

Anmerkungen zum KatDingi.

von Karl-Heinz Kukuck

Ein Dingi ist nicht erforderlich, wenn man in Häfen, an Molen oder in Städten anlegt.
Ein Dingi ist erforderlich, wenn man in Buchten ankert, kostensparend vor dem Hafen ankert, zum Einkaufen oder Stadtbummel an Land gehen möchte, oder einen Nachbarlieger besucht.
Ein Dingi ist sehr nützlich, wenn man in die unglückliche Lage kommt, es als Rettungsboot zu verwenden.

Ich schildere meine Erfahrungen und Anekdoten aus der verbreiteten 2,2 bis 3,0 Meter-Klasse und stelle meinen Lösungsweg vor. Sowie eine vergleichende Betrachtung zum Gummidingi.

Wir lagen in einer Bucht mit einem Charterkat vor Anker. Auf dem Heimweg ging der Motor unseres Dingis aus und war nicht mehr zum Laufen zu bewegen. Kein Problem, Ruder raus und ran an die Riemen. So denkt man dann. Aber siehe da, eine Plastikruderdolle war gebrochen. So wurde ganz pfiffig ein Ruder unter das Tau, das den Gummischlauch säumt, gesteckt und los. Das üblich schlechte Kurshaltevermögen des Schlauchbootes, wurde jetzt noch von den unterschiedlichen Wirkungsgraden der beiden Ruder verstärkt. Jetzt kam die nächste Schlappe. Der erreichbare Vortrieb war so lächerlich gering, dass wir null Chance hatten, gegen den Wind anzukommen. Der blies natürlich aus der Richtung unseres ankernden Schiffes. Nun war die Diskussion auf dem Plan, ob wir es ohne Wasser und Brot bis Afrika treibend schaffen. Wie immer gibt es dann einen rettenden Engel. Dieses Mal in Form eines in Lee ankernden Schiffes. Es war dann noch mal dramatisch, an dem Schiff anzulegen, ohne daran vorbei zu treiben.

