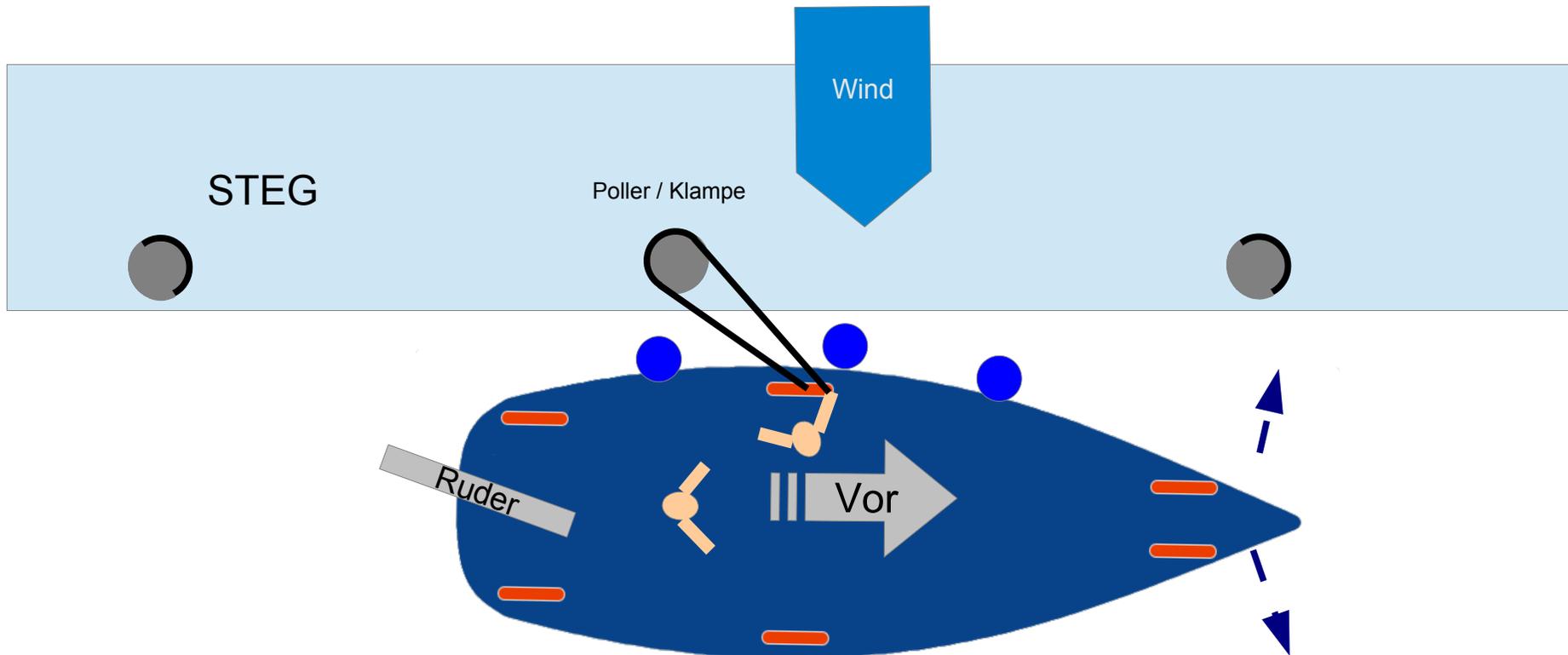
Den Gang lassen wir solange eingelegt bis alle Leinen richtig belegt sind.

Auch dieses Manöver könnt Ihr gefahrlos an einem einsamen Steg üben.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 2

Längsseits anlegen am Steg bei ablandigem Wind



„La Isla Design“ - © 2016

3. Längsseits anlegen am Steg bei ablandigem Wind mit der Heckleine:

Will man bei ablandigem Wind in eine enge Lücke längsseits zum Steg einparken, dann ist es sinnvoll, zuerst mit dem Heck an den Steg zu fahren.

Bei uns wird das Manöver wie folgt gefahren:

Achtern und im Bug liegen die Festmacher klar und sind auf den Schiffsklampen belegt.

Der Skipper fährt das Schiff in einem Winkel von ca. 45 Grad rückwärts an den Steg. Ist das Schiff nahe am Steg, wirft der 2.Mann die luvseitige Achterleine um einen Poller oder eine Klampe am Steg und setzt diese auf der Achterklampe sofort fest. Klappt das nicht, kann der Skipper sofort vorwärts aus der Situation „flüchten“ und einen neuen Anlauf versuchen.

