

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 89112697.1

51 Int. Cl. 4: **B63H 9/10 , B63B 21/04**

22 Anmeldetag: 11.07.89

30 Priorität: 11.07.88 DE 8808905 U

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
17.01.90 Patentblatt 90/03

64 Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE ES FR GB GR IT LI LU NL SE

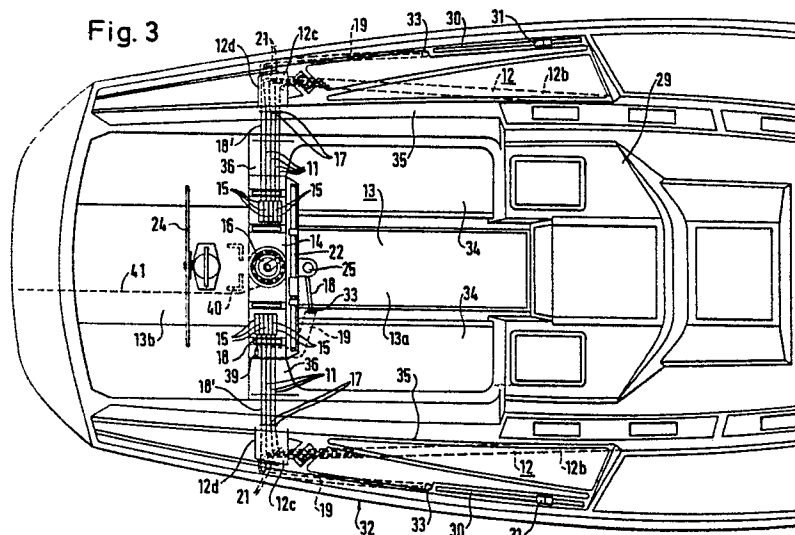
71 Anmelder: **DEHLER YACHTBAU GMBH**
Im Langel 22
D-5778 Meschede-Freienohl(DE)

72 Erfinder: **Dehler, Willi**
Im Langel 22
D-5778 Meschede 3(DE)

74 Vertreter: **Dipl.-Phys.Dr. Manitz Dipl.-Ing.,**
Dipl.-W.-Ing. Finsterwald Dipl.-Ing. Grämkow
Dipl.-Chem.Dr. Heyn Dipl.-Phys. Rotermund
Morgan, B.Sc.(Phys.) Robert-Koch-Strasse 1
D-8000 München 22(DE)

54 **Segelyacht.**

57 Bei einer Segelyacht sind die Fallen (11) und Schoten (18, 18') durch im Schiffskörper angeordnete Kanäle (12, 19) auf beiden Seiten des Cockpits (13) bis zu einer das Cockpit (13) in einen vorderen und hinteren Bereich (13a, 13b) unterteilenden Brücke 14 geführt. Dort sind die Zugmittel (11) und Schoten (18, 18') zur Brücke (14) hin umgelenkt und an an der Brücke (14) angeordneten Stoppern (15) festlegbar. Eine einzige Winsch (16) ist auf der Oberseite der Brücke (14) in der Mitte angeordnet.



EP 0 350 881 A1

Die Erfindung betrifft eine Segelyacht nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Bei Segelyachten sind die Fallwinchen im allgemeinen am Segelmast oder in der Nähe des Segelmastes angeordnet, so daß bei allen Segelmanövern wie Segelsetzen, Segelbergen, Segelraffen, Segelstrecken usw. die Mannschaft sich auf das Vorschiff begeben muß, was insbesondere bei schweren Wetter und für den Fall, daß eine ungeübte Familiencrew auf der Yacht fährt, mit erheblichen Gefahren verbunden ist.

Aus diesem Grunde hat man bereits die Fallwinchen auf dem hinteren Ende des Kajütdaches angebracht und die Fallen und Strecker vom Mast über Umlenkblöcke zum hinteren Ende des Kajütdaches geführt, wo außerdem Stopper wie beispielsweise Curryklemmen angeordnet sind, um die mittels der Winschen durchgesetzten Fallen und/oder Strecker in der durchgesetzten Position festlegen zu können.

Durch eine derartige Anordnung wird es zwar ermöglicht, daß die Fallen und Strecker vom Cockpit aus bedient werden, doch besteht zum einen noch der Nachteil, daß die Fallen und Strecker über das Deck laufen, wodurch eine Stolpergefahr besteht, und daß außerdem die Fallen und Strecker im allgemeinen vom Platz des Steuermanns nicht ohne weiteres zugänglich sind. Besonders problematisch ist das Arbeiten mit derartig angeordneten Fallen und Streckern, wenn über dem vorderen Teil des Cockpits im Anschluß an das Kajütdach eine Spritzschutzkappe angeordnet ist. Ein weiterer Nachteil dieser bekannten Anordnung besteht darin, daß die hinter den Stoppern befindlichen relativ langen Bereiche der durchgesetzten Fallen und Strecker nicht verstaут werden können und so im Cockpit herumliegen.

Das Ziel der vorliegenden Erfindung besteht darin, eine Segelyacht der eingangs genannten Gattung zu schaffen, bei der die vorstehend beschriebenen Nachteile vermieden sind und ohne das Vorhandensein einer Stolpergefahr sämtliche Fallen und Strecker auch vom Steuermann problemlos bedient werden können.

Zur Lösung dieser Aufgabe sind die Merkmale des kennzeichnenden Teils des Patentanspruchs 1 vorgesehen.

