

SEGELSCHULSCHIFF GORCH FOCK

TSV SCHILKSEE

Leutnant zu See Lewandowski / Segeloffizier / Steuebord I



INHALTSÜBERSICHT

Schiffsdaten

Schiffstechnik

Navigation

Takelage

Ausbildungsbetrieb

Aufbau der Ausbildung

Wachen

Segelbetrieb

Wirkung des Windes

Folgerungen für Rahsegler

Segel setzen/bergen

Brassen

Grundlegende Segelmanöver

Handbuch Segelschulschiff GORCH FOCK



Schiffsdaten



SCHIFFSTECHNIK



NAVIGATION



TAKELAGE



ANTRIEB

AnDiMot – 6 Zylinder Reihenmotor – 1220KW/1660 PS
Vulkan Kupplung
4:1 Untersetzungsgetriebe
High Skew Verstellpropeller – Ø 2,5m
QSA – 200KW

E-TECHNIK

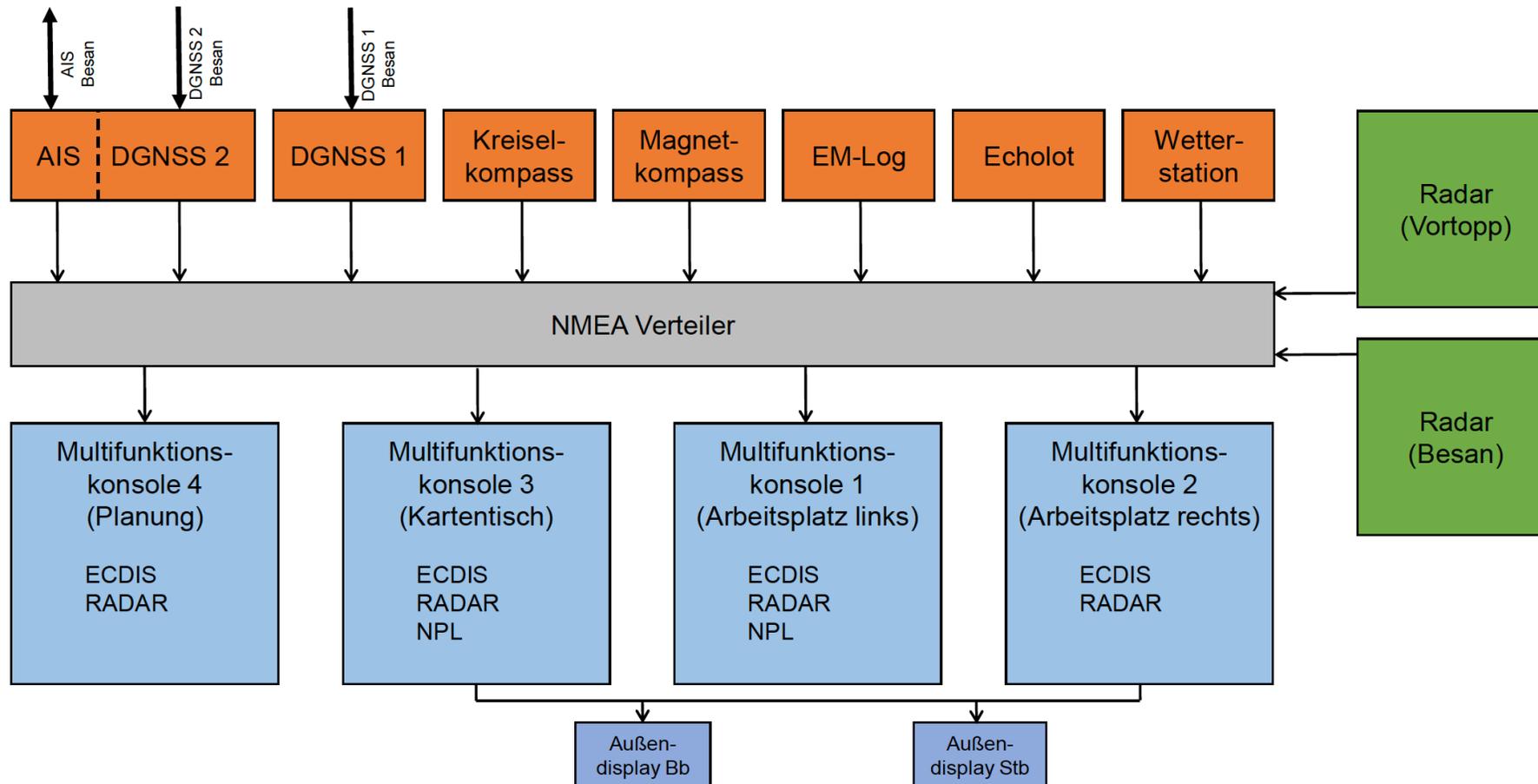
EDiMot – 3x313 KW
Genrator – 400V / 230V
Notstromaggregat – 80KW
Bordnetzte – 400V/230V/24V