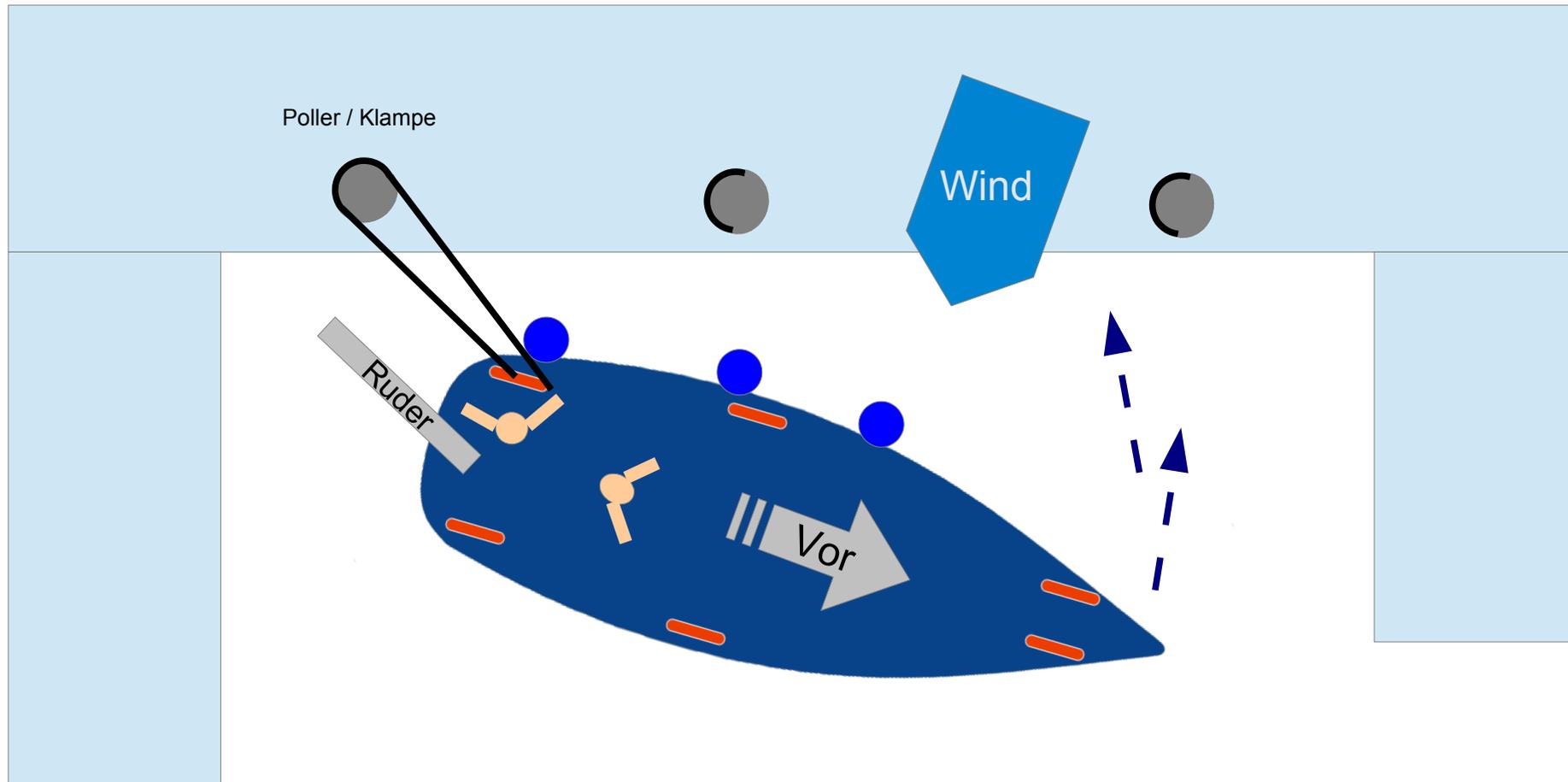
Hat das Manöver geklappt, kann der Skipper durch Ruderlage zum Steg und Vorwärtsfahrt, das Schiff langsam mit dem Bug an den Steg manövrieren.

Auch dieses Manöver könnt Ihr gefahrlos an einem einsamen Steg üben.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 3

Längsseits anlegen am Steg bei ablandigem Wind mit Heckleine



„La Isla Design“ - © 2016

4. Vorwärts anlegen in der Box bei Seitenwind:

Wenn Ihr in eine Pfahlbox einlaufen wollt, dann klappt das genauso wie in Manöver 1 bereits beschrieben:

Achtern und im Bug liegen die Festmacher klar und sind auf den Schiffsklampen belegt. Auf beiden Seiten werden Fender angebracht. Ob diese schon hängen können oder noch an Deck liegen hängt von der Breite der Box ab.

Der 2.Mann hat die luvwärtige Heckleine auf der Heckklampe einseitig belegt und das andere Ende an der Heckklampe vorbei über die Winsch gelegt, wo der Steuermann sie greifen kann. Die entstandene Bucht wird vom 2. Mann ungefähr mittschiffs bereit gehalten.

Der Steuermann steuert das Schiff vorwärts in die Box (siehe Manöver 4).

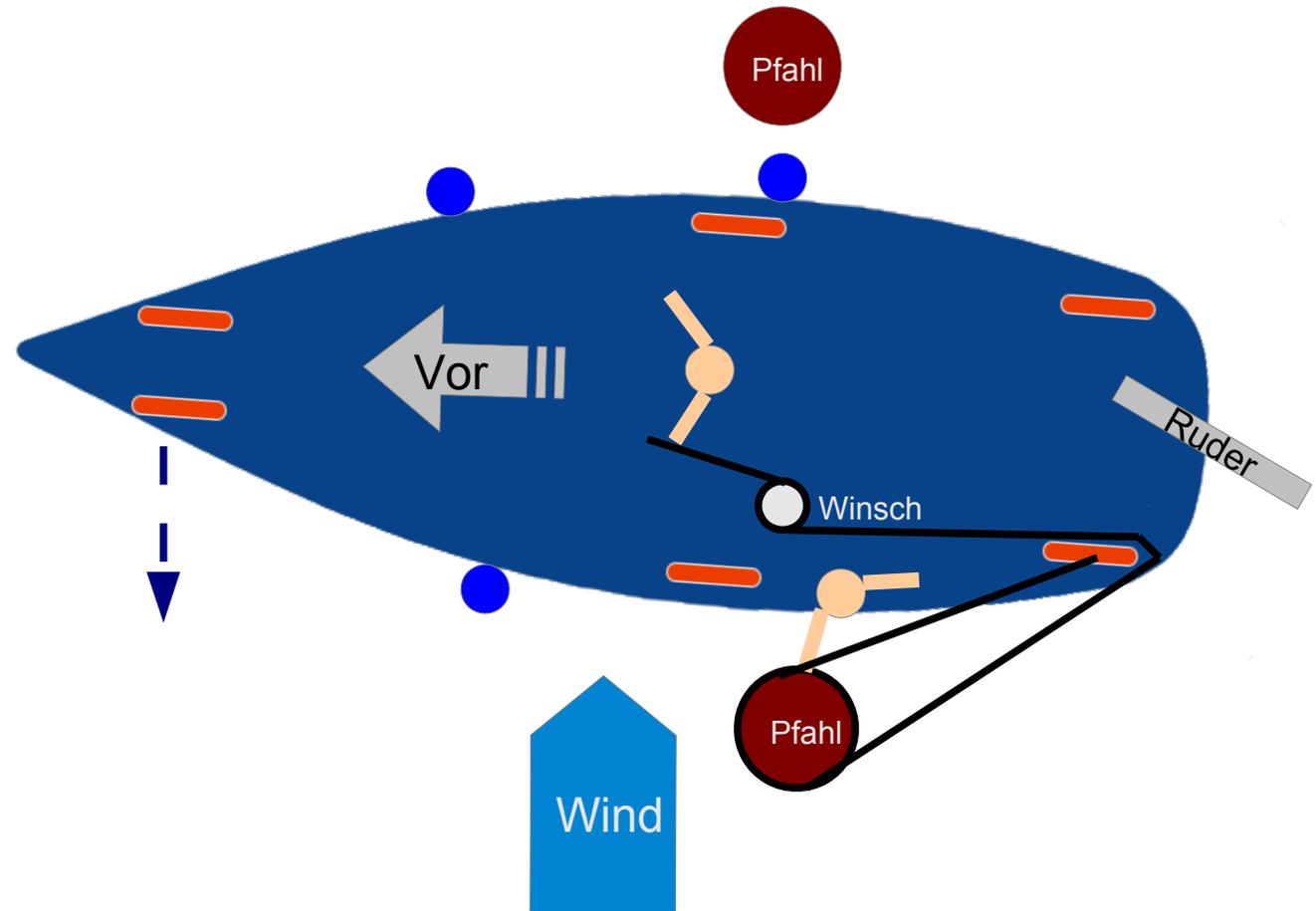
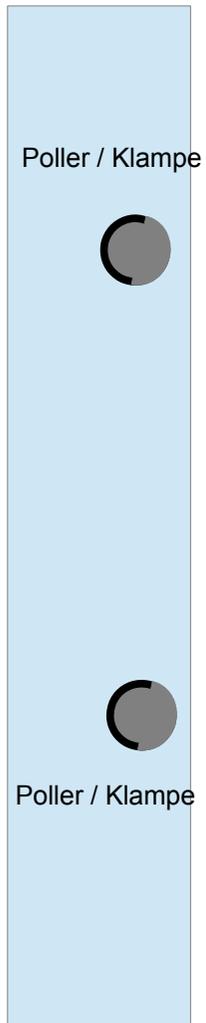
Hat das Schiff die Pfähle mittschiffs passiert, legt der 2. Mann die Bucht über den Luv-Pfahl und begibt sich dann an den Bug.