Der Erfindungsgedanke ist also darin zu sehen, daß die Fallen am Mast, ohne daß sie erst über Bereiche des Decks oder des Kajütdachs geführt werden, sofort durch Eintrittsöffnungen unter Deck geleitet und von dort durch geeignet angeordnete Kanäle und/oder Hohlräume in den Bereich des Cockpits an der Stelle geführt werden, wo im allgemeinen der Steuermann sitzt. Unmittelbar vor dem Sitz oder Stehplatz des Steuermanns erstreckt sich dann die Brücke quer über das Cockpit, und zwar

in einer solchen Höhe, daß der Steuermann sowohl in stehender als auch in sitzender Position die vorzugsweise in der Mitte angeordnete Winsch problemlos bedienen und dabei auch die einzelnen Fallen oder Strecker wahlweise mit der Winsch durchsetzen kann.

Auf diese Weise sind die Schoten und Strecker vollständig von der Oberfläche des Schiffskörpers verschwunden und können somit weder eine Stolpergefahr für die Mannschaft bilden, noch sind sie der Verschmutzung oder Durchnässung ausgesetzt.

Nach einem weiteren Merkmal des Anspruches 1 verlassen die Zugmittel erst im Bereich der Innenseite des Süllrandes den Schiffskörper und gelangen von dort auf kürzestem Wege zu den in kurzem Abstand davor angeordneten Stoppern, in welche die Zugmittel in Querrichtung des Schiffes eingeführt werden.

Eine Fortführung des Erfindungsgedankens ist im Anspruch 2 definiert. Dadurch, daß auch die Schoten soweit wie möglich in Kanälen und/oder Hohlräumen des Schiffskörpers geführt werden, entfällt auch die insbesondere durch gespannte Schoten bedingte Stolpergefahr; außerdem sind die Schoten so weitgehend geschützt unter Deck angeordnet.

Eine besonders vorteilhafte und die Unterbringung einer großen Anzahl von Fallen, Streckern, Niederhaltern und Schoten ermöglichende Ausführungsform ist im Anspruch 3 gekennzeichnet. Hier werden vorzugsweise auf beiden Seiten der in der Mitte angeordneten Winsch Gruppen von Stoppern vorgesehen, denen die einzelnen Zugmittel und Schoten von entgegengesetzten Seiten des Schiffes her zugeführt werden.

Besonders vorteilhaft ist die Ausführungsform nach Anspruch 4, denn auf diese Weise werden sämtliche Zugmittel und Schoten mit einer einzigen Winsch bedient, so daß die üblichen beiden Schotwinchen sowie auch sämtliche Fallwinchen entfallen können und nur noch eine einzige, für sämtliche Zwecke geeignete zentrale Winsch vorgesehen ist, die zudem noch sich in unmittelbarem Bereich des Stand- oder Sitzplatzes des Steuermanns befindet, so daß sie ohne sonstige Hilfskräfte vom Steuermann bedient werden kann.

Besonders vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind durch die Ansprüche 5 und 6 gekennzeichnet. Die Erfindung schafft also auch einem Platz für die problemlose Unterbringung der nach dem Durchsetzen nicht gebrauchten freien Enden der Fallen, Schoten etc., indem einfach der unterhalb der Brücke im Cockpit vorhandene Raum für die Anordnung eines Aufbewahrungsbehälters, vor-

zugsweise einer Aufbewahrungstasche ausgenutzt wird. Indem der Aufbewahrungsbehälter in mehrere Abteile unterteilt wird oder mehrere, von oben zugängliche Aufbewahrungstaschen unter der Brücke vorgesehen werden, können die freien Enden der Fallen und/oder Schoten auch in geordneter Weise abgelegt werden. Die Aufbewahrungstaschen können an der Unterseite der Brücke durch Knöpfe oder Reißverschlüsse in der Weise befestigt werden, daß durch Lösen der Knöpfe oder Öffnen der Reißverschlüsse die Taschen von oben zum Einbringen der freien Enden und/oder Fallen zugänglich gemacht werden können.

Eine besonders gute und verklemmungsfreie Führung der durch den Schiffskörper geführten Fallen und/oder Schoten wird durch Merkmale des Anspruches 7 gewährleistet. Danach kann auch die Brücke zur Anordnung der üblichen Travellerschiene mit herangezogen werden, welche vorzugsweise an der Vorderseite der Brücke anmontiert wird.

Das Ausführungsbeispiel nach Anspruch 8 gewährleistet in besonders vorteilhafter Weise die Bedienbarkeit der Fallen und Schoten auch durch den Steuermann.

Weitere vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind durch Anspruch 9 gekennzeichnet.

Eine weitere vorteilhafte Ausbildung ist durch Anspruch 10 definiert.

Die Erfindung wird im folgenden beispielsweise anhand der Zeichnung beschrieben; in dieser zeigt

Fig. 1 eine Gesamt-Seitenansicht einer erfindungsgemäßen Segelyacht,

Fig. 2 eine Draufsicht der Segelyacht nach Fig. 1,

Fig. 3 einen vergrößerten Ausschnitt aus Fig. 2, durch den der Cockpitbereich der erfindungsgemäßen Segelyacht besonders deutlich wiedergegeben ist, und

Fig. 4 eine perspektivische Ansicht des Cockpitbereichs einer erfindungsgemäßen Segelyacht.

