



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
BUNDESAMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

⑤ Int. Cl.³: B 63 B 43/00
B 63 B 35/02
B 63 C 7/06

Erfindungspatent für die Schweiz und Liechtenstein
Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978



⑫ PATENTSCHRIFT A5

⑪

628 581

⑳ Gesuchsnummer: 4365/78

㉗ Inhaber:
Klaus Brauch, Meyrin

㉔ Anmeldungsdatum: 24.04.1978

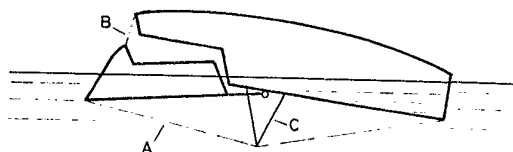
㉔ Patent erteilt: 15.03.1982

㉔ Patentschrift
veröffentlicht: 15.03.1982

㉔ Erfinder:
Klaus Brauch, Meyrin

⑤④ Katamaran.

⑤⑦ Um einen durchgekenterten Katamaran mit bord-eigenen Mitteln wieder aufzurichten, besitzt dieser ein um eine Querachse über Deck zum Achterschiff be-i-holbares und wieder zurückholbares Vorschiffsteil. Das Achterschiff sollte geflutet und wieder leergepumpt werden können.



PATENTANSPRÜCHE

1. Katamaran, dadurch gekennzeichnet, dass ein Teil oder Teile des Vorschiffes, zum Zwecke des Wiederaufrichtens des Bootskörpers, um eine Querachse über Deck des Bootes zum Achterschiff beiholbar und wieder in die Normallage zurückholbar ist bzw. sind.

2. Katamaran nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass Mittel vorhanden sind um das Achterschiff, zum Zwecke des Eintauchens beim Drehen des Bootskörpers, zu fluten und wieder leerpumpen.

Katamarane bestehen aus zwei Rümpfen, die durch Querträger parallel miteinander verbunden sind. Dieser Bootstyp kommt hauptsächlich als Segelboot vor. Mehrumpfboote dieser Bauart haben sich in der Praxis bewährt; sie zeichnen sich besonders durch ihre Geschwindigkeit aus.

Katamarane verfügen gewöhnlich über eine hohe Anfangsstabilität, so dass Kenterungen selten vorkommen. Wenn jedoch, durch das Zusammentreffen ungünstiger Umstände, ein Katamaran dennoch kentert, so ist ein Wiederaufrichten grösserer Boote ohne fremde Hilfe so gut wie unmöglich. Besonders auf hoher See haben solche Unfälle schon oft zu Verlusten von Menschenleben geführt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, durchgeken-
terte Katamarane durch bordeigene Mittel wieder aufzu-
richten.

Erfindungsgemäss wird dies dadurch erreicht, dass ein Teil oder Teile des Vorschiffes um eine Querachse, über Deck des Bootes zum Achterschiff beiholbar und wieder in die Normallage zurückholbar ist. Zweckmässig ist es, wenn

gleichzeitig das Achterschiff geflutet und wieder leergepumpt werden kann.

Im folgenden wird anhand der beiliegenden Zeichnungen ein Ausführungsbeispiel schematisch beschrieben.

5 Es zeigen:

Fig. 1 Draufsicht und Seitenansicht eines Katamarans.

Fig. 2 Den Katamaran durchgekentert.

Fig. 3 Beginn des Aufrichtevorgangs: Die Stützen C werden senkrecht zum Deck geklappt und arretiert. Das bewegliche Vorschiffsteil wird entriegelt. Die Flutungsklappen in den Rümpfen werden geöffnet.

Fig. 4 bis 6 Mit der Seilwinde A werden das Vorschiffsteil und das Achterschiff zusammengezogen. Vom Gewicht des Vorschiffsteils befreit, wird das Einsinken des Achterschiffs erleichtert.

Fig. 7 bis 8 Hat sich der Katamaran weit genug gedreht, so wird das Wasser aus den Rümpfen gepumpt.