Der Skipper holt die Achterleine dicht und stoppt auf. Er kann die Leine auf der Winsch festsetzen und den Bug mit Hilfe des Ruders und Fahrt voraus dort hindrehen wo er will. Mit der Leine, die er über die Winsch fährt, kann er aber auch einstellen wie weit das Schiff nach vorne an den Steg gefahren wird. (siehe Manöver 4A)

Der 2. Mann kann jetzt vom Vordeck aus die vordere Luvleine ausbringen. Damit liegt das Schiff bereits stabil. Jetzt werden die vordere und achterliche Lee-Leine ausgebracht und alle Leinen so eingestellt, dass das Schiff optimal in der Box liegt. Zum Schluss noch die Fender richtig platzieren.

„La Isla Design“ - © 2016

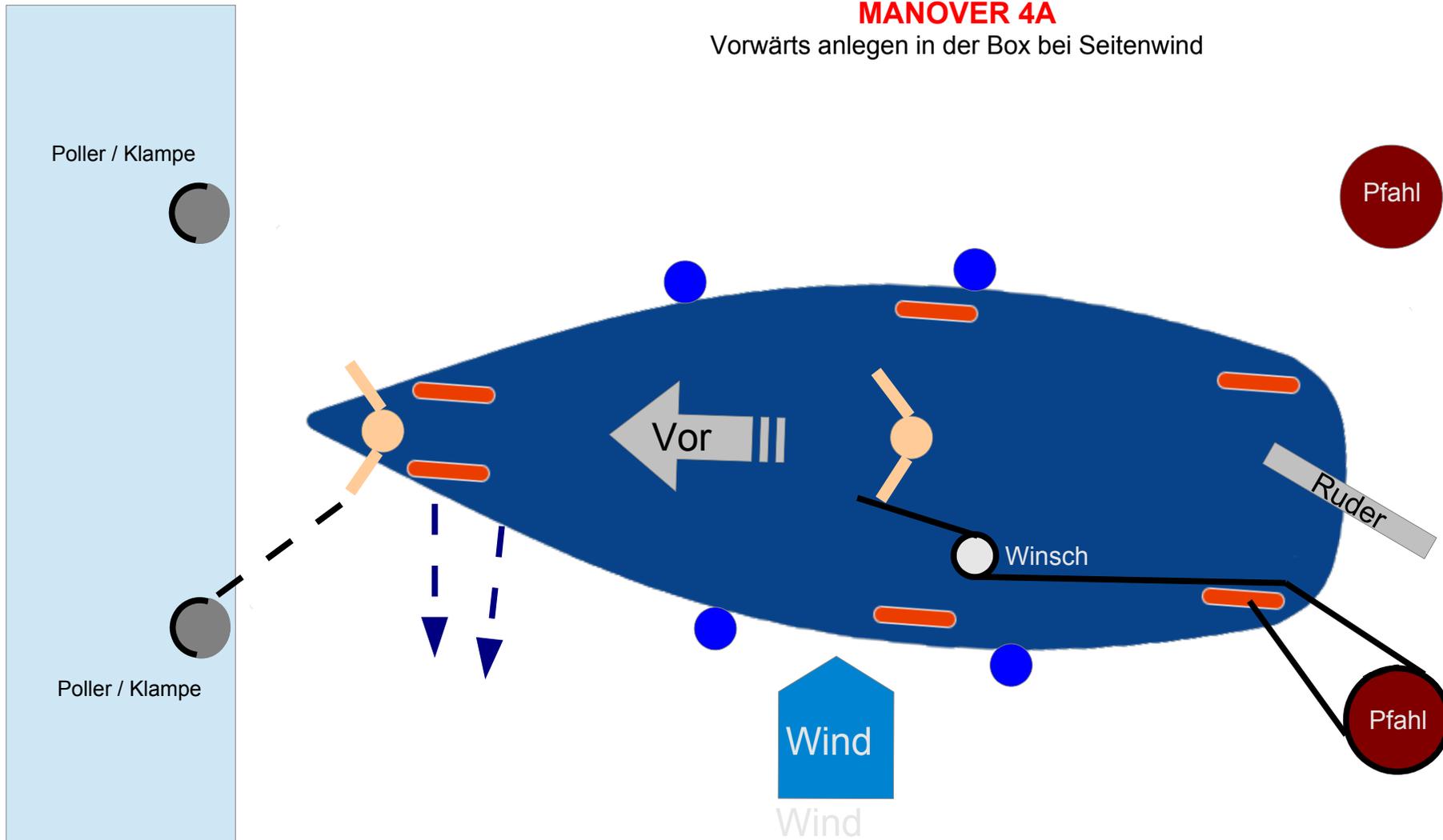
MANÖVER 4 – einfahren in die Box
Vorwärts anlegen in der Box bei Seitenwind



„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 4A

Vorwärts anlegen in der Box bei Seitenwind



„La Isla Design“ - © 2016

5. Vorwärts ablegen aus der Box bei starkem Seitenwind

Wir liegen an unserem Stammliegeplatz mit dem Heck zum Steg. Bei viel Seitenwind ist es etwas schwierig das Schiff gerade aus der Box zu fahren. Ein geeignetes Manöver, dass auch 1 Mann ganz alleine fahren kann, ist in Manöver 5 beschrieben.

