

09.2021

» Bootshandel
Skipper.

» Bootshandel **Skipper.**

Motor- und Segelboote

(A) (HR) (S) € 5,30 (CH) sfr 8,80 BeNeLux € 5,40 5,20 €

29
SEITEN
BOOTS
MARKT

MESSEN

Boot & Fun Inwater
37. Hiswa te Water

TESTS

Lava Marine Ranger 3.30
Silver Tiger DCz
TecnoRib Pirelli 35 OB
Alm Trawler 16.50 AD

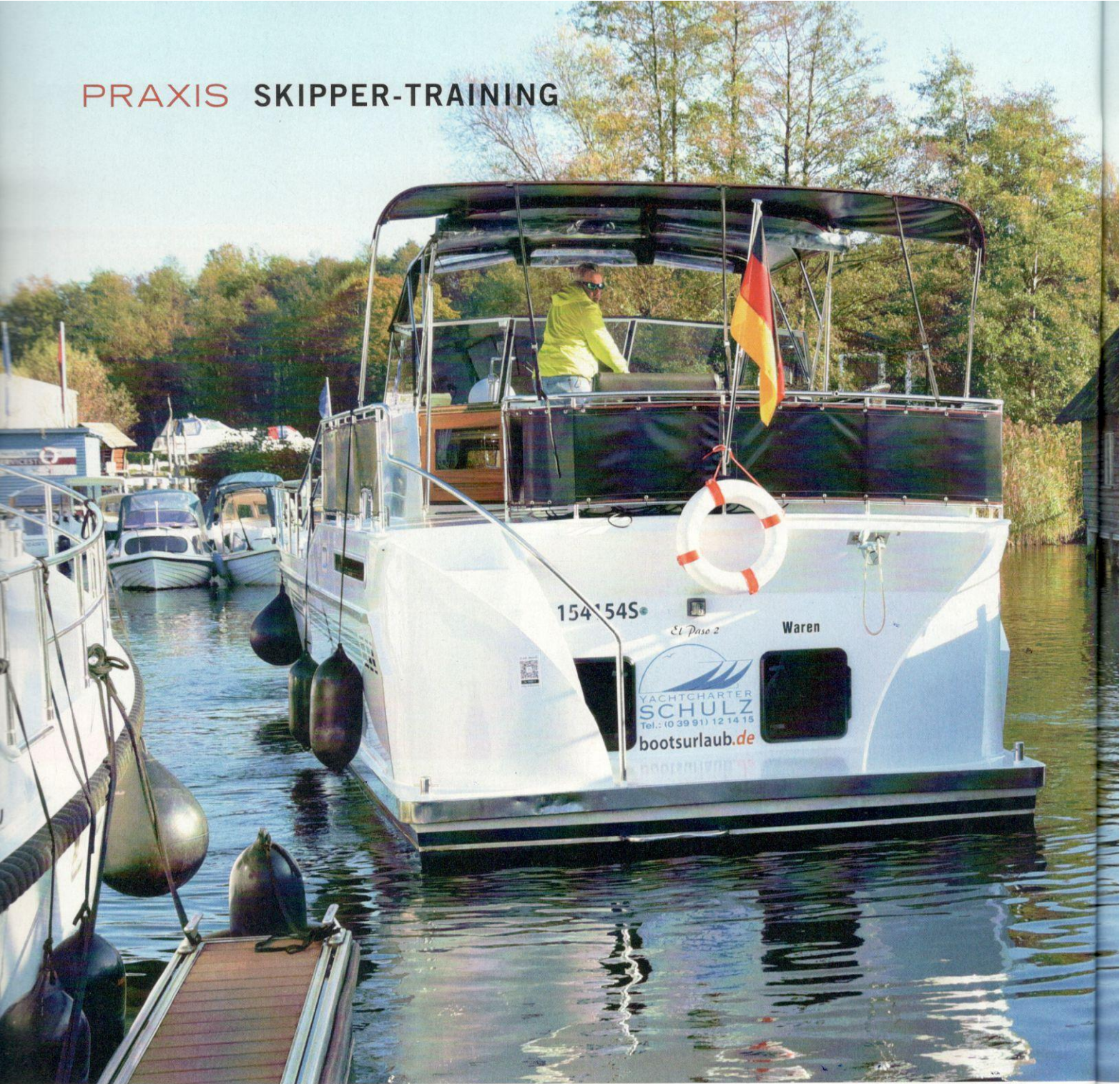
REISE-
REPORT

MECKLENBURGISCHE
KLEINSEENPLATTE

SKIPPER- TRAINING

Charterboot-Manöver unter professioneller Anleitung





Ruhig und sicher in die Box

Der sichere Umgang mit einem großen Boot gehört zum praktischen Teil von Charterschein-Einweisungen. Und wer sein Wissen auffrischen möchte, der ist mit einem professionellen Skipper-Training gut beraten. Wir haben in der Marina Eldenburg einen Grundkurs gebucht ...



Um in Häfen, an Steganlagen, Boxen oder Schleusen stressfrei an- und abzulegen, sollte man mit seinem Boot sicher manövrieren können. Das ist oft leichter gesagt als getan, denn