Fig. 9 bis 12 Mit der Winde B wird das Vorschiffsteil in seine Ausgangslage gezogen und dort wieder verriegelt.

Der Aufrichtemechanismus besteht, im Prinzip, aus einer Seilwinde A zum Beiholen und einer Seilwinde B zum Zurückholen des Vorschiffsteils, sowie Stützen C und mehreren Umlenkrollen.

Das Vorschiff wirkt als Auftriebskörper. Verdrängung und Auftrieb des Katamarans sind so ausgelegt, dass das Achterschiff nicht weiter eintaucht, als für den Aufrichtevorgang nötig ist.

Wird beim Segel-Katamaran der Mast vor dem Wiederaufrichten (nach achtern) gelegt, so kann das Vorschiff in

30 einem Teil bleiben.

Soll der Mast beim Wiederaufrichten stehen bleiben, so muss das Vorschiff *in Teilen*, an Backbord und Steuerbord, am Rigg vorbei bewegt werden.

FIG.1

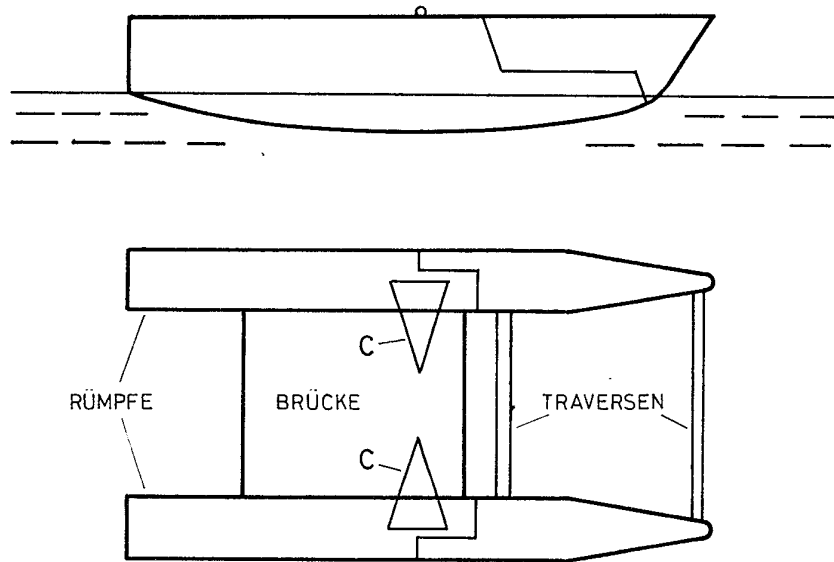


FIG.2

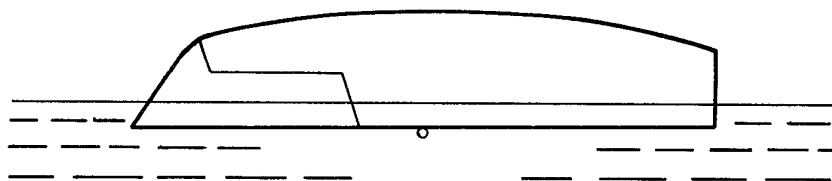


FIG.3

