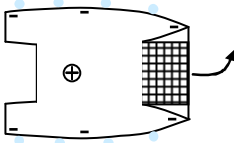


4.3.	Anlegen, Wind seitlich.....	49
4.4.	Anlegen, Wind von achtern.....	53
4.5.	Anlegen, Wind von vorn.....	54
<b>5.</b>	<b>Manöver in Marinas mit Fingerpontons.....</b>	<b>54</b>
5.1.	Ablegen, Wind von achtern.....	54
5.2.	Ablegen, Wind von vorn.....	55
5.3.	Ablegen, Wind vom nahen Seitensteg.....	55
5.4.	Ablegen, Wind vom entfernten Seitensteg.....	55
5.5.	Anlegen.....	57
<b>6.</b>	<b>Längsseits-Manöver.....</b>	<b>59</b>
6.1.	Ablegen, Eindampfen in die Vorspring.....	59
6.2.	Ablegen, Eindampfen in die Vorleine.....	60
6.3.	Ablegen, Eindampfen in die Heckleine.....	61
6.4.	Anlegen, Generelles.....	62
6.5.	Anlegen, Bug voran.....	63
6.6.	Anlegen, Heck voran.....	64
6.7.	Anlegen, starker Wind parallel zur Mole.....	65
<b>7.</b>	<b>Manöver in Marinas mit Pfählen.....</b>	<b>67</b>
7.1.	Ablegen.....	67
7.2.	Anlegen, Heck voraus.....	67
7.3.	Anlegen, Heck voraus.....	69
<b>8.</b>	<b>Ankermanöver.....</b>	<b>71</b>
8.1.	Ankern, Generelles.....	71
8.2.	Typische Fehler.....	74
8.3.	Ankern mit Landleine, Generelles.....	76
8.3.1.	Wind leicht, aus allen Richtungen.....	78
8.3.2.	Wind mäßig, seitlich oder achten.....	79
8.4.	Schiff am Anker ausrichten.....	79
8.5.	Ankern mit Zweitanker, 45° Stil.....	80
8.6.	Ankern mit Zweitanker, 180° Stil am Heck.....	82
8.7.	Ankern mit Zweitanker, 180° Stil am Bug.....	83
<b>9.</b>	<b>Manöver mit Anker an Mole.....</b>	<b>85</b>
9.1.	Ablegen vor Buganker, alle Windrichtungen.....	85
9.2.	Ablegen vor Heckanker, alle Windrichtungen.....	86
9.3.	Anlegen mit Buganker, alle Windrichtungen.....	87
9.4.	Ablegen mit Heckanker.....	89
9.5.	Anlegen mit Heckanker, ohne/seitlicher Wind.....	90
9.6.	Anlegen mit Heckanker, Wind von vorn.....	90
9.7.	Anlegen mit Heckanker, Wind von achtern.....	91
<b>10.</b>	<b>Manöver an Bojen.....</b>	<b>92</b>
10.1.	Ablegen.....	92
10.2.	Anlegen, Generelles.....	92
10.3.	Anlegen, Aufnahme am Heck.....	94
10.4.	Anlegen, Aufnahme am Bug.....	96

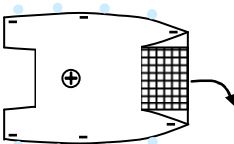
## 1.2. Zeichenerklärung

### Grafik/Text

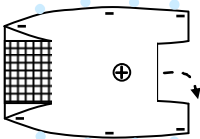
### Bedeutung



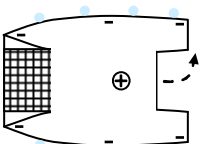
Kat fährt vorwärts und dreht über BB  
(gegen Uhrzeigersinn)



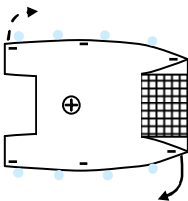
Kat fährt vorwärts und dreht über STB  
(im Uhrzeigersinn)



Kat fährt rückwärts und dreht über BB  
(im Uhrzeigersinn)



Kat fährt rückwärts und dreht über STB  
(gegen Uhrzeigersinn)