An- und Ablegesituationen sind gerade bei längeren Törns mit kurzen Aufenthalten immer wieder überraschend anders und erfordern einen sicheren Umgang mit dem Boot. Der ist allerdings erlernbar und man sollte sich auch nicht scheuen, von Zeit zu Zeit bestimmte Manöver zu üben. Es gibt erfahrene Motorboot-Skipper, die rein zur Übung in größeren Häfen durchaus von einer Box oder einem Steg zum anderen fahren und dort aus



GreenAkku®



2x USB
5V 2A



Das Kraftwerk für unterwegs!
- inkl. 2x USB Anschluss

GreenAkku® Solartaschen ab 189,-€*

Verschiedene Ausführungen ab 60 - 200Wp
Multifunktional – inkl. USB-Anschluss
Mono oder Sunpower Zellen



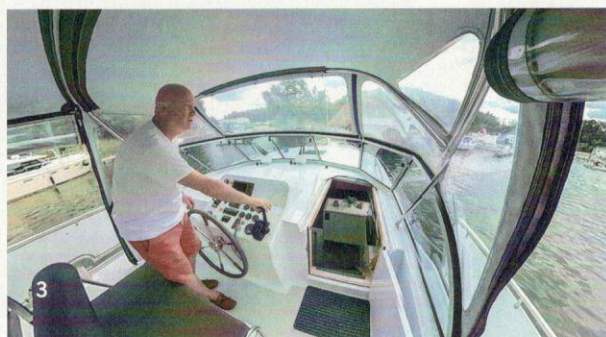
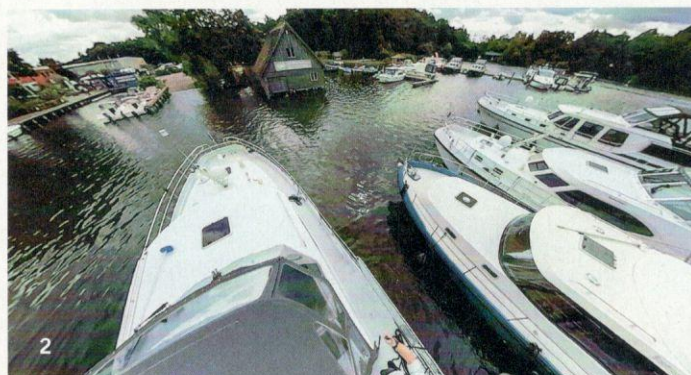
LiFePO4 Batterie mit Ladebooster nur 1155,-€*

LIONTRON LiFePO4 12,8V 100Ah LX Smart BMS
mit integrierter Bluetooth Überwachung,
Victron Ladebooster 30A mit Bluetooth Monitor

* Preise inkl. gesetzl. MwSt.