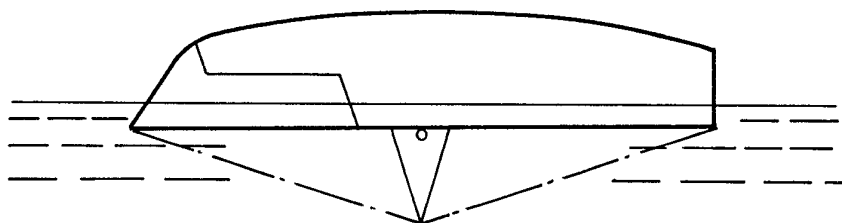


FIG. 4

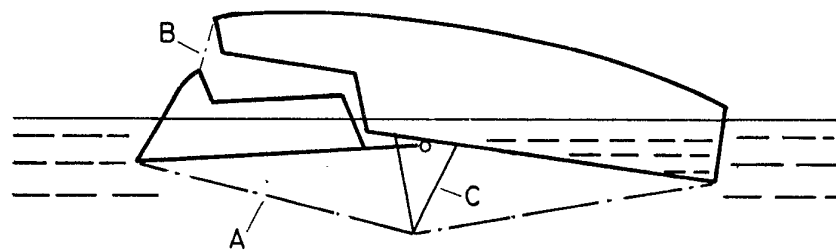


FIG. 5

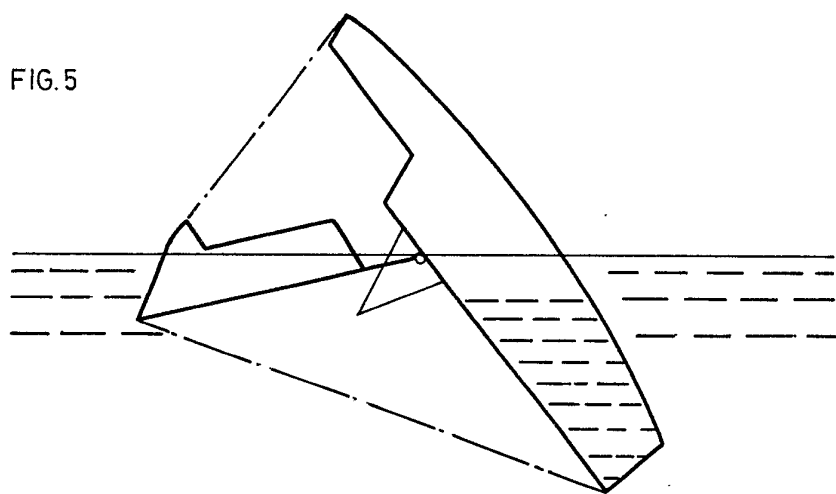


FIG. 6

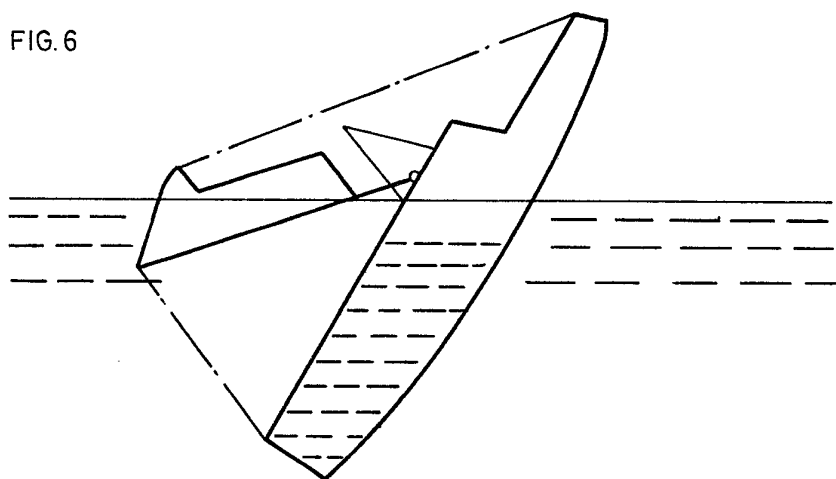


FIG. 7

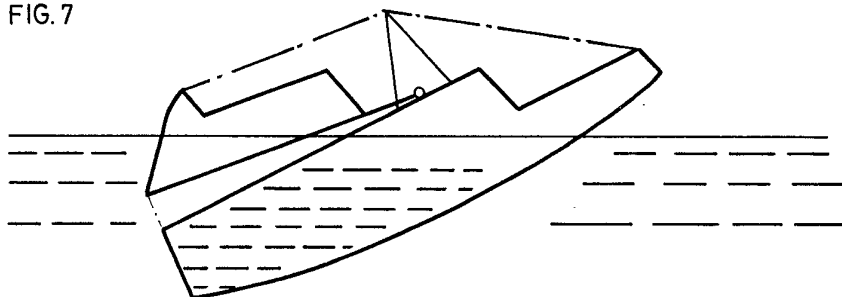


FIG. 8

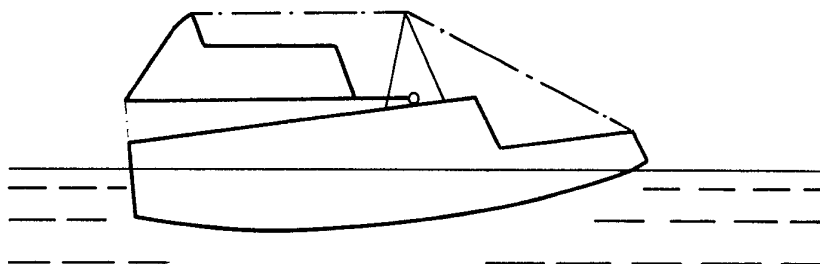


FIG. 9

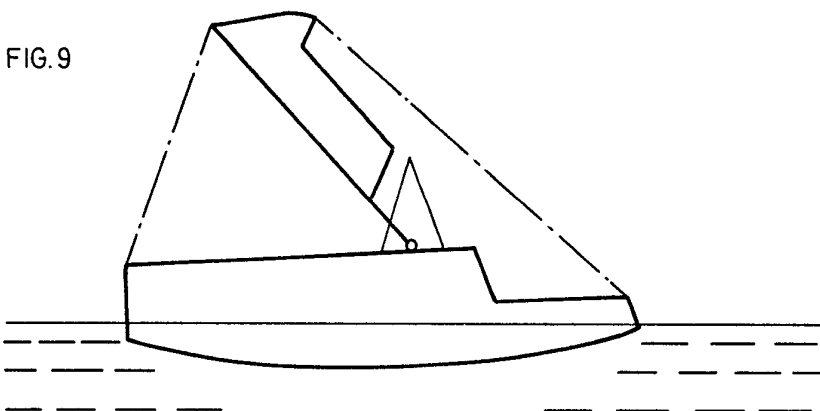


FIG.10

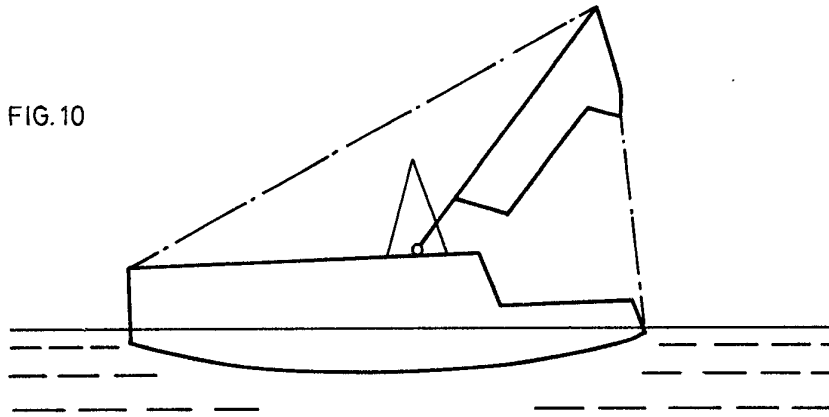


FIG.11

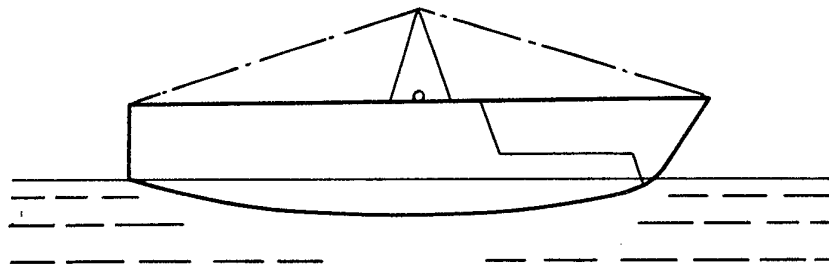


FIG.12