SCHIFFSBETRIEBSTECHNIK

Notflutsystem
Schottenschließanlage
Lenzpumpensystem
Seewasserfeuerlöschsystem

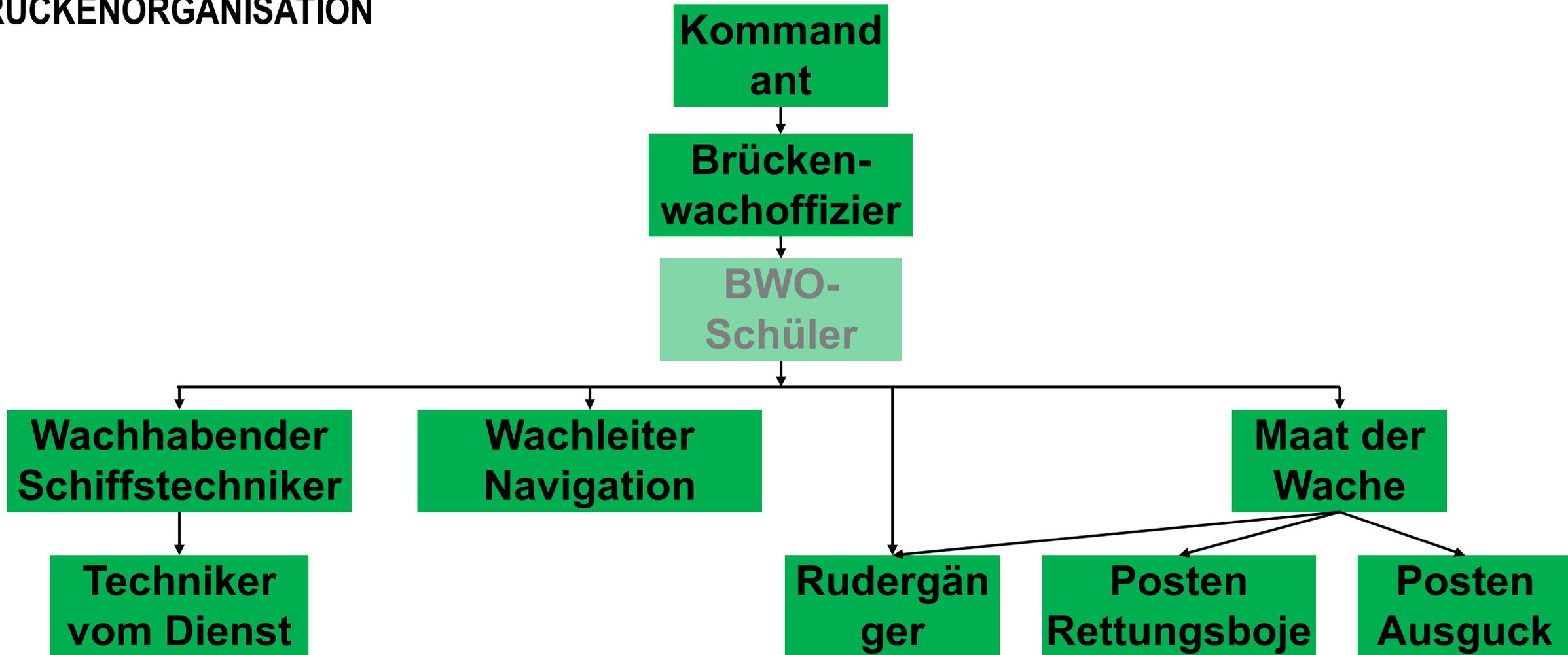
Frischwassererzeuger
Abwasseraufbereitungsanlage
Abortvakuumanlage