GreenAkku®
www.greenakku.de



1. Ausparken aus der Box – Liegesituation von oben
2. Die Voraussicht – die Ausfahrt befindet sich hart steuerbords
3. Ein hart nach Steuerbord gelegtes Ruder und kurze Gasschübe voraus und zurück bringen das Boot auf den richtigen Kurs
4. Sticks für Bug- und Heckstrahlruder und der Ruderlagenanzeiger erleichtern ein jedes An- und Ablegemanöver

verschiedenen Richtungen an- und ablegen. Gerade für den, der vorwiegend nur in den Sommermonaten unterwegs ist und relativ wenig mit seinem Boot fährt, könnten solche Übungen von Vorteil sein. Auch von Wassersportschulen und Marinas angebotene Skipper-Fahrtrainings tragen zur Sicherheit beim Umgang mit dem Boot bei und sind absolut zu empfehlen. Bevor es ans Eingemachte geht, sei das für jeglichen Umgang mit Boot geltende Motto hervorgehoben: »In der Ruhe liegt die Kraft!« Hektik, unkontrollierte Schalt- und Gashebelbewegungen sowie hohe Geschwindigkeiten sind strikt zu vermeiden. Ein Boot hat nicht das Fahrverhalten eines Autos und es lenkt sich auch nicht so. Wer mit Feingefühl an die Sache herangeht, der wird bald viel Spaß daran haben, auch die größten Pötte in mitunter engen Situationen sicher zu dirigieren.

Bevor wir mit Ausbilder Jörg Höppner (63) von Yachtcharter Schulz in der Warener Marina Eldenburg an Bord einer Schulz 40 gehen, müssen wir uns theore-

tisch mit einem Effekt vertraut machen, der uns als sogenannter »Radeffekt« die Arbeit beim Manövrieren erleichtert. Zunächst unterscheiden wir drei verschiedene Antriebsarten, nämlich Z-Antrieb, Außenborder und Wellenantrieb. Alle drei Antriebsarten haben spezifische Eigenschaften, die wiederum Einfluss auf das Lenkverhalten unseres Bootes haben. Die allermeisten Charterboote, zumindest jene in der Müritz-Region, in Brandenburg und auf den Berliner Gewässern, verfügen über eine Einzelmotorisierung mit Wellenantrieb. Deshalb sollte man zunächst feststellen, in welche Richtung die Schraube dreht. Das lässt sich relativ einfach herausfinden. Wir stoppen bei Geradeausfahrt und schauen, wohin das Heck versetzt wird. Bei rechtsgängiger Schraube versetzt es das Heck nach Backbord (links). Bei linksgängiger Schraube, versetzt es das Heck nach Steuerbord (rechts). Wird die Maschine nun wieder für Vorausfahrt eingekuppelt, tritt ein entgegengesetzter Effekt ein. Die Schraube versetzt das Heck in Drehrichtung des Propel-

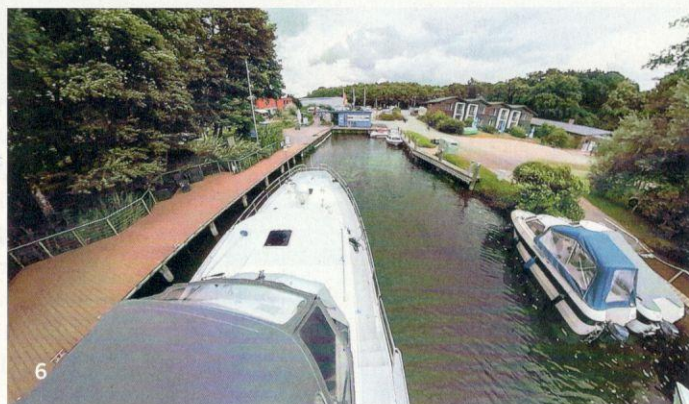
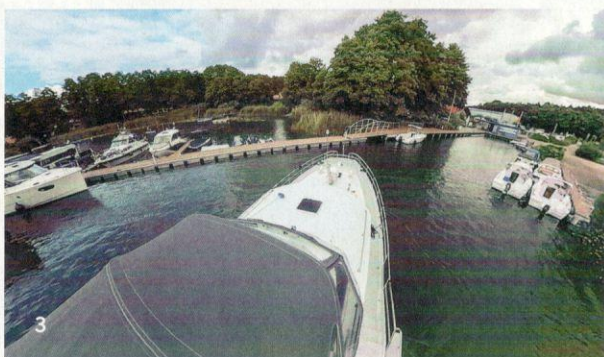
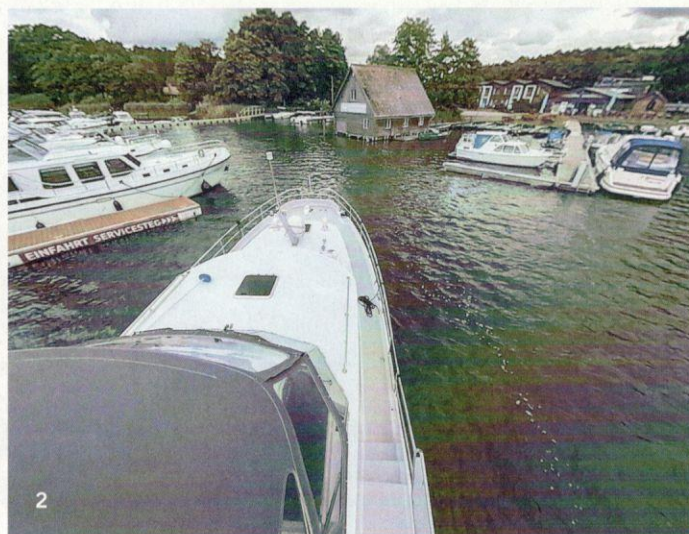
lers, also nach Steuerbord (rechts) bei rechtsdrehendem Propeller. Bei Rückwärtsfahrt drehen die meisten Schrauben links und versetzen das Heck nach Backbord. Einfacher gesagt: Immer dahin, wohin die Schraube dreht, wird das Heck versetzt. Der Radeffekt sollte zum Basiswissen eines Skippers gehören. Soweit die Theorie.