Nach Fig. 1 weist eine erfindungsgemäße Segelyacht einen mit Kiel und Ruder versehenen Schiffskörper 32 auf, in dessen vorderen Bereich ein Segelmast 27 vorgesehen ist, welcher ein Focksegel 26 und ein Großsegel 28 mit einem Großbaum 23 trägt. Das Focksegel 26 und das Großsegel 28 sind durch über Umlenkrollen 37 im oberen Bereich des Segelmastes 27 geführte Fallen 11 in ihrer durchgesetzten Position gehalten. Die Fallen 11 erstrecken sich von den Umlenkrollen 37 senkrecht am Mast nach unten und treten in Eintrittsöffnungen 38 (Fig. 1, 2) des Decks in das Innere des Schiffskörpers 32 ein.

Außerdem treten in die in Fig. 2 dargestellten Eintrittsöffnungen 38 weitere, in Fig. 1 nicht im einzelnen gezeigte Fallen, Strecker oder Niederholer ein, die ebenfalls mit der Bezugszahl 11 verse-

hen sind und allgemein als Zugmittel 11 bezeichnet werden. Im Bereich der Eintrittsöffnungen 38 befinden sich nicht dargestellte Umlenkmittel, z.B. Umlenkrollen, die die Zugmittel 11 in Querrichtung des Schiffskörpers umlenken und durch einen Querführungsbereich 12e hindurch bis in gegenüberliegende Seitenbereiche des Schiffskörpers 32 führen, wo Umlenkteile 12a vorgesehen sind, die für jedes Zugmittel 11 eine Umlenkrolle 21 enthalten und die Zugmittel 11 im wesentlichen in Schiffslängsrichtung nach hinten umlenken. Von dort verlaufen die Zugmittel in einen z.B. als Aluminiumprofil ausgebildeten Längsführungsteil 12b der Kanäle 12 bis in die Höhe des hinteren Bereichs des Cockpits 13, welches in einen vorderen Mannschafts- bzw. Gäste-Aufenthaltsraum 13a und in einen hinteren Arbeitsbereich 13b unterteilt ist. Im Arbeitsbereich 13b befindet sich die vom Steuermann zu bedienende Steuersäule 24.

Zwischen den Bereichen 13a, 13b befindet sich nach den Fig. 1 bis 4 eine sich quer über das Cockpit 13 erstreckende, etwas bogenförmig nach oben verlaufende Brücke 14, auf deren Oberseite in der Mitte eine einzige Winsch 16 mit vertikaler Achse angeordnet ist. Zu beiden Seiten der Winsch sind ebenfalls auf der Oberseite der Brücke 14 Stopper 15 angeordnet, und zwar auf jeder Seite der Winsch insgesamt fünf Stopper 15, in welche die Zugmittel 11 von der Seite her in Querrichtung des Schiffskörpers 32 einführbar bzw. durchführbar sind.

Nach den Fig. bis 4 erstrecken sich von der linken Seite her vier Zugmittel 11 zu den zugeordneten Stoppern 15, während von der rechten Seite her nur drei Zugmittel 11 zu drei zugeordneten Stoppern 15 geführt sind.

Die durch den Längsführungsteil 12b in den Bereich der Brücke 14 geführten Zugmittel 11 werden durch ein auf beiden Seiten der Brücke 14 im Schiffskörper vorgesehenes Umlenkteil 12c mit Umlenkrollen 21 in Querrichtung des Schiffskörpers 32 umgelenkt und erstrecken sich durch ein unterhalb des Süllrandes 35 vorgesehenes Zuführungsteil 12d zu Austrittsöffnungen 17, die an der Innenseite des Süllrandes 35 oberhalb der Sitzbänke 34 des Cockpits 13 vorgesehen sind und nach Fig. 4 etwas oberhalb der Brücke 14 angeordnet sind.

Nach Fig. 3 und 4 sind an die Innenwand der beiden Süllränder 35 sich nach innen erstreckende Ansätze 36 angeformt, welche sich nicht ganz bis zum vorderen Rand der Sitzbänke 34 erstrecken und an die die entsprechend geformte Brücke 14 angesetzt ist, so daß die Ansätze 36 und die Brücke 14 insgesamt einen die beiden Süllränder 35 verbindenden stabilen Träger bilden.

Nach Fig. 1 sind die Fockschoten 18' zu einem Umlenckblock 31 geführt, der in einer im hinteren Bereich der Schiffsseite vorgesehenen Fockschot-

schiene 30 verschiebbar angeordnet ist. Nach den Fig. 2 und 3 ist auf jeder Seite des Schiffskörpers 32 im hinteren Bereich eine Fockschotschiene 30 mit in Schiffsängsrichtung verstellbaren Umlenkbloc 31 vorgesehen.

Nach den Fig. 2 und 3 befindet sich unmittelbar hinter der Fockschotschiene 30 eine Eintrittsöffnung 33 im Schiffsdeck, an die sich jeweils ein in Schiffsängsrichtung verlaufender Kanal 19 anschließt, der schließlich über im einzelnen nicht dargestellten Umlenkungen ebenfalls an der Innenwand des zugeordnete Süllrandes 35 mündet. Auf diese Weise können die Fockschoten 18' durch die Eintrittsöffnungen 33, die Kanäle 19 und die Austrittsöffnungen 17 hindurch ebenfalls zu zugeordneten Stopperrn 15 auf der Brücke 14 geführt werden, von geordnete Süllrandes 35 in einer Austrittsöffnung 17 mündet. Auf diese Weise können die Fockschoten 18' durch die Eintrittsöffnungen 33, die Kanäle 19 und die Austrittsöffnungen 17 hindurch ebenfalls zu zugeordneten Stopperrn 15 auf der Brücke 14 geführt werden, von wo aus auch die Durchsetzung der Schoten 18' mit der einzigen Winsch 16 möglich ist.