Ihr braucht 2 lange Achterleinen (mind. 2 x Schiffslänge), die auf Slip an Land belegt sind und an Bord über die Backbord / Steuerbordwisch geführt werden (siehe Manöver 5).

Bei eingekuppeltem Vorwärtsgang und Ruder in Mittelstellung kann der Steuermann das Schiff durch fieren der beiden Achterleinen vorwärts aus der Box manövrieren. Durch festsetzen und fieren der einen oder anderen Leine kann er den Bug nach Steuerbord oder Backbord bewegen.

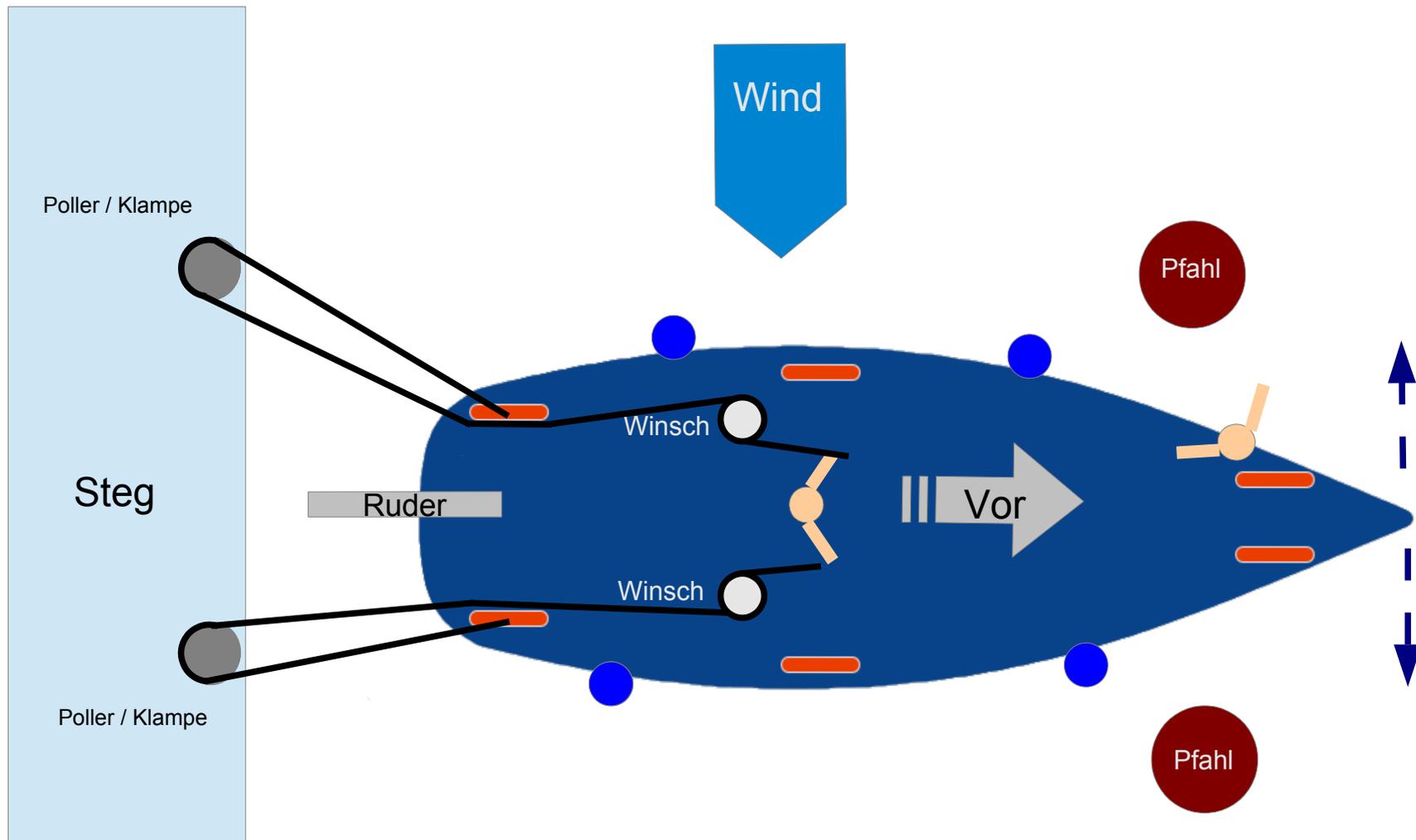
Hat das Heck die Pfähle erreicht, können die Leinen losgeworfen werden und das Schiff mit Vorwärtsfahrt in die Boxengasse gedreht werden. Die beiden Leinen müssen dann schnellstmöglich aus dem Wasser gezogen werden, damit diese nicht in die Schraube geraten.

Das gleiche Manöver gelingt auch mit nur einer Achter Luv-Leine wie in Manöver 1 beschrieben. Dann muss aber der Wind das drehen des Bugs nach Lee übernehmen.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 5

Vorwärts ablegen aus der Box bei starkem Seitenwind



„La Isla Design“ - © 2016

6. Schleusenmanöver – anlegen an der Schleusenmauer:

Generell gilt in einer Schleuse, dass man das Schiff immer zuerst mit der Heckleine belegen sollte. Hängt das Schiff an der Heckklampe, kann eigentlich schon gar nichts mehr passieren da man das Schiff mittels Ruder und Vorwärtsschub immer an die Mauer bugsieren kann. Der Skipper kann sich auf das Steuern konzentrieren und braucht nicht nach dem Poller in der Schleusenwand zu angeln!!!