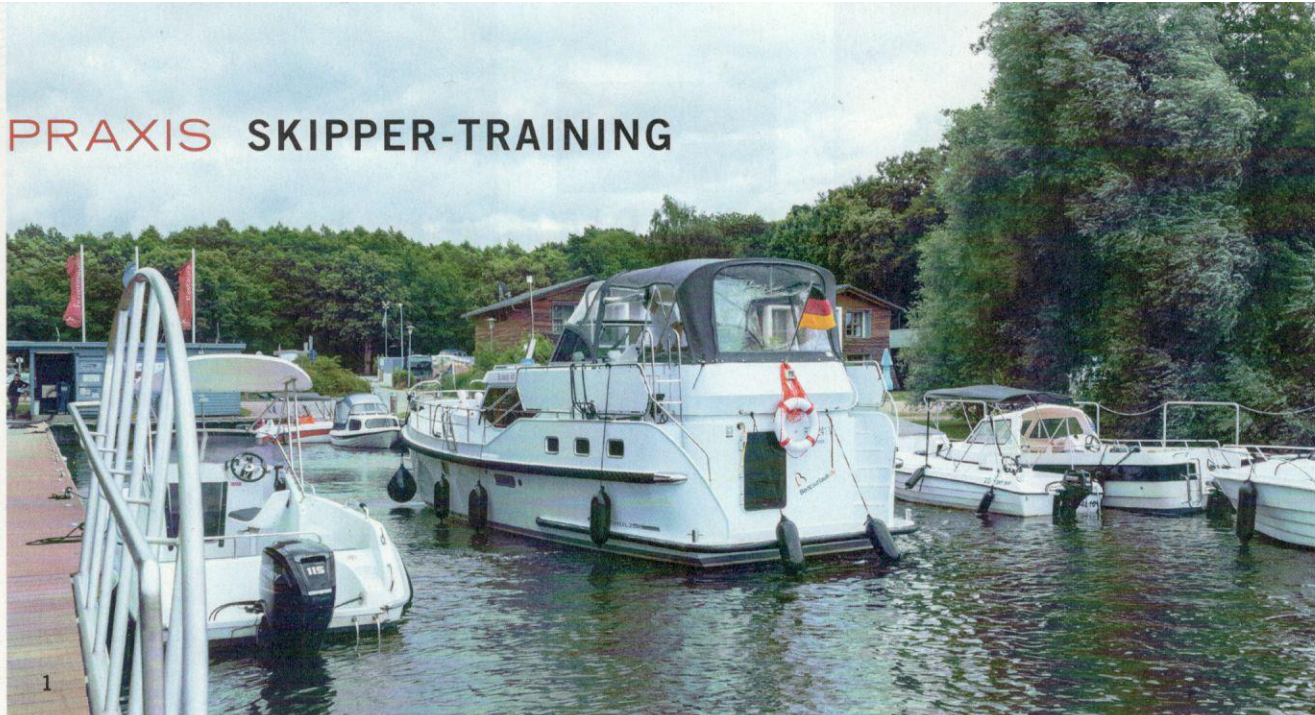


PRAXIS SKIPPER-TRAINING

Zum praktischen Teil eines Skipper-Trainings gehören folgende Aufgaben: 1. Motor starten und stoppen, 2. An- und Ablegen, 3. Vorwärtsfahrt, Rückwärtsfahrt und das Aufstoppen, 4. Festmachen und Ankermanöver, 5. Wenden auf engem Raum, 6. Mann-über-Bord-Manöver und 7. Verschiedene Verhaltensregeln in Havarie-Fällen. Für uns sind hier und jetzt nur die ersten drei Punkte interessant. Noch bevor es losgeht, arbeitet Ausbilder Jörg mit der Besatzung eine Checkliste mit praktischen Tipps und Hinweisen ab. »Zunächst bringen

1. Einfahrt zum Servicesteg der Marina Eldenburg ...