Weiter ist in den Fig. 2 und 3 angedeutet, daß auch die in Fig. 4 im einzelnen dargestellte Großschot 18 über Umlenkböcke 25 zu einer Eintrittsöffnung 33 im seitlichen Bodenbereich des Cockpits 13 geführt werden kann, wo ein Kanal 19 anschließt, der die Schot bis zu einer Austrittsöffnung 39 (Fig. 3) im oberen Bereich der Brücke 14 führt, von wo aus sie in die hinterste rechte Stopperklemme 15 einlegbar ist.

Nach Fig. 4 ist unterhalb der Brücke 14 zwischen den Sitzbänken 34 des Cockpits 13 eine Aufbewahrungstasche 20 vorgesehen, die in mehrere Abteile unterteilt sein kann und insbesondere von der Seite der Steuersäule 24 her von oben zugänglich ist, so daß die freien Enden der durchgesetzten Fallen, Schoten etc. dort ordentlich aufbewahrt werden können. Die beschriebenen Anordnung wird wie folgt gehandhabt:

Zunächst werden die einzelnen Zugmittel 11 bzw. Schoten 18, 18' vom Cockpit aus von Hand soweit durchgesetzt, wie das die von Hand aufzubringenden Kräfte zulassen. Anschließend werden dann die Zugmittel 11 und Schoten 18, 18' nacheinander einzeln mittels der Winsch 16 in der gewünschten Weise gespannt, wobei die durch die Winsch 16 erzielte Spannung aufgrund der Funktion der nach Art einer Curryklemme arbeitenden Stopper 15 fixiert wird, bis durch Druck von Hand auf den betreffenden Stopper die Spannung wieder gelöst werden kann, falls ein Segel geborgen oder eine Schot gefiert werden soll.

Die Brücke 14 besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit Aluminiumverstärkung. Es können vorzugsweise auf jeder Seite fünf, also insge-

samt zehn Fallenstopper zum Klemmen der Zugmittel 11 bzw. der Schoten 18, 18' vorgesehen sein.

In besonders vorteilhafter Weise ist nach den Fig. 2 bis 4 an der Vorderseite der Brücke 14 auch noch eine Großschot-Travellerschiene 22 befestigt, welche sich über die gesamte Länge der Brücke 14 erstreckt.

Aufgrund der beschriebenen Anordnung ist die Bedienung des gesamten Schiffes von einer Person möglich. Alle Fallen, Strecker und Schoten befinden sich mit ihren Bedienungsenden im Bereich des Steuermannes. Es sind praktisch keine Leinen mehr an Deck vorgesehen, was die Sicherheit erheblich erhöht.

Da nur noch eine einzige Winsch 16 vorhanden ist, kann diese besonders hochwertig ausgebildet sein und sogar mit einem elektrischen Antrieb versehen werden, ohne daß die Gesamtkosten der Segelyacht hierdurch erhöht werden, weil ja insgesamt drei sonst erforderliche Winschen entfallen. Es können also mit einer einzigen Kraftquelle (Winsch 16) sämtliche Funktionen erfüllt werden. Die erfindungsgemäße Anordnung der einzigen Winsch 16 eignet sich auch zur Betätigung eines Heckankers oder auch von Festmacherleinen.

Durch die Unterteilung des Cockpits 13 in einen Gästebereich 13a und einen Arbeitsbereich 13b werden die Gäste bzw. Mitsegler bei vom Steuermann durchgeführten Manövern in keiner Weise behindert.

Es kann ein sehr großes Spritzverdeck vom Kajütaufbau 29 bis in den Bereich der Brücke 14 vorgesehen werden, ohne daß dadurch die Betätigung der Fallen oder Schoten behindert wird.

Zweckmäßigerweise wird der unter der Brücke 14 vorhandene Raum als Stauraum für die Fallen- und/oder Schotenden verwen det.

Dadurch, daß keine Winschen und Klemmen auf dem Kajütaufbau 29 vorgesehen sein müssen, ist dort mehr Platz für große Luken, was mehr Licht und Luft sowie Stehhöhe für das Innere der Kajüte bedeutet.

Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen Anordnung besteht darin, daß in dem Gästebereich 13a des Cockpits 13 jederzeit ein Cockpittisch aufgestellt bzw. angeordnet werden kann, ohne die Bedienung der wesentlichen Teile der Segelyacht zu behindert.

Nach Fig. 3 sind an der Brücke 14 jeweils zwischen den beiden Gruppen von Stopperrn 15 und der Winsch 16 Umlenkbleche 40 angeordnet, über die z.B. die gestrichelt angedeutete Leine 41 eines nicht dargestellten Heckankers zur Winsch 16 geführt werden kann. Auf diese Weise können mittels der einzelnen Winsch 16 auch Festmacherleinen und/oder eine Ankerleine und/oder ein sonstiges Zugmittel geholt und gespannt werden.