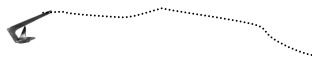
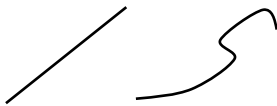
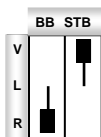


Kat dreht am Platz im Uhrzeigersinn.  
Der Drehpunkt ist dann etwa beim „+“



Windrichtung im Manöver

## Grafik/Text



## Bedeutung

geeignete Windrichtungen für dieses Manöver

Schalt- / Gashebelbox  
BB im RWG, STB im VWG

gespannte / lose Leine (Spring)

Anker mit Kette oder Leine

## **Achtung:**

Hinweis im Text auf Fehlermöglichkeiten oder Gefahren

## 1.5. Schiffsübernahme, Prüfpunkte

Vor Übernahme Ihrer Charteryacht empfehle ich folgende Prüfpunkte:

- Diesel
  - Tankanzeigen ungenau
  - Tanks nicht voll
- Rümpfe/Gelcoat
  - Schäden am Bug, seitlich, am Heck
  - Schäden durch Grundberührung unmittelbar vor und hinter Kiel
- Seeventile schwergängig oder undicht
- Bilge unter Wasser, Bilgenpumpe defekt
- Luken/Dichtungen beschädigt
- WC-Pumpen schwergängig oder spülen nicht ordentlich
- Kiel /Ruderblatt haben Schäden an der Unterkante durch Grundberührung
- Segel
  - Risse / Löcher in Groß- oder Vorsegel im Bereich von Saling, Wanten und Schothorn
  - Brüchiges Tuch bei Genua Achterliek wegen fehlendem UV Schutz
- Segellatten gebrochen. Vor allem der Bereich, wo beim Fieren des Großsegels die Segellatten an den Wanten anliegen, ist gefährdet
- Fender nicht alle da, zu wenig Luft
- Leinen
  - Genua-Reffleine durchgescheuert
  - Keine lange Leine an Bord > 30m (für Landleine und Springs)
  - Zu wenig Leinen
  - Festmacher durchgescheuert
- Sicherheitseinrichtungen
  - Zu wenig Schwimmwesten, Lifebelts, Lifelines
  - Abgelaufene Feuerlöscher und Signalaraketen
- Winschen
  - Schot/Fall rutscht im Selbsthole-Aufsatzring
  - Sicherung der Kurbeln funktioniert nicht
  - Sternförmiger Zapfen der Kurbel verschlissen
- Klampen
  - Klampen nicht fest im Deck verschraubt
- Fallstopper
  - Fall hält nicht, weil zu dünn oder abgewetzt oder Klemmmechanismus abgenützt

ren Bereich wegen Rollgenau, Mast, höherem Vorschiff und ausladendem Bug eine größere Windangriffsfläche als am Heck. Der Effekt ist im Stand und bei langsamer Fahrt am stärksten spürbar. Dies wird mit den beiden Schalt-/Gashebeln korrigiert. Weiters wird durch die Fläche der Ruderblätter verhindert, dass das Heck leicht seitlich versetzt werden kann

- Bedenken Sie, dass bei Hafenmanövern Ihr Kat in Fahrt sein kann und daher der Windanzeiger die Richtung des *scheinbaren* Windes anzeigt! Bei der Anfahrt in Marinas sind deshalb die Windanzeiger der parkenden Nachbarschiffe oder Flaggen an Land eine wertvolle Hilfe!

### 1.17. Radeffekt

Katamarane haben im Gegensatz zu Monohulls keinen Radeffekt. Die Drehrichtung der Propeller ist daher für Hafenmanöver irrelevant.