2. ... und dies mit der entsprechenden Voraussicht
3. Der Bug weist in Richtung Steg, das Heck nach Steuerbord
4. Mit Ruhe, im Standgas und mit kurzen Korrektur-Gasschüben gelingt die Einfahrt ohne Probleme
5. Nur noch wenige Meter bis zum Servicesteg ...
6. ... an dem backbords angelegt wird



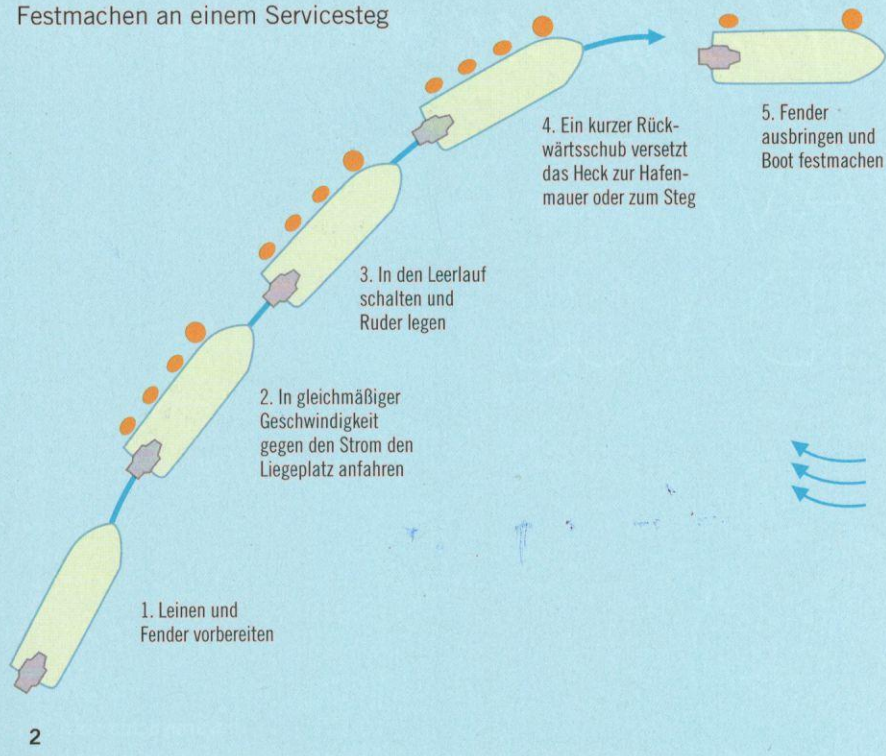


wir in Erfahrung, ob unsere Schraube rechts oder links dreht. Nebenbei macht sich die Mannschaft mit dem Thema Leinenbelegung- und Leinenarbeit vertraut und übt, wie man Fender befestigt. Bei Schwimmstegen sollte die Höhe der ausgebrachten Fender knapp über der Wasseroberfläche liegen. Wir üben das Werfen einer Leine über Stegpoller und