NAVIGATIONSANLAGEN

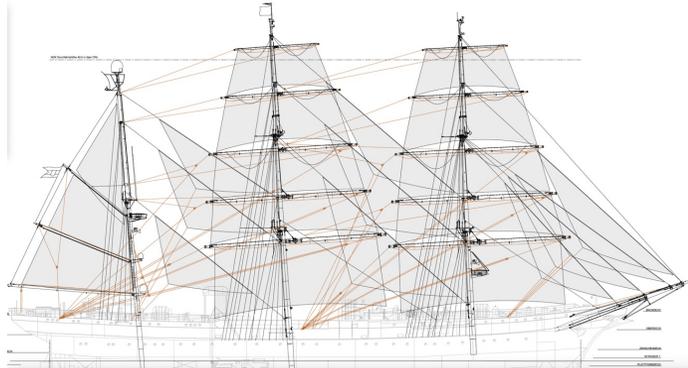




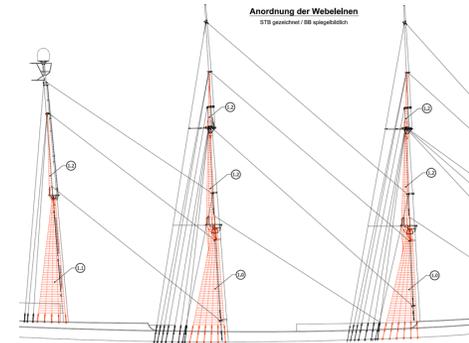
BRÜCKENORGANISATION



MASTEN, STENGEN, RAHEN

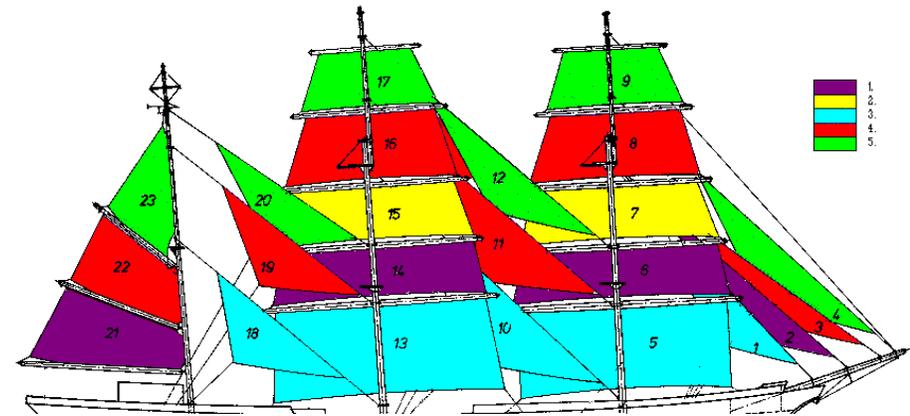
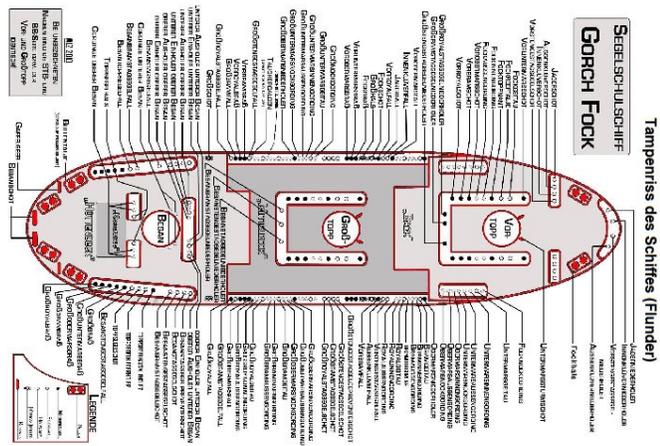