### 1.18. Generelles über Katamarane

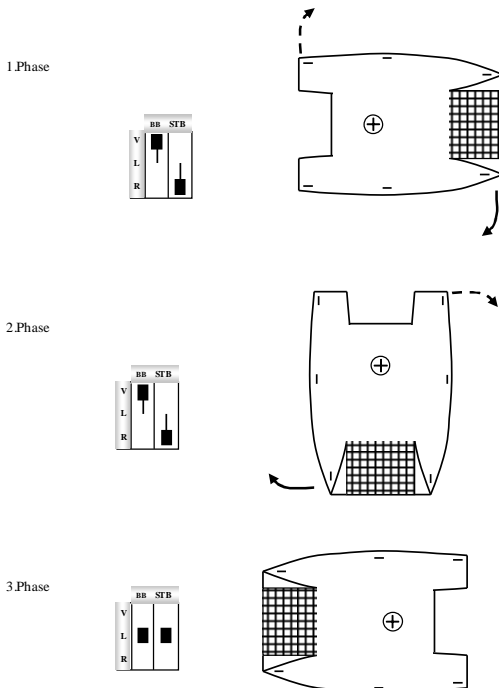
- Katamarane benötigen im Gegensatz zu Monohulls bei Starkwind keine so hohe Anfahrtsgeschwindigkeit bei Hafenmanövern. Der Grund liegt darin, dass bei Monohulls eine Drehung mit Ruderwirkung, also durch die Anströmung des Ruderblattes, und der in Schwung gebrachten Masse des schweren Buges erreicht wird. Beim Kat erfolgt die Drehung durch die beiden Maschinen, die auch gegenläufig eingesetzt werden können. Daher genügt die Anfahrt mit geringer Geschwindigkeit.
- Bei Manövern auf engem Raum wird das Steuer in der Mittelstellung festgeklemmt, da die Drehung mit den Maschinen erfolgt und die kleinen Ruderblätter bei langsamer Fahrt kaum Wirkung hätten  
**Achtung:** Feststellschraube gründlich zuschrauben. Wenn die Ruderblätter bei Anfahrt im RWG mitten im geplanten Manöver plötzlich auf die Seite klappen, stört das!
- Wenn Sie mit Ihrem Kat noch nicht 100% vertraut sind, empfehle ich in Schritten vorzugehen: Lassen Sie bei einer Drehung am Teller z.B. nicht längere Zeit eine Maschine im VWG und die andere im RWG, sondern schalten Sie dazwischen beide in den LL. Dadurch dreht der Kat langsamer und gibt Ihnen mehr Zeit zum Reagieren. Versuchen Sie die Manöver zuerst

## 2. Drehung / Wechsel der Fahrtrichtung

### 2.1. Drehung aus dem Stand auf engstem Raum (Drehen am Teller) im Uhrzeigersinn um 180°

Dieses Manöver findet sich in vielen anderen wieder und ist daher als Basis zu sehen. Der Kat bleibt genau am Platz und dreht sich um den in den Abb. mit „+“ gekennzeichneten Drehpunkt (der natürlich von Kat zu Kat etwas abweichen kann). Das Manöver beginnt aus dem Stillstand

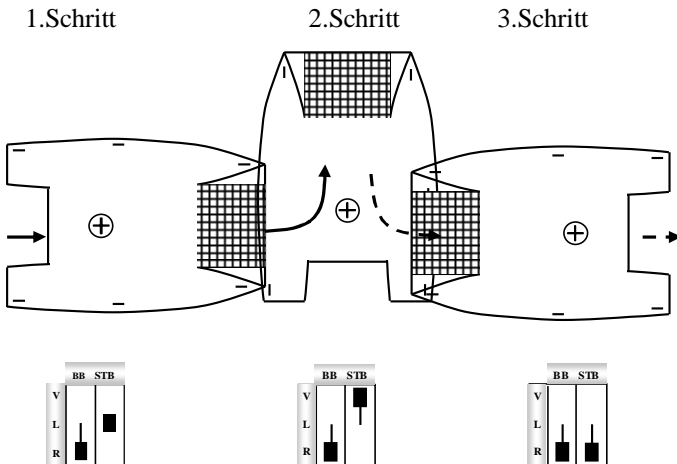
- Ruder in Mittelstellung festschrauben
- Gleichzeitig BB VWG und STB RWG, Katamaran dreht sich im Uhrzeigersinn. Bleiben Sie auf Standgas, sonst wird die Drehung sehr schnell und ist für Anfänger schlecht kontrollierbar. Evtl. beide Hebel auf LL geben, wenn die Drehung zu rasch ist
- Sobald gewünschte Drehung erreicht ist, beide Maschinen auf LL, VWG oder RWG, je nach weiterer Vorgangsweise.
- Für eine 90° Drehung entsprechend früher, für eine 360° Drehung entsprechend später beide Hebel auf LL