Klampen und denken uns einen Plan B aus, wenn das Leinenmanöver nicht gelingt. Idealerweise halten wir immer einen losen Fender bereit, der uns im »Notfall« als Joker dient und dann immer an der richtigen Stelle zum Einsatz kommen kann. Diese Aufgabe könnte ein Besatzungsmitglied übernehmen. Beim Auslaufen können mehrere Personen

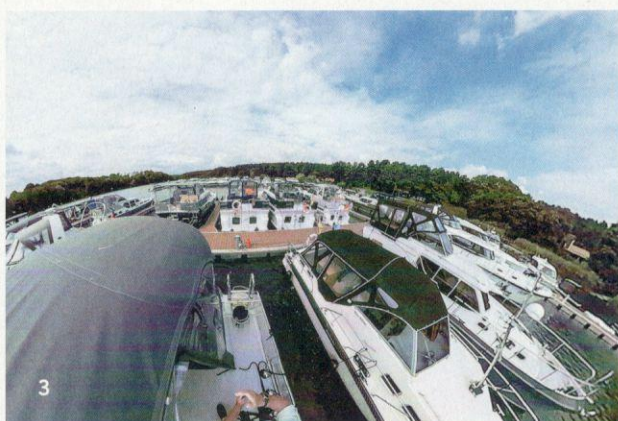
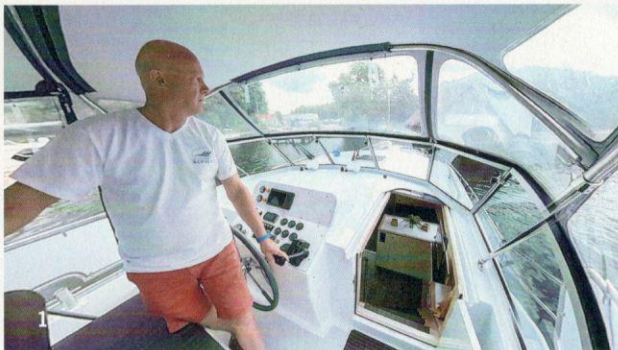
das Sichtfeld des Skippers am Ruder erweitern und ihm Hinweise auf mögliche Gefahren und Hindernisse wie Paddler, Schwimmer oder entgegenkommende Boote geben. »Vor dem Ablegen sollte man auf keinen Fall vergessen, das Landstromkabel einzuholen!«, erklärt der Ausbilder und startet dann den Motor, wobei der Gang- und Gashebel in neu-

Festmachen an einem Servicesteg



1. Auf Kurs zum Steg
2. Manöverschritt zum Anlegen an einem Steg
3. Bug- oder Heckstrahlruder helfen bei Manövern und kleinen Kurskorrekturen





1. Ausbilder Jörg Höppner konzentriert am Ruder
2. Das Einparken in die Box erfolgt hauptsächlich ...
3. ... mit kurzen Gasschüben im Vorwärts- und Rückwärtsgang, wobei das Heck in die richtige Position versetzt wird

traler Leerlaufstellung steht. Zudem wird mit einem Blick über die Bordwand der hoffentlich funktionierende Kühlwasserausfluss kontrolliert.

Ganz langsam verlassen wir die Box, und erst wenn das Heck frei ist und genügend Abstand zu Nachbarbooten hat, können wir mit Richtungsänderungen beginnen und unser Boot auf Kurs bringen. Wollen wir Kurs nach Steuerbord (rechts) nehmen, legen wir das Ruder hart steuerbords, geben einen kurzen Gasschub voraus und legen dann den Rückwärtsgang ein. Mithilfe eines kräftigen Propellerschubes versetzt eine rechtsdrehende Schraube bei Vorfahrt das Heck also nach Steuerbord und bei Rückwärtsfahrt nach Backbord. Diesen Effekt nutzend, lässt sich ein Boot mit Einbaumaschine, Wellenantrieb und Ruder auch ohne zusätzliche technische Hilfsmittel wie Bug- oder Heckstrahler praktisch fast auf der Stelle um die eigene Achse drehen. In der Praxis geht