Die Leinen werden auf der Anlegeseite so bereitgelegt wie in Manöver 1 (Wir legen auf beiden Seiten die Leinen so bereit falls wir doch kurzfristig die Anlegeseite wechseln müssen).

Normalerweise ist unsere bevorzugte Anlegeseite links (Rechtsdrehende Schraube – Heck zieht beim Abstoppen nach links!).

Der Steuermann steuert das Schiff mit etwas Abstand parallel zur Schleusenmauer.

Der 2.Mann steht mittschiffs mit der Heckleine bis der Skipper das Kommando gibt, die Heckleine um einen Poller zu legen (siehe Manöver 6).

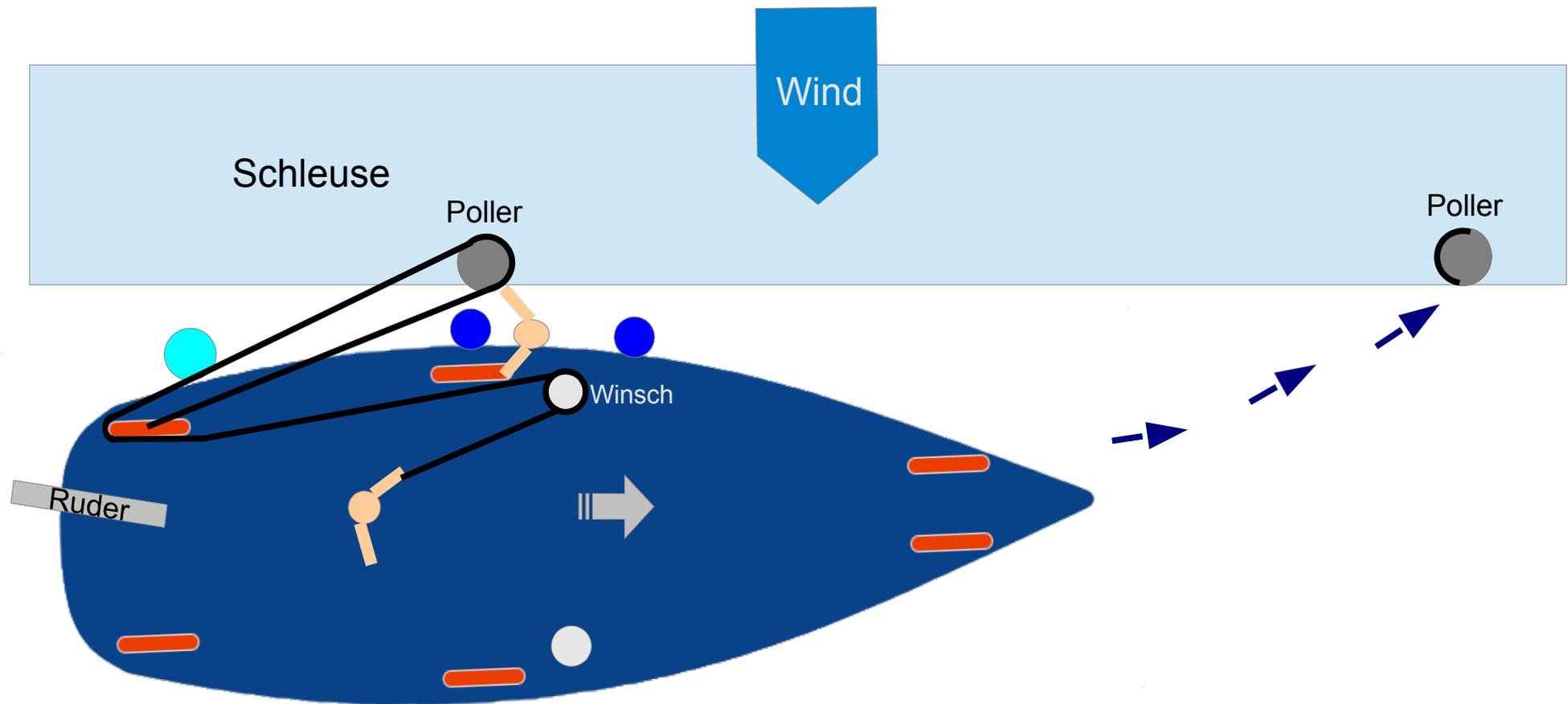
Er übernimmt dann die, über die Winsch gelegte Heckleine und der 2. Mann begibt sich in den Bug. Der Skipper stoppt auf und fährt langsam in die Heckleine ein. Achtern sollte ein größerer Kugelfender gefahren werden, da das Heck beim Einfahren in die Heckleine zur Schleusenwand zieht.

Mit entsprechender Ruderstellung und leicht Gas voraus bugsiert der Skipper den Bug an die Schleusenmauer wo der 2. Mann die Vorleine über einen Poller wirft oder durch einen Ring fädelt oder an einer Leiter befestigt. (siehe Manöver 6A)