### 2.3. Drehung auf engem Raum, Vorwärts auf Rückwärts 180° gegen den Uhrzeigersinn

Dieses Manöver benötigen Sie, bevor Sie in die Boxengasse einer Marina einfahren oder wenn Sie mit dem Heck an eine Mole wollen. Die Phase der Drehung erfolgt wie beim Manöver „Drehen am Teller um 180°“, jedoch kombiniert mit einer Anfahrt vorwärts und einer Abfahrt rückwärts

- Beide Maschinen von VWG auf LL
- Ruder in Mittelstellung festschrauben
- BB RWG Standgas, STB LL; = 1.Schritt
- Kat wird langsamer und beginnt sich gegen Uhrzeigersinn zu drehen
- Wenn Kat keine Fahrt mehr voraus macht (bei ca. 90° Drehung), STB VWG Standgas = 2.Schritt
- Kat dreht „am Teller“ weiter
- Bei ca. 180° Drehung beide Maschinen RWG Standgas = 3.Schritt
- Kat fährt rückwärts zum Ziel

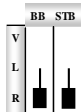
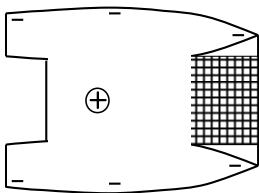


## 2.4. Wechsel von Vorwärts auf Rückwärts ohne Drehung, bei Seitenwind

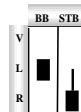
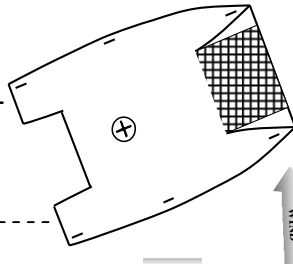
Dieses Manöver bietet sich an, wenn Sie in einer Boxengasse im VWG am Liegeplatz vorbeifahren, um diesen dann mit RWG anzulaufen.

- Beide Maschinen von VWG auf LL
- Ruder in Mittelstellung festschrauben
- Beide Maschinen RWG und mäßig Gas geben zum Abstoppen (1.Schritt)
- Kat nimmt Fahrt retour auf
- Seitenwind könnte in der Phase des Abstoppens und der Anfahrt retour den Bug etwas nach Lee (in unserem Bsp. BB) blasen
- Zur Korrektur bei luvseitiger Maschine (STB) im RWG mehr Gas als in Lee (BB) geben und damit Kat gerade stellen; in unserem Bsp. BB LL und STB RWG mäßig Gas (2.Schritt)
- Bei Windstille, Wind von achtern oder mäßigem Wind genau vom Bug wird kein Versatz erfolgen und daher auch keine Korrektur benötigt