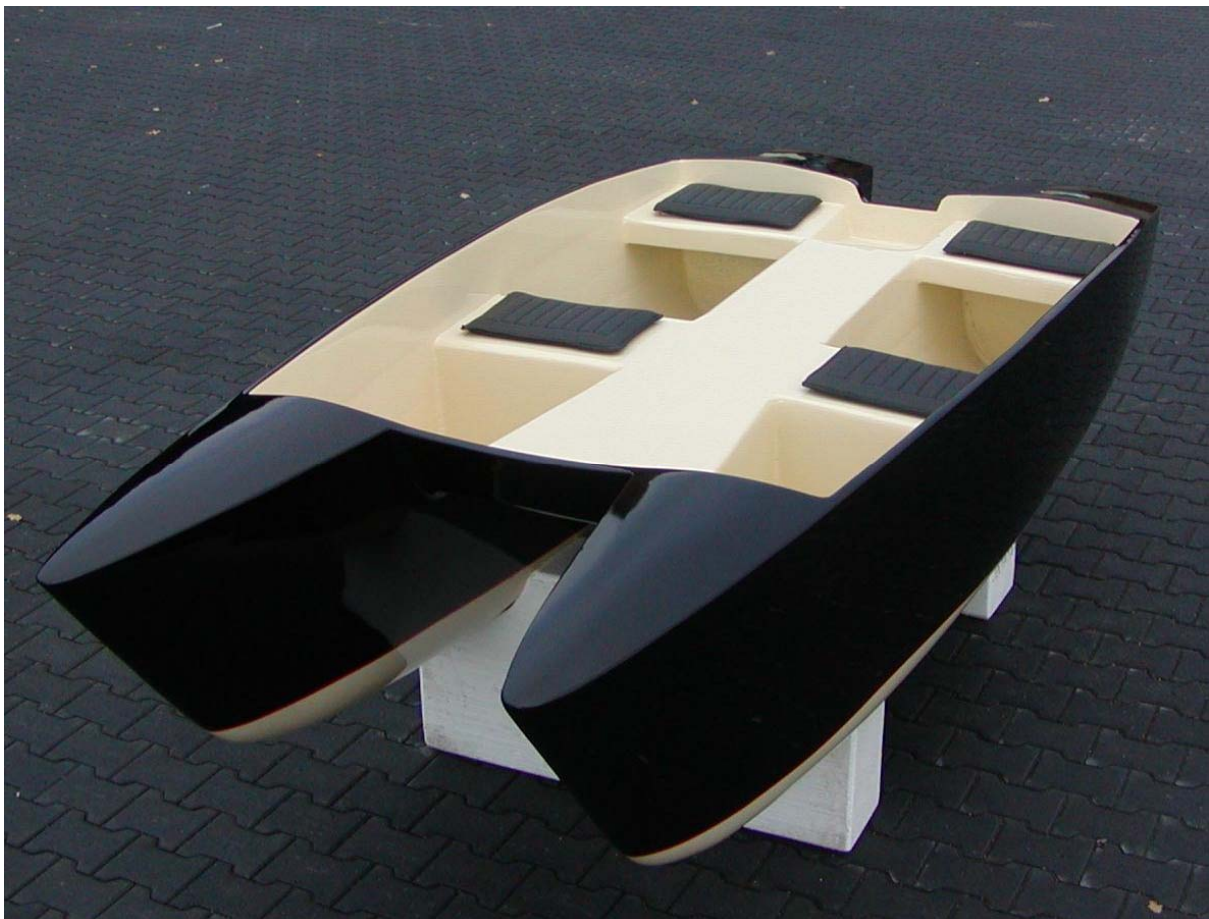
Eine weit weniger dramatische Begebenheit gab es in einem Hafen. Außerhalb der Bucht war die Felsenküste reichlich von Wind und Wellen durchlöchert. Diverse Motorboote schipperten Touristen durch die malerische Blue-Cave-Landschaft. Ein Tourischipper kam längsseits und bot uns eine Tour für 100 Euro an. Wir empfanden den Preis als unverschämt. Leider waren wir aber auch nicht in der Lage aus eigener Kraft dort hin zu gelangen. Unser Dingi war zu klein, zu schwach motorisiert und hat uns nicht ermutigt, mit der Gummihaut an den scharfkantigen Felsen vorbei zu laborieren. Ich empfinde es bereits als gefährlich verschleißend, wenn der Gummi beim Anlanden den Strand hinauf knirscht. Die blue caves blieben uns leider vorenthalten.

Ich transportiere in einem Schlauchboot einen nagelneuen Außenborder durch zwei Hafenbecken. Plötzlich wird mir klar, dass einer der beiden Schläuche Luft verliert. Langsam aber beständig. Es gibt an diesem Schlauchboot einen technischen Pfiff, dessen Auswirkungen mir jetzt klar wurde. Bei Überdruck öffnet sich eins der Ventile und lässt Luft entweichen. Das Ventil schließt sich aber erst dann, wenn man die eingebaute Luftpumpen betätigt. Das ging aber nicht. Auf den Pumpen lag der Motor. Die Idee, den 50kg-Motor mit einer Hand hoch zu halten und mit der Anderen die Pumpe zu betätigen, habe ich schnell verworfen. Zum Glück ging die Fahrt nur bis ins nächste Hafenbecken. Da hat die Luft grad noch gereicht. Dramatisch wurde es dann noch im Schlussakt. In der schwabbeligen Gummimasse stehen und den Motor in die Halterung stemmen.

Wie muss also ein Dingi, das ich entwickle, beschaffen sein? Gummi scheidet aus. Holz scheidet aus, weil zu schwer und sieht entweder simpel aus oder ist fertigungstechnisch anspruchsvoll und teuer. Bleibt GFK. Zum spurgenauren Schleppen hinter dem Mutterschiff und aus Gründen des stabilen Schwimmverhaltens mit Besatzung empfiehlt sich ein Dingi in Katamaranbauweise.