In Fig. 3 sind die Umlenkbleche 40 etwas hinter der Brücke 14 dargestellt. Sie können dort in geeigneter Weise, z.B. mittels eines nicht dargestellten Befestigungswinkels an der hinteren Seite der Brücke 14 befestigt sein. Sie können jedoch im hinteren Teil der Brücke 14 unmittelbar auf dieser sitzen. Der wesentliche Zweck der Umlenkbleche 40 besteht darin, die zusätzlichen Zugmittel, wie die Leine 41 an anderen Bestandteilen des Schiffes, z.B. der Steuersäule mit dem Steuerrad 24 vorbeizuführen, so daß diese Bestandteile nicht mit dem Zugmittel 41 in Berührung kommen. Da das Steuerrad Speichen aufweist, kann die Leine 41 dort berührungslos hindurchgeführt werden. Umlenkbleche 40 können jedoch auch weiter außen vorgesehen sein, um die Leine 41 seitlich am Steuerrad vorbeizuführen.

Ansprüche

1. Segelyacht mit im Vorschiffsbereich angeordnetem Segelmast (27), an dem zum Setzen der Segel (26, 28) dienende längliche flexible Zugmittel (11), wie Fallen und/oder Strecker und/oder Niederholer vorgesehen sind, die vom Segelmast (27) in den Bereich des Cockpits (13) geführt sind, wo für jedes Zugmittel (11) ein das Zugmittel (11) in Freigaberichtung lösbar festhaltender und in Durchsetzrichtung freigebender Stopper (15) sowie wenigstens eine Winsch (16) angeordnet sind, mittels der jedes Zugmittel (11) durchgesetzt werden kann, worauf es im durchgesetzten Zustand von dem zugeordneten Stopper (15) festgehalten wird, dadurch **gekennzeichnet**, daß die Zugmittel (11) durch im Schiffskörper angeordnete Kanäle (12) zumindest entlang einer Seite des Cockpits (13) bis zu einer das Cockpit (13) in einen vorderen und hinteren Bereich (13a, 13b) unterteilenden Brücke (14) geführt sind, wo die Zugmittel (11) zur Brücke hin umgelenkt und an den an der Brücke (14) angeordneten Stoppern (15) festlegbar sind, und daß die Winsch (16) ebenfalls an der Brücke (14) angeordnet ist, wobei insbesondere die Zugmittel (11) neben dem Segelmast (17) in die dort beginnenden Kanäle (12) eingeführt sind, welche dann zunächst quer zur Schiffslängsrichtung nach außen verlaufen, um dann über einen Umlenkkeil (12a) in einen im wesentlichen in Schiffslängsrichtung verlaufenden Längsführungsteil (12b) überzugehen, an den im Bereich der Brücke (14) über einen weiteren Umlenkteil (12c) ein Zuführteil (12d) anschließt, welches die Zugmittel (11) im wesentlichen in Brückenrichtung zu Austrittsöffnungen (17) führt, von wo aus die Zugmittel (11) sich zu den Stoppern (15) erstrecken.

2. Segelyacht nach Anspruch 1,

dadurch **gekennzeichnet**,

daß auch zumindest ein Teil der Schoten (18, 18') durch im Schiffskörper (32) angeordnete Kanäle (19) zu der Brücke (14) geführt sind.

3. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß Kanäle (12, 19) auf beiden Seiten des Cockpits (13) und zugeordnete Austrittsöffnungen (17) für die Zugmittel (11) und/oder die Schoten (18, 18') einander gegenüberliegend an beiden Enden der Brücke (14) vorgesehen sind.

4. Segelyacht nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß auf dem mittleren Bereich der Brücke (14) nur eine einzige Winsch (16) für sämtliche Zugmittel (11) und/oder Schoten (18) vorgesehen ist, wobei insbesondere zu beiden Seiten der Winsch (16) je eine Gruppe von hintereinander angeordneten Stoppern (15) auf der Brücke (14) angebracht ist.

5. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß unterhalb der Brücke (14) wenigstens ein vorzugsweise von oben zugänglicher Aufbewahrungsbehälter (20) für die Zugmittel (11) und/oder Schoten (18, 18') vorgesehen ist, wobei vorzugsweise der Aufbewahrungsbehälter (20) verschiedene Abteile für unterschiedliche Arten von Zugmitteln (11) und/oder Schoten (18, 18') aufweist.

6. Segelyacht nach Anspruch 5, dadurch **gekennzeichnet**, daß als Aufbewahrungsbehälter Aufbewahrungstaschen (20) vorgesehen sind.

7. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß die Kanäle (12, 19) durch Aluminiumprofile gebildet sind und/oder daß die Umlenkteile (12a, 12c) im wesentlichen rechtwinkligen ausgebildet sind und für jedes Zugmittel (11) bzw. jede Schot (18) ein gesondertes Umlenkmittel insbesondere eine Umlenkrolle (21) vorgesehen ist und/oder daß an der Brücke (14) auch die Travellerschiene (22) für den Großbaum (23) vorgesehen ist.

8. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche mit im hinteren Bereich des Cockpits (13) angeordneter Radsteuersäule (24), dadurch **gekennzeichnet**, daß die Brücke (14) unmittelbar vor der Radsteuersäule (24) angeordnet ist.

9. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß die Brücke (14) oberhalb der Sitzbänke (34), jedoch unterhalb der oberen Fläche des Süllrandes (34) quer über das Cockpit (13) verläuft und/oder daß oberhalb der Sitzbänke (34) an den Süllrand (35) innen Ansätze (36) angeformt sind, die im Querschnitt im wesentlichen dem Querschnitt der Brücke (14) entsprechen und zwischen die die Brücke (14) eingesetzt ist, wobei die Austrittsöff-

nungen (17) oberhalb der Ansätze (36) an der Innenseite des Süllrandes (35) vorgesehen sind.