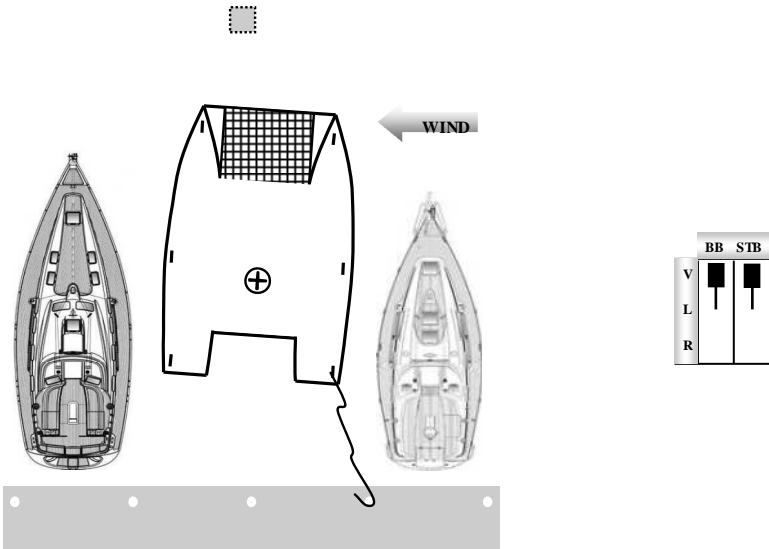
1.Schritt



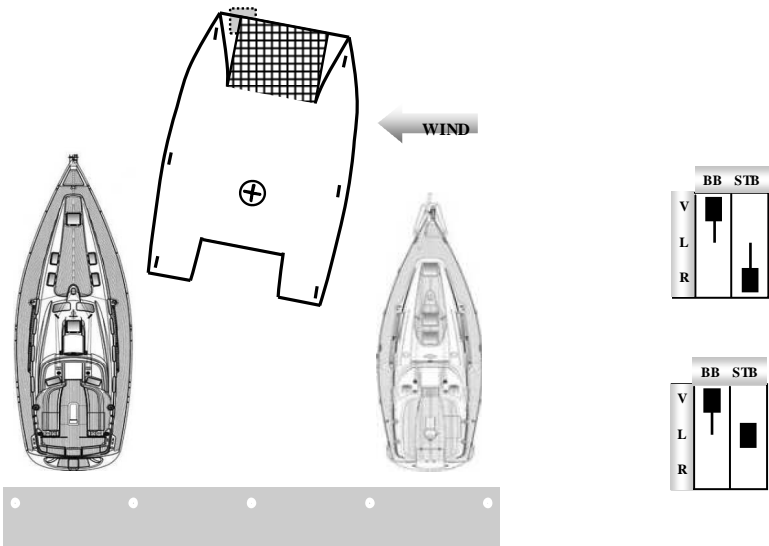
2.Schritt



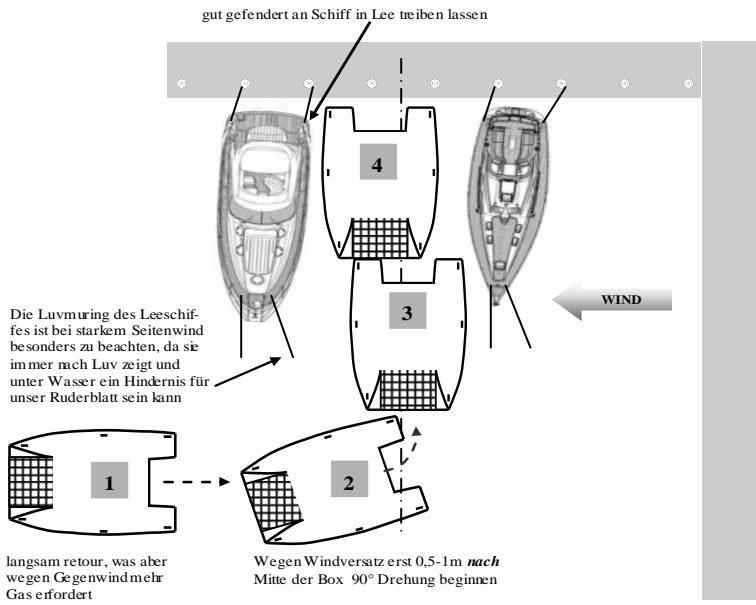
Pos.3



Pos.4



### 3.8.2. Anfahrt gegen den Wind



## 6. Längsseits-Manöver

### 6.1. Ablegen, Eindampfen in die Vorspring

- Ruder in Mittelstellung festklemmen
- Bug gut abfendern
- Seeseitiger Schalthebel VWG
- Bei Windstille, ablandigem Wind oder Wind von achtern Standgas, bei auflandigem Wind je nach Stärke etwas mehr Gas
- Alle Leinen außer Vorspring einholen
- Vorspring spannt sich und Kat dreht sich entlang der Fender mit Bug zur Mole
- Bei ca. 30-50° Winkel BB und STB RWG, je nach Windstärke und -Richtung zwischen Standgas und mäßig Gas
- Vorspring einholen
- Bei Bedarf Katamaran im freien Wasser noch weiter drehen, um ungehinderte Abfahrt zu haben