Es soll in der Lage sein, die Mannschaft trocken an Land zu bringen.
Es soll eine hohe Ladekapazität besitzen, fürs Bunkern.
Es soll unzerstörbar sein, zum Anlanden am Strand und in den Caves.
Es soll nicht nur unsinkbar sein, sondern viel Auftriebsvolumen für den Katastrophenfall besitzen.
Es soll bei geringem Gewicht gut handelbar sein. Auf Land oder an Deck.
Es soll beim Schleppen, Rudern und Motoren gut spuren und manövrierbar sein.
Es soll beim Rudern oder Paddeln eine Geschwindigkeit erreichen, die bei Wind oder Tidenstrom eine Chance auf Vorwärtskommen bietet.
Es soll gut motorisierbar sein, bis ca. 5 PS.

Mit diesen Vorgaben wurde ein Katamaran entwickelt. Die außen Abmessungen betragen 3 x 1,37 Meter, ca. 35 kg Gewicht. Es sind vier feste, komfortable Sitzbänke vorhanden. Das ergonomische Design gibt auch ängstlichen Passagieren ein gutes Gefühl.



Das KatDingi ist für vier Personen ausgelegt. Etwas beengt, was bei Dingis eigentlich oft zutrifft, können sechs Personen transportiert werden. Bei vier Personen steht noch reichlich Laderaum zur Verfügung.

Die drei Luftkammern auf jeder Seite haben ein Gesamtvolumen von ca. 320 Liter. Das Bootbaumaterial ist schwimmfähiger GFK-Sandwich. Die Luftkammern sind durch Inspektionsluken zugänglich und als wasserdichte Stauräume zu benutzen.

Das Foto zeigt das Dingi mit einem 2Takt 5PS Motor. Diese Kombination kann von der Optik, Gewichtsverteilung und Leistungsangebot als ausgewogen bezeichnet werden.



Beim Einstieg ist der erste Eindruck etwas kippelig. Das bewegt sich aber nur im Rahmen eines geringen Kippwinkels. Insgesamt ist es äußerst kippstabil und ohne jede Verwindung. Die vergleichsweise dünne Bordwand erleichtert den Einstieg außerordentlich.

Wenn man in ein GummiDingi steigt, zeigt sich ein eher instabiles Verhalten, was üblich zur Verunsicherung der Passagiere führt. Es ist nicht allein der Spagat vom Schiff zum Dingi. Es muss auch der dicke Gummischlauch überwunden werden.

Das GFKdingi lässt sich konzentriert und richtungsstabil paddeln und rudern. Aus der Sicht der Seemannschaft ist das eine saubere Anwendung. Mit vier Paddlern sind 3kn zu erreichen. Wenn man kräftiger zieht gehen auch über 4kn Geschwindigkeit.

In einem Hafen konnte ich einmal ein Dingiwettrudern von zwei 10 jährigen Jungen verfolgen. Der im GFK-Dingi war doppelt so schnell wie der im Gummidingi. Es geht hier nicht um die Teilnahme an einer Speedweek. Die Frage heißt, hat man gegen Wind und Strom eine Chance?

Genau so erfolgreich ist das Dingi zu Rudern. Es ist nahezu unerheblich ob nur ein Ruderer an Bord ist oder zusätzlich vier Passagiere transportiert werden. Die Richtungsstabilität und Steuerbarkeit ist ebenfalls hervorragend. Mit nur einem Ruderer ist eine Geschwindigkeit von 3,5 kn zu erreichen. Mit fünf Personen besetzt, wurden 3 kn erreicht.



Als Simulation des Dingis zum Rettungsboot wurde es Kieloben genutzt. Das ein Dingi kentert ist nicht ungewöhnlich. Das kann auch beim Schleppen geschehen. Im Test war das KatDingi ohne Gewaltanwendung nicht zu kentern. Also wurde es vom Steg kieloben ins Wasser geschoben. Auch dieses Schwimmverhalten war sehr stabil und es konnte auch auf diese Weise gut gepaddelt werden. Der Aufstieg auf das gekenterte Dingi war durch das Katamarankonzept sehr leicht. Auf ein gekentertes Schlauchboot zu steigen halte ich für unmöglich.