10. Segelyacht nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch **gekennzeichnet**, daß auf der Brücke (14) vorzugsweise zwischen der Winsch (16) und den Stoppern (15) weitere Umlenkmittel, insbesondere Umlenkbleche (40) vorgesehen sind, über die weitere Leinen oder Tampen (41) z.B. für das Festmachen des Schiffes und/oder der Handhabung eines Heckankers zur Winsch (16) hinführbar sind.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

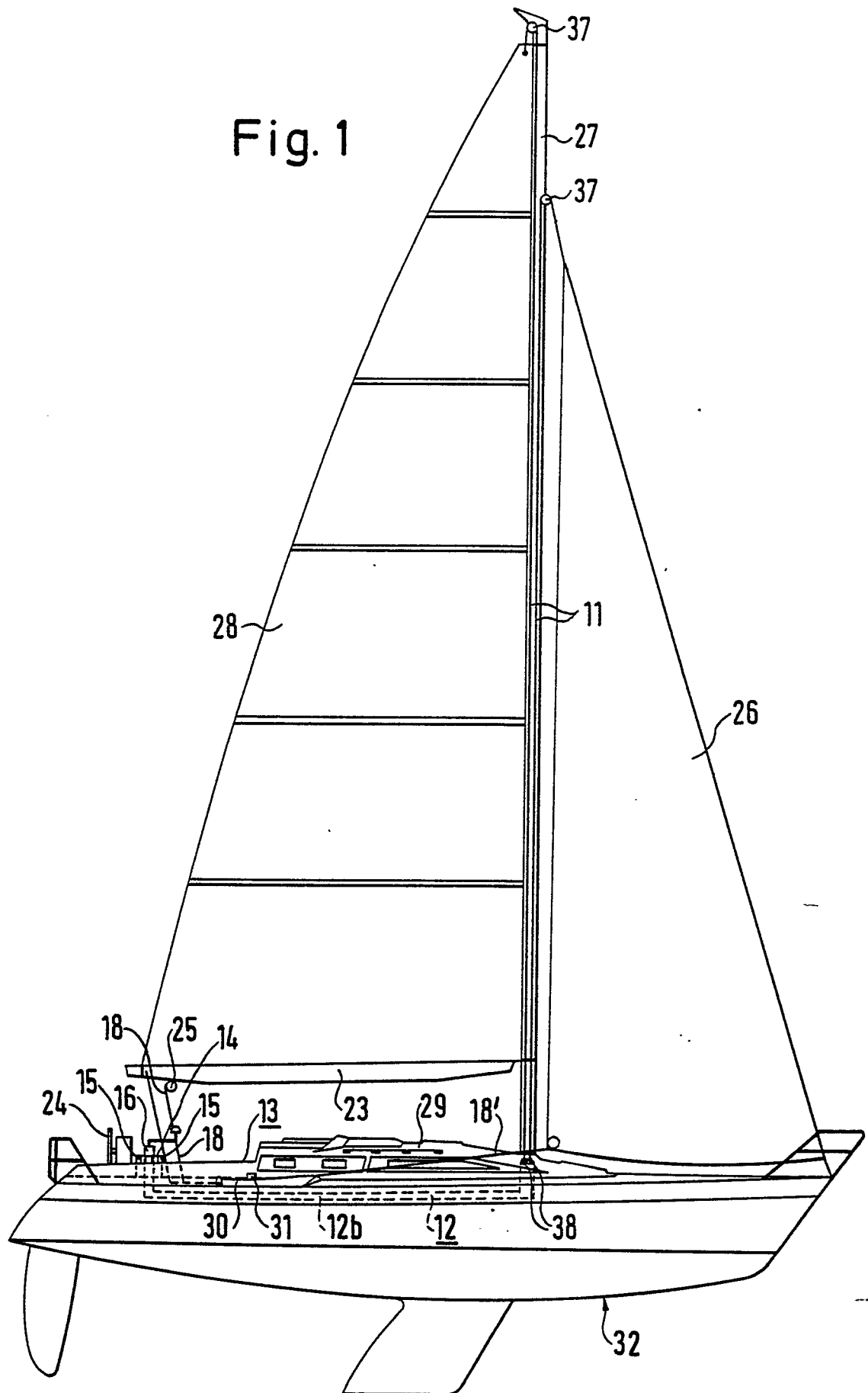


Fig. 2

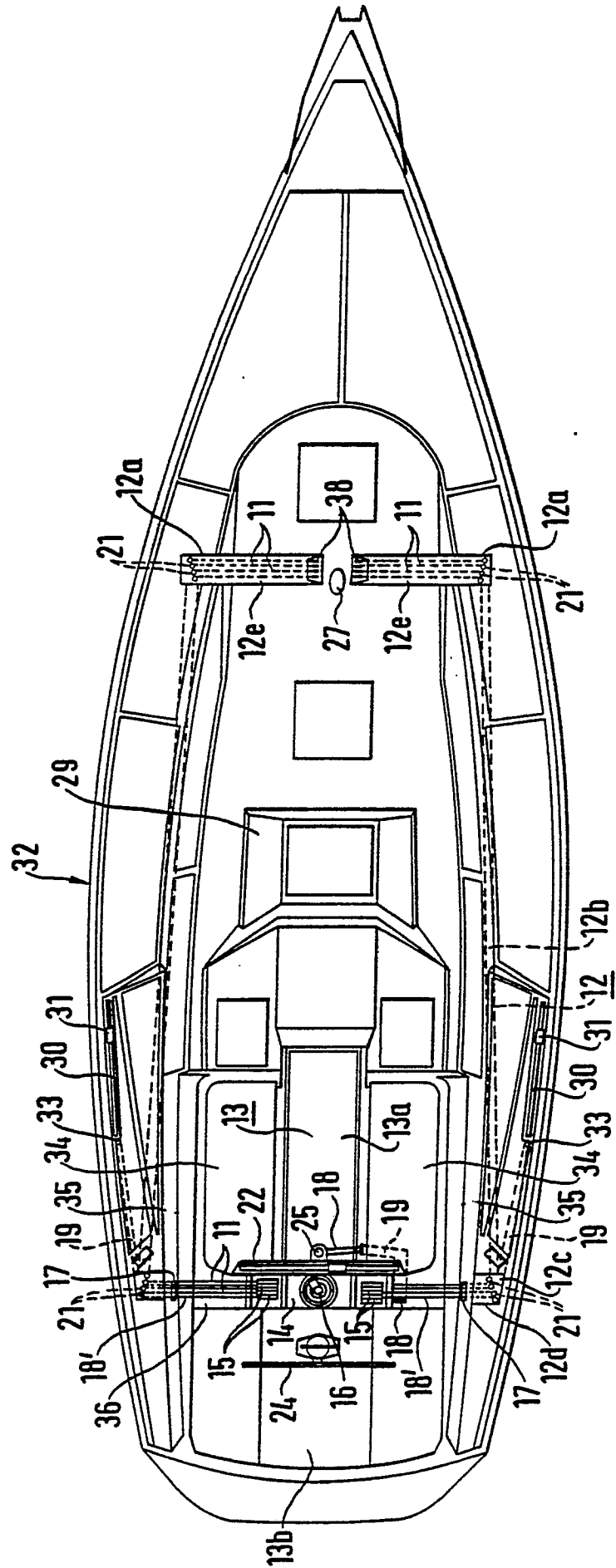
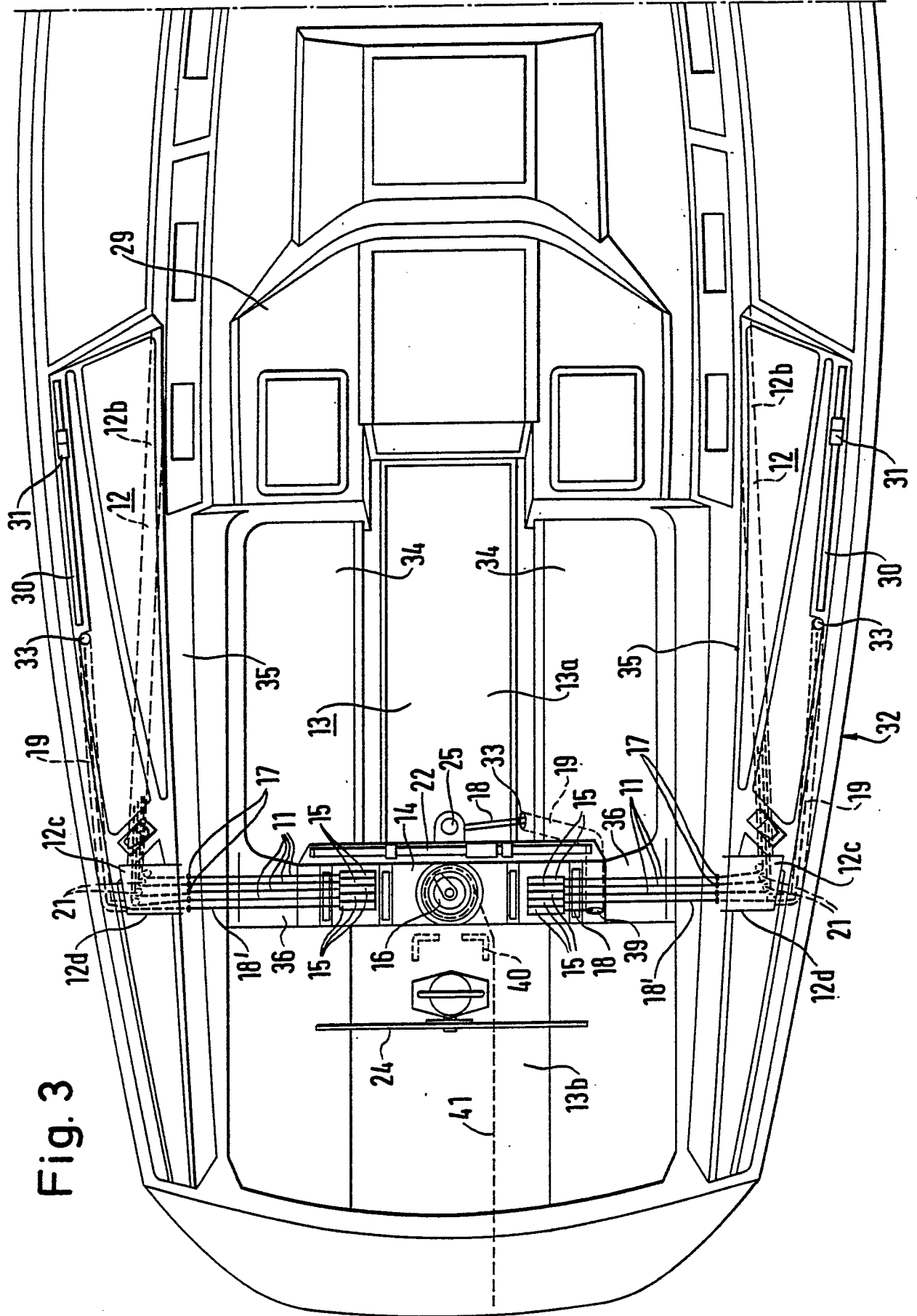