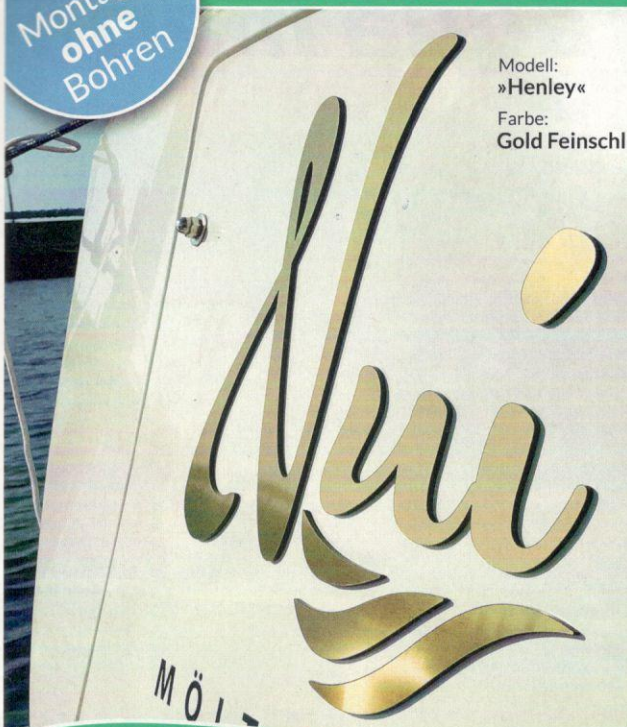
das ziemlich einfach und ist vor allem beim Drehen auf schmalen Flüssen oder in engen Boxengassen von Vorteil. Zum Drehen oder Wenden über Steuerbord legen wir das Ruder zum Beispiel hart Steuerbord, geben einen kurzen Gasschub. Der Bug bewegt sich nach Steuerbord. Leerlauf, zwei Sekunden warten, Rückwärtsgang und dann einen kurzen Gasschub in unveränderter Ruderlage geben. Die Drehung erfolgt immer nach dem gleichen Prinzip: Ruder hart legen, kurzer Gasschub voraus, Leerlauf, einen Moment warten, Rückwärtsgang und Gasschub bei unveränderter harter Ruderlage. Bei stärkerem Wind darf der Gasschub auch kräftiger ausfallen. Bevor wir mit diesem Manöver beginnen und um den Effekt zu verstärken, sollte erst das Steuerrad gedreht und dann der Gang eingelegt werden. Wer sich in das Prinzip eingefuchst hat und die Wechselwirkung zwischen Gas, Vorwärts- und Rückwärtsgang kennt, wird immer seltener zu Bug- und Heckstrahlruder grei-

fen – auch weil sich das Boot so viel direkter und ohne nervige Quirlgeräusche drehen lässt. »Man sollte aber niemals den Gang herausnehmen, weil das Boot dann nicht mehr steuerbar ist. In Marinas und Häfen kommt man in der Regel im Standgas gut zurecht«, weiß Ausbilder Jörg Höppner. Es folgen einige praktische Manöverübungen, zu denen auch die Rückwärtsfahrt aus einer Sackgasse gehört, wo sich in diesem Fall der Service-Steg von Yachtcharter Schulz befindet. Um mit genügend Abstand vom Steg ins Fahrwasser zu gelangen, wird das Boot hier mit Bug- und Heckstrahlruder vom Steg weggedrückt und dann wieder mit dosiertem Vorwärts- und Rückwärtsschub »herausmanövriert«. Je nach gewünschter Lage des Hecks, kann das Ruder im Bedarfsfall auch hart Backbord gelegt werden. Ein kurzer Schub nach vorn strömt das Ruderblatt an und drückt den Bug sanft nach links. Unter Ausnutzung des Radeffektes funktioniert das natürlich auch ohne Strahlruder.