Das Aufrichten hat mit Sachkenntnis gut geklappt. Die Schwimmlage war wiederum stabil. Ein Rumpf war nach dem Aufrichten trocken und der andere randvoll mit Wasser. Die Auftriebskammern erzeugen so viel Auftrieb, dass der mit Wasser gefüllte Rumpf nicht untertauchte. Man konnte diesen Rumpf leicht lenzen.

Für einen Schwimmer ist es ein Leichtes ins Dingi zu klettern. Das geht auf der Seite des leeren Schwimmers mit hohem Freibord und noch leichter auf der Seite des gefluteten Schwimmers, mit niedrigem Freibord. Der Auftrieb war beim Einstieg auf der gefluteten Seite noch gut ausreichend.

Nun geht es um landfeinen Personentransport. Das KatDingi verfügt über ein Freibord, das über jeden Zweifel erhaben ist. Wenn man ein Schlauchboot unserer Betrachtungskategorie mit der angegebenen Anzahl von Personen besetzt, sieht man immer den Freibord schwinden. Allein wenn das Boot nur geringe Marschfahrt macht, entsteht eine Welle, die leicht ins Boot und an die Kleidung der Insassen schwabt. Das hat unter Umständen zur Folge, den Rest des Tages mit nasser Kleidung verbringen zu müssen.



Unter Motor läuft das Boot richtungsstabil und hervorragend steuerbar, ist auf dem Teller zu wenden. Wenn vorn keine Person sitzt, hebt sich das Boot vorn aus dem Wasser, wie das auch Gummidingis tun. Es taucht jedoch hinten kaum ein.



Eine weitere Option ist, das KatDingi zu segeln. Obgleich das Rigg nur als Hilfsbesegelung einzustufen ist, bietet es einen schöner Zeitvertreib oder einen Spielspaß für Kinder, wenn man länger an einem Platz liegt.

Wir haben das KatDingi unter Segel bei unterschiedlichen Windstärken getestet. Das Ergebnis ist recht gut. Bei geringen Winden ist das Boot gut zu segeln, liegt gut auf dem Ruder und lässt sich gut aufkreuzen. Bei zunehmenden Winden, bis ca. 3 bis 4 Bft ist das Verhalten weiterhin akzeptabel. Mit weiter zunehmenden Winden zum Beispiel 5 bis 6 Bft wird das Steuerverhalten schwierig und das Boot lässt sich nur schwer wenden, was bei Booten dieser geringen Größe nicht ungewöhnlich ist. Dabei ist der Sicherheitsfaktor weiterhin hervorragend. Das Boot Krängt kaum und es gibt keine Anzeichen von Kentergefahr. Wir sind der Ansicht, dass die Charakteristik eines sicheren Beibootes voll erfüllt ist.

Dieser Test hat einen neuenswerten Unterschied der beiden Probanden, KatDingi und Gummidingi aufgezeigt. Als positive Argumente für das Gummidingi ist die Zerlegbarkeit anzuführen und dass kleinere Einheiten nur 20kg wiegen. Ich bin jedoch der Ansicht, dass diese Optionen nur bei Trailerschiffen genutzt werden. Zu erwähnen ist noch, dass ein Gummidingi rundum gefendert ist. Das ist zweifellos ein Vorteil, weil es nicht so konzentriert geführt werden kann wie ein festes Dingi. Da stößt man leicht gegen den Steg oder das Mutterschiff. Gleichwohl kann man auch ein festes Dingi mit Schutzmassnahmen wie Gummileisten fendern.

Die dargestellten Dingis hatten den Kundenwünschen folgend, unterschiedliche Heckpartien. Einen Rechteckspant als Gleitfläche für stärkere Motoren. Die Rundspantvarianten sind unterschiedlich lang, um den Kundenwünschen zu entsprechen.