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 6

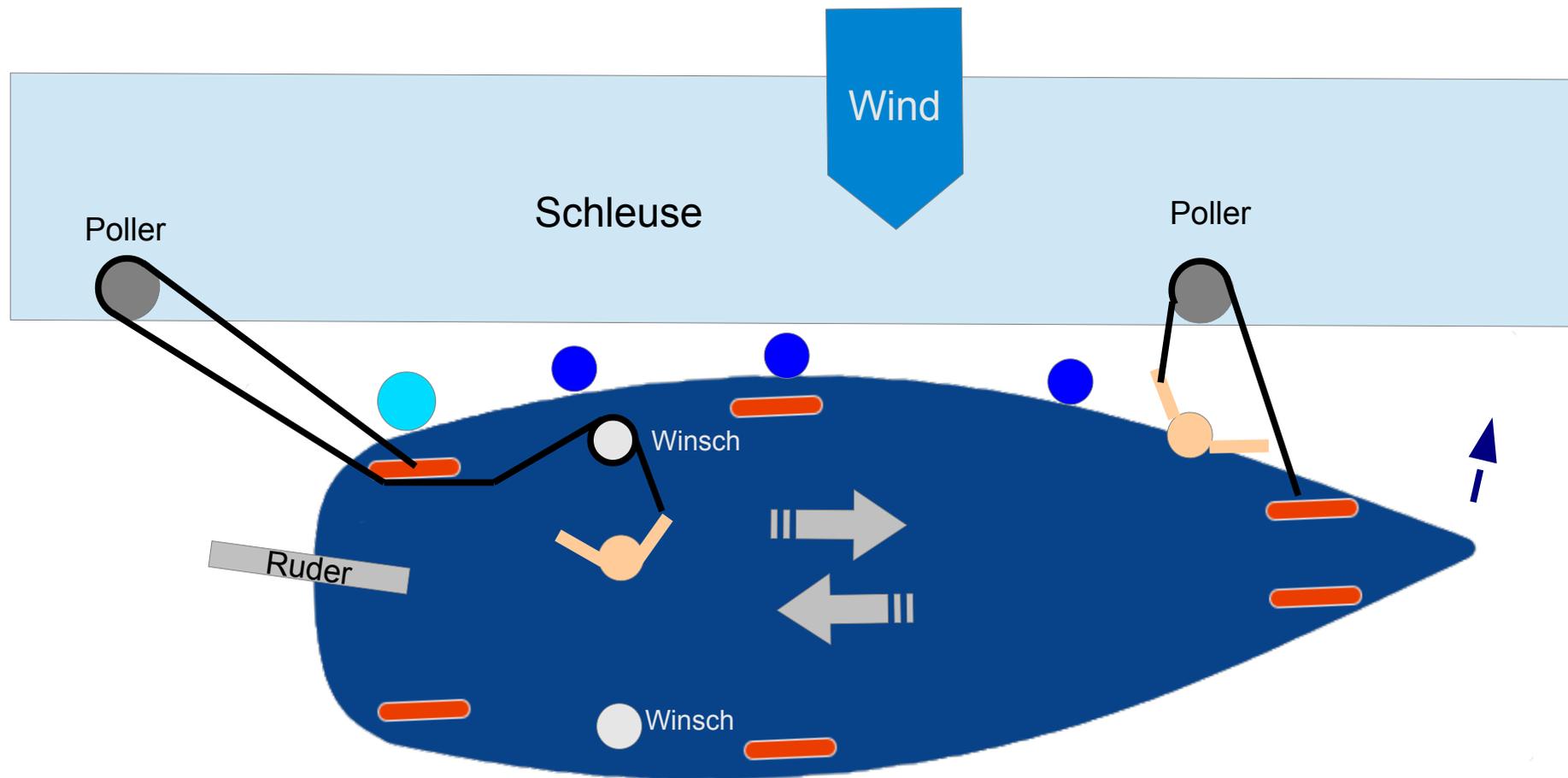
Schleusenmanöver – anlegen an der Schleusenmauer



„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 6A

Schleusenmanöver – anlegen an der Schleusenmauer



„La Isla Design“ - © 2016

7. Längsseits, vorwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind

Das Manöver ist auch unter dem Begriff „Eindampfen in die Achterspring bekannt.

Wichtig hierbei ist, dass man einen, besser 2 Fender an der zum Steg zeigenden Heckseite ausbringt.

Wir haben dafür 2 Kugelfender.

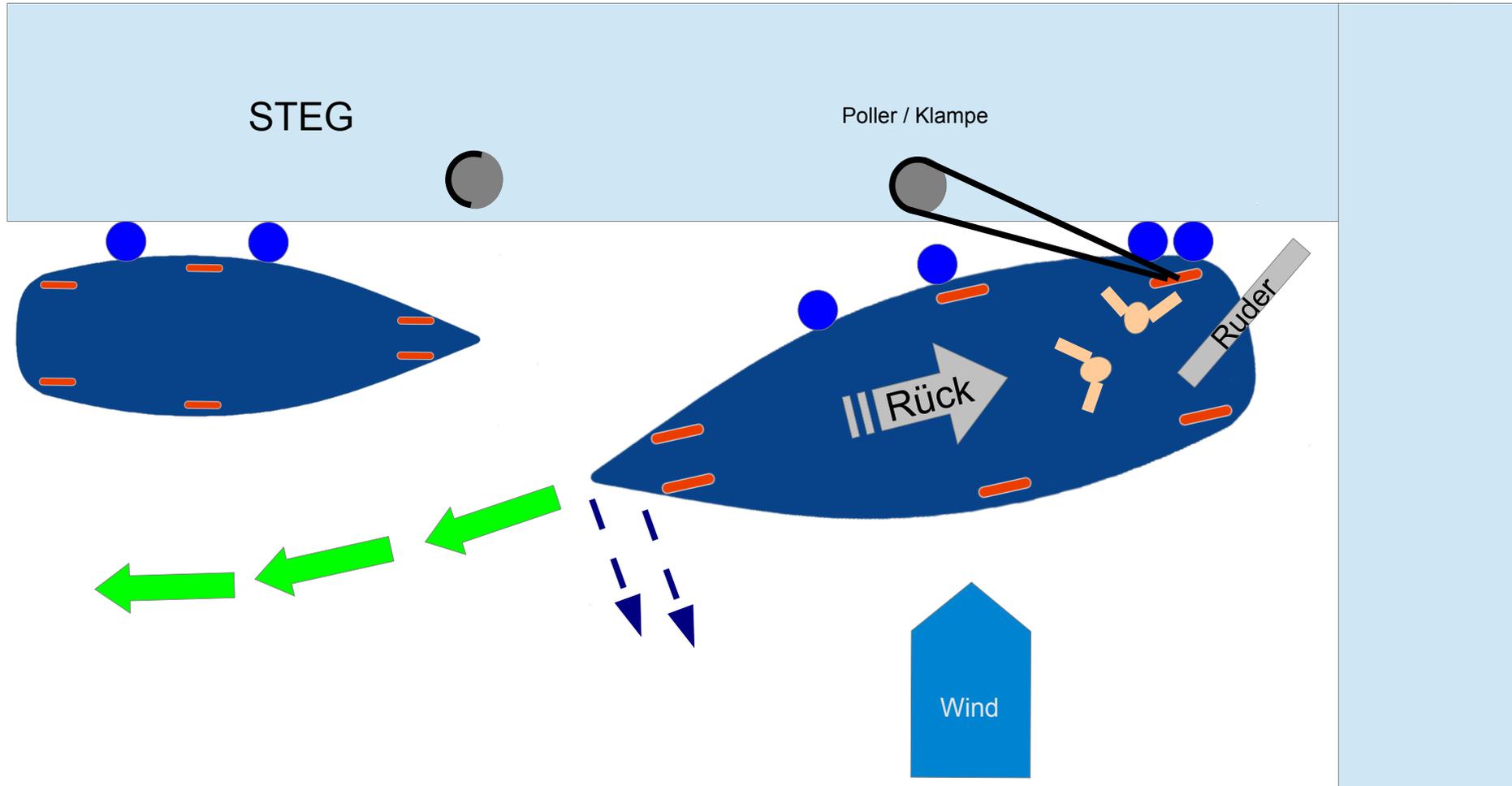
Die Heckleine wird auf Slip um einen Poller oder um eine Klampe gelegt, die sich am Steg ca. mittschiffs befindet (siehe Manöver 7).