Montage
ohne
Bohren

Fragen? ☎️ 023 31-36 24 967

Modell:
»Henley«
Farbe:
Gold Feinschliff



3D-Bootsnamen
zur Selbstmontage www.boatsign.de

boatsign® · Eppenhauser Str. 57-61 · 58093 Hagen · eMail: service@boatsign.de



WIR SUCHEN IHR GEBRAUCHTBOOT

**Wir suchen für
vorgemerkte Kunden
Motorboote und Motoryachten
in der Größe
von 6 bis 20 Meter,
im In- und Ausland.**



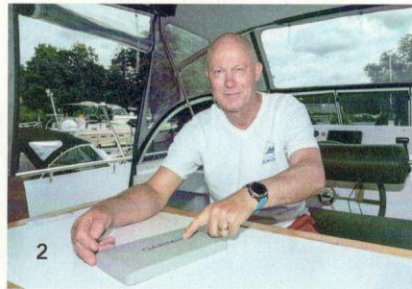
www.mare-yacht.de

Mare Handelsgesellschaft für Boote und Yachten UG
Meckenheimer Str. 16 | D-68199 Mannheim | Tel. 0049(0)173-6616270
www.mare-yacht.de | info@mare-yacht.de

Neben den grundlegenden Manövern wie Drehen und Wenden eines Motorbootes gehören verschiedene An- und Ablegesituationen zum Standardrepertoire eines jeden Bootsführers. Hier sei darauf verwiesen, dass man stets gegen den Strom anlegen und nie mit dem Strom ablegen sollte. Allerdings dürfte dieses Prinzip bei den stehenden Gewässern der meisten Charterreviere kaum von Bedeutung sein. Desweiteren sollte die Mannschaft vor jedem Hafen- oder Schleusenmanöver in das kommende Geschehen eingewiesen werden und die Aufgaben müssen klar verteilt sein. Grundsätzlich gilt: Der Skipper gibt die Kommandos! Bei der Einfahrt in Boxen, an Stege oder Hafenmauern steht die Crew bereit, um Vorleinen, Achterleinen und Fender auszubringen. An dieser Stelle gibt der Ausbilder weitere Tipps, die man beherzigen sollte: »In Wartesituationen auf freiem Wasser stellt man das Boot mit dem Heck in den Wind. Bei eingelegtem Rückwärtsgang kann es so ganz leicht in der Position gehalten werden. Auch macht es Sinn, bei Wind von vorn stets mit dem Heck gegen den Wind in eine Box einzuparken. Das gelingt präziser und leichter, denn es besteht keine Gefahr,

PRAXIS SKIPPER-TRAINING

1. Auf dem Trainingsplan stehen natürlich auch die wichtigen Themen Leinenarbeit und Festmachen
2. Skipper-Trainer Jörg Höppner erklärt am »Modell« die Prinzipien des nun gleich auszuführenden Manövers



mit einem spitzen Winkel querstellt und Lackschäden die Folge sein können. Außerdem sollten beim Anlegen keine Personen auf der Heckplattform stehen, denn die könnten bei plötzlichen Manövern über Bord gehen!«, so der erfahrene Skipper-Trainer Jörg Höppner von Yachtcharter Schulz.

dass der Bug seitlich vom Wind weggedrückt werden könnte«, so Jörg Höppner.

Aber auch die Themen Klampenbelegung und Auswahl einer geeigneten Box werden angesprochen. So können Leinen über Klampen lose gefiert werden, um gerade in Einparksituationen das Boot besser zu fixieren. Idealerweise sollte

beim Anlegen auch keine leere Doppelbox, sondern eine bereits belegte Box gewählt werden. Warum? »Das bietet die Möglichkeit zu kuscheln«, wie Jörg sagt, »denn das andere Boot hat ja schon auf beiden Seiten Fender draußen.« Wir können uns also sicher und bequem daneben stellen. »Würden wir in eine leere Doppelbox fahren, bestünde bei Wind die Gefahr, dass sich unser Boot

Unser Fazit: Ein Skipper-Training unter fachmännischer Anleitung sorgt für Selbstvertrauen und frischt einst erworbene Kenntnisse schnell wieder auf. Wer vielleicht nur einmal im Jahr mit einem Charterboot fährt, der liegt mit einer extra gebuchten Trainingsstunde garantiert goldrichtig.

Text: **Rex Schober**

Fotos: Rex Schober (17), Peter Marienfeld (1)

GO ANYWHERE



Entdecken Sie die neue
STURIER DUTCHMAN 56

- Semi-custom, Rundspant aus Stahl
- Sicher – robust – flüsterleise – ökonomisch – große Reichweite – CE A
- Ein Schiff für alle Wetter
- Geringe Durchfahrtshöhe von 3,49 m.


STURIER YACHTS
100 YEARS
Volharding Staveren Shipyard