

Merkblatt Kenterung

Zusammengestellt unter Zuhilfenahme des Handbuches für den Yachtsport „Seemannschaft“

1.

Auftriebskörper

Alle Jollen besitzen genügend Auftriebskörper, um das Boot und die Besatzung schwimmfähig zu halten. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass diese wasserdicht verschlossen sind und Luftschläuche(z.B. beim Opti) sich nicht lösen können.

Tip:

Vor allem beim Pirat oder bei der Eikplast II sollte ein Auto-oder Motorradschlauch zusätzlich im Vorschiff eingelegt und aufgepumpt werden, da bei diesen Bootsklassen die Vorschiffe sehr schnell nach einer Kenterung voll Wasser laufen.

Zusätzlich kann man Kenterschutzkissen am Masttop anbringen, nach einer Kenterung wird so das Durchkentern auf Grund des Auslösen einer Gaspatrone, die das Kenterschutzkissen blitzschnell mit Gas füllt, verhindert.

Ein mit dem Großfall hinauf gezogener Fender tut es auch, gesehen bei Bernd, IXY 2244.

Nach dem Segeln kontrollieren, dass sich kein Wasser im Zwischenboden befindet, wenn ja, prüfen, wie das dort hineingekommen ist und auf jeden Fall entfernen!

2.

Verhalten nach der Kenterung

Niemand verlässt die Nähe des Bootsrumpfes, auch nicht, um Hilfe herbeizuholen!

Alle auf dem See befindlichen Boote eilen zur Kenterstelle und geben Unterstützung!

Helfende Jollen dazu an der Kenterstelle Segel bergen und mit Paddel in der Nähe bleiben!

Wegschwimmende Gegenstände(Ruder, Paddel, oder Ähnliches) nur bergen, wenn diese in der Nähe greifbar sind, niemals hinterher schwimmen!

Wenn Kräfte nicht ausreichen, um Boot aufzurichten, auf Hilfe warten!

Prüfen, ob sich niemand unter dem Segel verfangen hat, wenn ja, dem zuerst helfen, wer unter das Segel gerät, taucht in Richtung des Achterliekes weg, niemals in Richtung Wanten, Gefahr des Verhakens!

Um Gefahr des Durchkenterns zu verhindern, steigt einer auf das Schwert, der zweite schwimmt zum Masttop und versucht, den oben zu halten.

Aufrichten Topp nach Lee:

Boot so drehen, dass der Masttop nach Lee weist, erst dann mit dem Aufrichten beginnen. Der Wind bremst so das aufrichtende Boot und verhindert damit eine zweite Kenterung in die Gegenrichtung

Aufrichten Topp nach Luv:

Einer aufs Schwert, der andere klariert im Wasser schwimmend im Cockpit die Leinen von der Luvseite aus. Sobald die Mastspitze aus dem Wasser kommt, hängt sich der Mann im Cockpit in die Ausreitgute, lässt sich somit gleich mit ins Boot hineinziehen, hat mit seinem Gewicht die Aufgabe, eine Kenterung nach Lee zu verhindern. Ist der Schwertmann schnell, kann er blitzschnell vom Schwert über den Rumpf ins Boot einsteigen. Vorsicht, er muss in dem Falle unter dem nach Lee herumschlagenden Großbaum wegtauchen!

Durchgekentert

a) Schwert ausgefahren:

Ein Segler klettert auf den Rumpf und hängt sich ans Schwert, Füße gegen die Scheuerleiste gestemmt, der zweite umklammert im Tandemhang das Becken des Schwertmannes, um so

einen größeren Hebelarm zu bilden. Zuerst sollte erreicht werden, dass die Mastspitze die Wasseroberfläche erreicht. Wichtig ist, dass hierbei die Schoten aus dem Klemmen genommen sind. Ein Segel gegen den Wasserdruck zu ziehen ist erfolglos!
Weiteres Aufrichten wie zuvor beschrieben

b) Schwert in den Schwertkasten gerutscht

Man angelt sich eine Vorschot, zieht sie am Leitauge durch, bis sie mit dem Achtknoten blockiert wird. Dann die Lose der Schot über den Rumpf auf die andere Seitewerfen. Dann ziehen sich beide Segler auf den Bootsboden, stemmen sich mit den Füßen gegen die Scheuerleiste gehen in die Auslage und holen die Leine dicht.

Auf keine Fall die Großschot verwenden, damit wird das Segel dicht geholt und bietet unter Wasser einen sehr starken Wasserwiderstand, der nicht überwunden werden kann.

Lenzsegeln

Wieder an Bord, ist sofort das noch im Boot befindliche Wasser zu entfernen. Dieses Wasser macht das Boot sehr instabil, es besteht die Gefahr der nächsten Kenterung. Für das Lenzen ein Össfas verwenden, später die Lenzventile bei Raumschotkurs öffnen.

Hilfe vom Motorboot

Schwere Fahrtenjollen, insbesondere konventionelle Vollholzboote sind kaum oder gar nicht mit eigenen Kräften wieder aufzurichten. Man ist auf die Hilfe des Motorbootes angewiesen. Auch dann, wenn sich beim Durchkern der Mast in den Schlick des Grundes gebohrt hat. Zunächst sollte die Motorbootbesatzung treibendes Gut auffischen. Die Segler holen umherschwimmendes Tauwerk ein, damit es nicht in den Propeller gerät.

Dann manövriert das Motorboot vorsichtig an den Masttopp heran, holt ihn in Deckshöhe (eventuell Bootshaken verwenden) und richtet die Jolle am Want durch Unterfahren auf. Nun macht man die Schlepplleine am Vorsteven der Jolle fest und hält sie solange im Wind, bis die Crew die Segel geborgen hat, sofern das nicht vorher geschehen ist. Zum Schleppen muss das Schwert vollständig aufgeholt werden, damit die Jolle nicht querschließen kann. Ist viel Wasser im Boot, lässt es sich besser schleppen, wenn ein Mann im Heck die Balance hält. Die Schleppverbindung muss kurz geschoren werden, - je nach Höhe des Motorbootheckes –, etwa eine knappe Bootslänge der zu schleppenden Jolle, damit beim Anschleppen der Vorsteven aus dem Wasser gezogen wird. Bei zunehmender Fahrt lenzt auf diese Weise genügend Wasser übers Heck aus dem Cockpit der Jolle, so dass sie ausreichend schwimmfähig wird.

Mast im Grund

Die Schlepplleine am Lee-Pütting anstecken und vor dem Schwert, - falls das draußen ist – über den Bootsboden führen. Langsam im rechten Winkel zur gekenterten Jolle in der Ebene der Wanten anschleppen, möglichst auch in Richtung gegen den Wind.

Wichtig:

Am Ruderbeschlag eine Trimmleine festmachen, um die Lage des Bootes zu fixieren.

Ruderbeschlag

Prüfen, ob der eine Sicherung gegen Herausfallen bei einer Kenterung hat, wenn nicht vorhanden, unbedingt nachrüsten!

Voll gelaufene Jolle, die nicht mehr aufgerichtet werden kann

Versuchen, mit dem Motorboot ans Ufer zu schleppen, dort beginnen zu lenzen und dann am Ufer im Flachwasser beginnen, aufzurichten.