Fig. 3



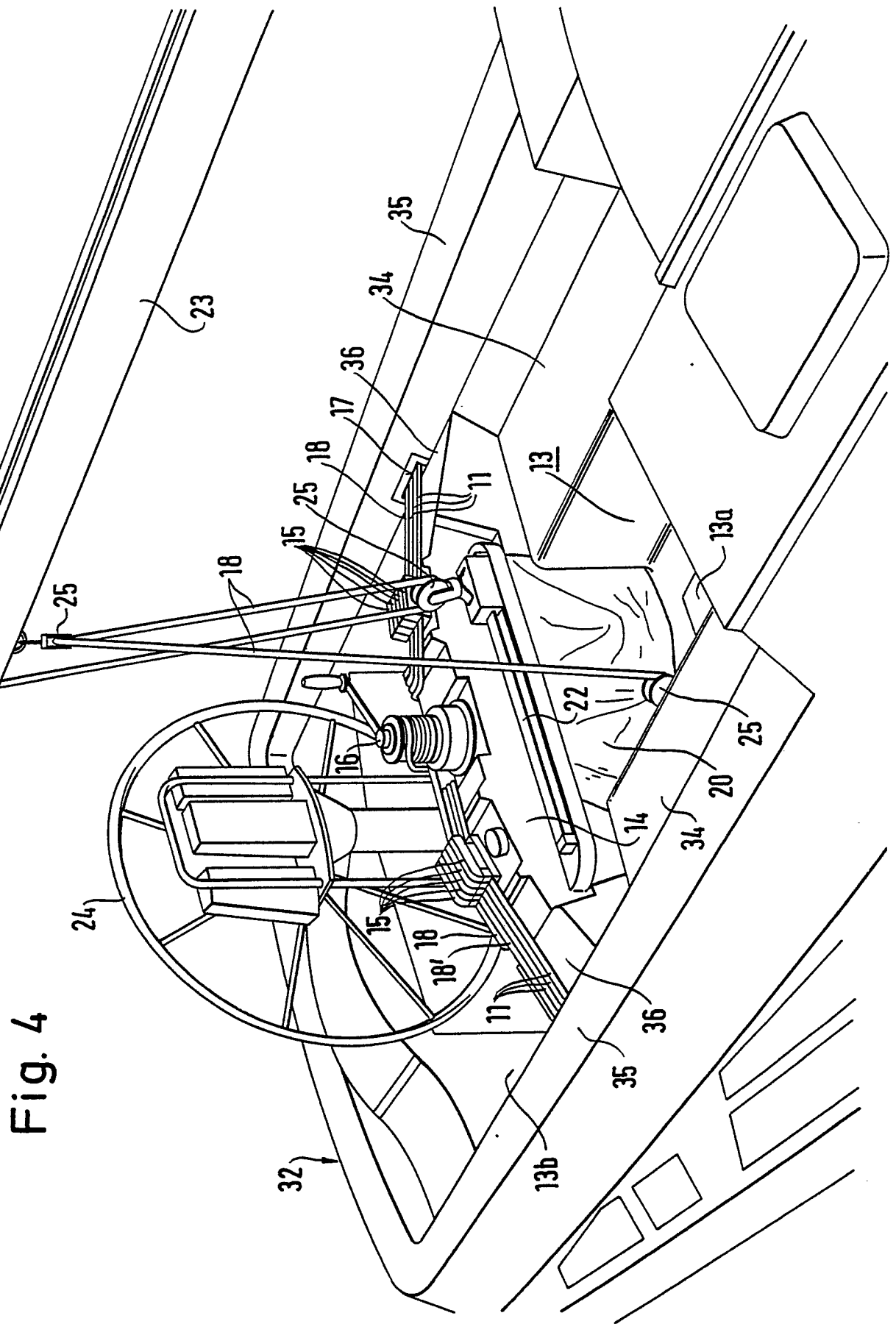


Fig. 4



EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
Y	DE-A- 373 892 (SCHWARZ) * Insgesamt *	1-4	B 63 H 9/10 B 63 B 21/04
A	---	5,6,9	
Y	FR-A-2 496 591 (PHILIBERT) * Seite 6, Zeilen 10-36; Figuren 3,4 *	1-4	
A	---		
A	US-A-4 022 144 (GITCHEL) * Insgesamt *	1-5	
A	---		
A	US-A-2 952 236 (MOYES) * Spalte 2, Zeilen 12-17; Figur 1 *	1,7	
A	---		
A	US-A-4 697 537 (SMITH) * Zusammenfassung; Figuren 1-5 *	6,10	

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5) B 63 H B 63 B
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 13-10-1989	Prüfer DE SENA Y HERNANDORENA A
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			