An Bord hat der 2. Mann die Heckleine (Heckspring) auf der Heckklampe festgesetzt, ist aber bereit, sie jederzeit zu lösen. Der Skipper hat das Ruder zum Steg gelegt und gibt behutsam Gas rückwärts. Durch den Hebeleffekt der mittschiffs an Land geführten Leine wird sich der Bug vom Steg wegdrehen und mit dem seitlichen Heck am Steg abstützen (deshalb die Fender). Hat der Skipper den Bug weit genug freigedreht, gibt er dem 2. Mann das Kommando, die Heckspring zu lösen. Gleichzeitig legt er Ruder in die entgegengesetzte Richtung und kuppelt in den Vorwärtsgang und verlässt vorwärts seinen Liegeplatz.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 7

Längsseits, vorwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind



„La Isla Design“ - © 2016

8. Längsseits, rückwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind

Das Manöver ist auch unter dem Begriff „Eindampfen in die Vorspring bekannt.

Wichtig hierbei ist, dass man einen, besser 2 Fender an der zum Steg zeigenden Bugseite ausbringt. Wir haben dafür 2 Kugelfender.

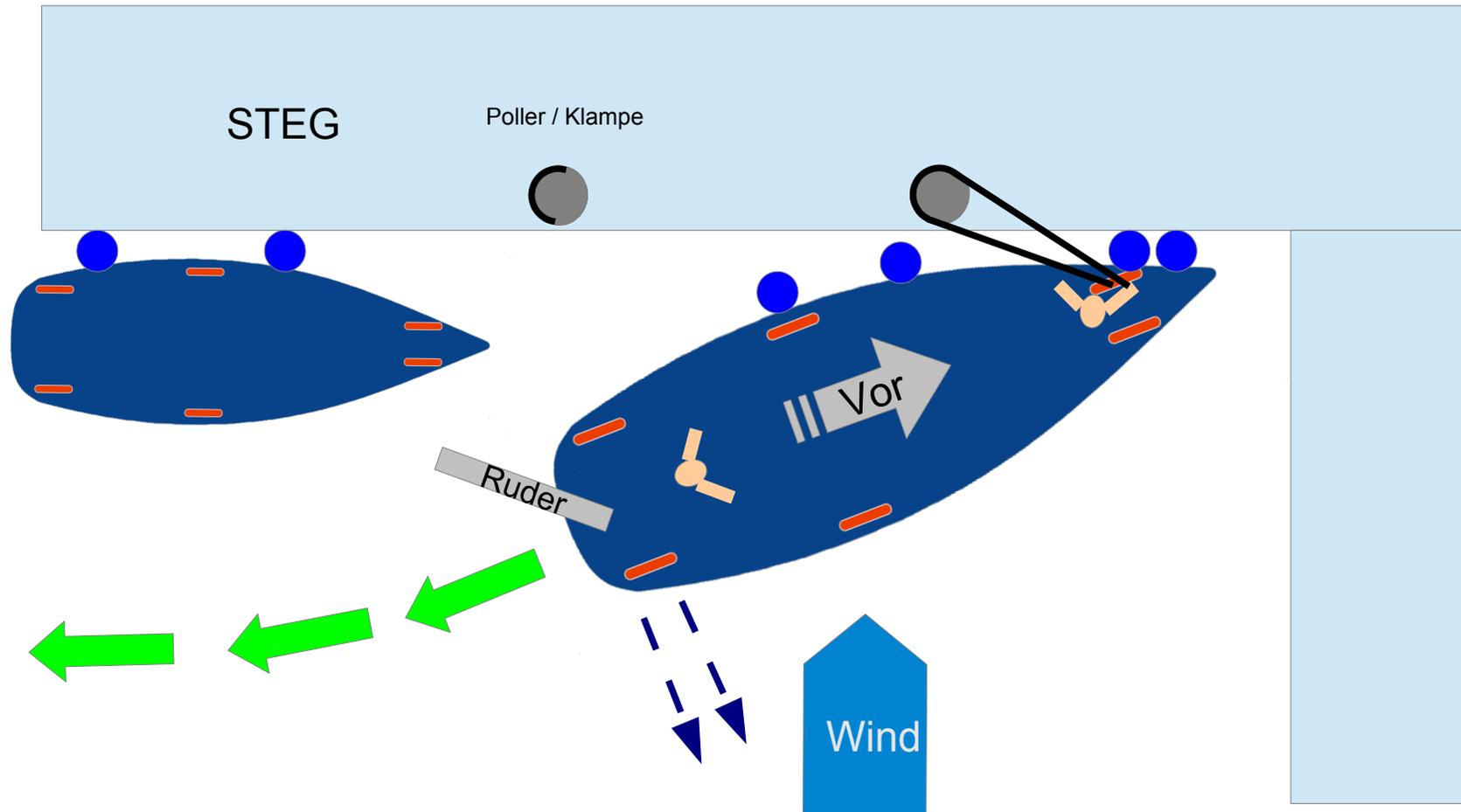
Die Bugleine (Bugspring) wird auf Slip um einen Poller oder um eine Klampe gelegt, die sich am Steg ca. mittschiffs befindet (siehe Manöver 8).

An Bord hat der 2. Mann die Bugleine (Bugspring) auf der Bugklampe festgesetzt, ist aber bereit, sie jederzeit zu lösen. Der Skipper hat das Ruder zum Steg gelegt und gibt behutsam Gas vorwärts. Durch den Hebeleffekt der mittschiffs an Land geführten Leine wird sich das Heck vom Steg wegdrehen und mit dem seitlichen Bug am Steg abstützen (deshalb die Fender). Hat der Skipper das Heck weit genug freigedreht, gibt er dem 2. Mann das Kommando, die Bugspring zu lösen. Gleichzeitig legt er Ruder in die entgegengesetzte Richtung und kuppelt in den Rückwärtsgang und verlässt rückwärts seinen Liegeplatz.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 8

Längsseits, rückwärts ablegen vom Steg bei auflandigem Wind



„La Isla Design“ - © 2016

9. Ablegen mit seeseitiger Achterleine und Fahrt Voraus bei starkem, auflandigem Wind

Die seeseitige Heckleine wird auf Slip um einen Poller oder um eine Klampe gelegt, die sich am Steg achtern vom Schiff befindet (siehe Manöver 9).

An Bord hat der 2. Mann die Heckleine auf der Heckklampe festgesetzt, ist aber bereit, sie jederzeit zu lösen.

Der Skipper hat das Ruder leicht zum Steg gelegt und gibt Gas vorwärts (dadurch kommt das Heck frei!).

Das Schiff versucht jetzt, sich in Längsrichtung zur Zugrichtung auszurichten (siehe rot gestrichelte Ausrichtung – Manöver 9).

Wie stark der Vorwärtsschub sein muß, hängt von der Stärke des Windes ab. Je nach Windstärke kann es etwas dauern bis das Schiff sich bewegt – nicht verzagen und Gas geben - mit dem Ruderausschlag unterstützen.

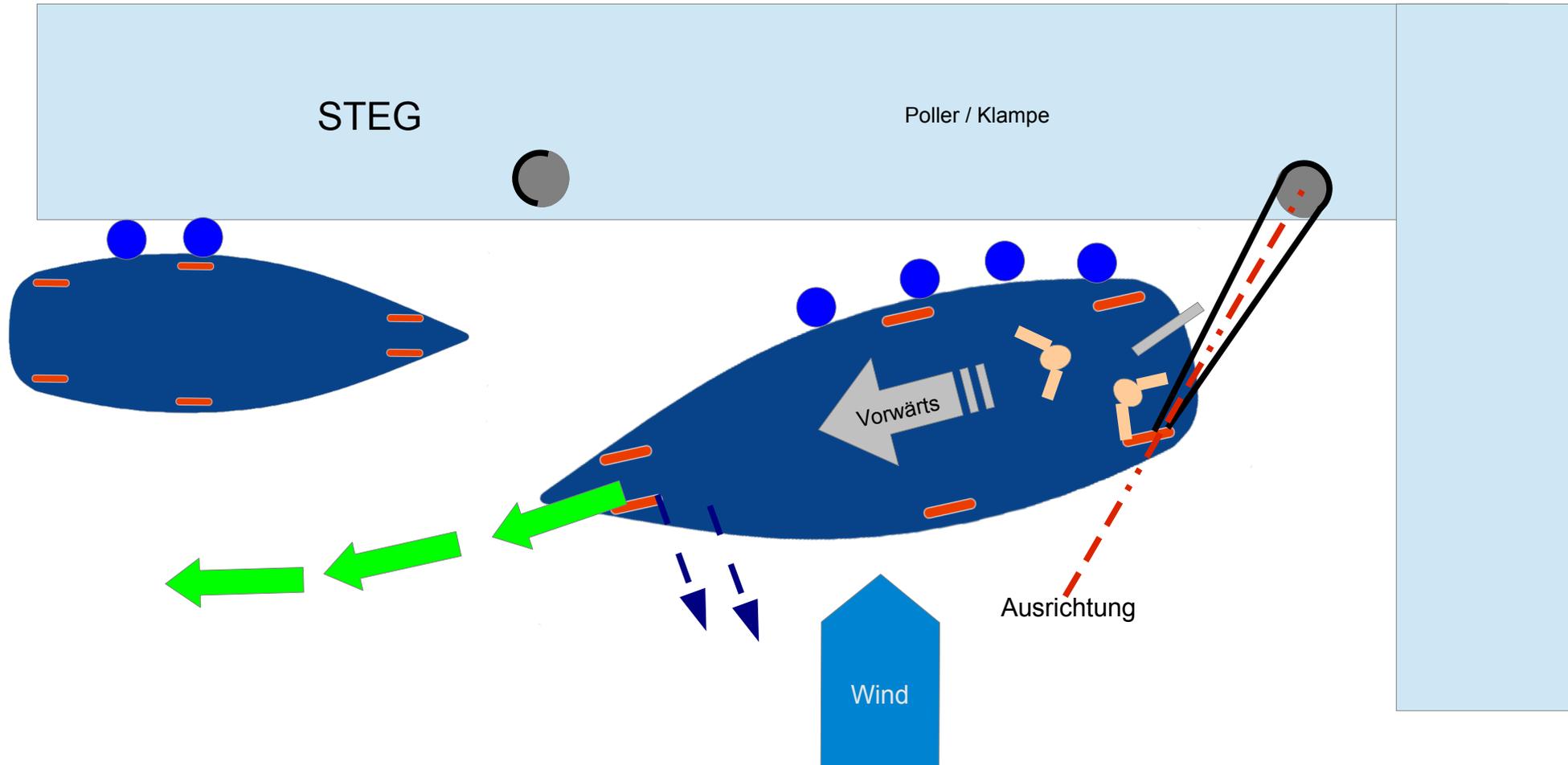
Hier ist etwas Fingerspitzengefühl und Probieren gefragt. Passieren kann eigentlich nichts, denn das Schiff hängt ja noch an der Leine und schlimmstenfalls wird das Schiff durch den Wind wieder an den Steg versetzt.

Wenn das Schiff weit genug freigekommen ist, kann die Achterleine gelöst und eingeholt werden und der Skipper fährt vorwärts weg vom Steg. Dieses Manöver kann auch von einer Person gefahren werden.

„La Isla Design“ - © 2016

MANÖVER 9

Ablegen mit seeseitiger Achterleine - stark auflandiger Wind



„La Isla Design“ - © 2016