STEHENDES GUT

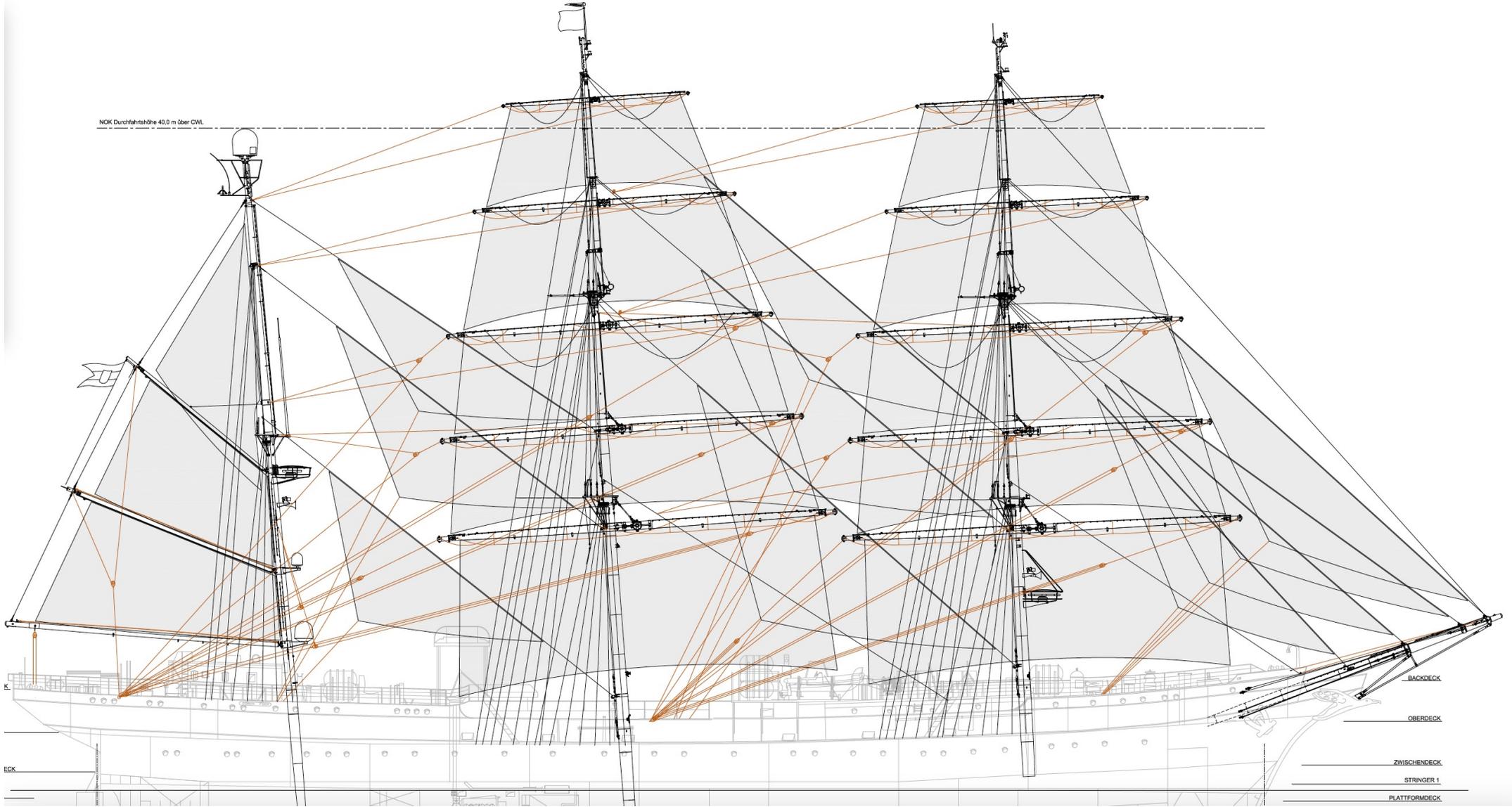


LAUFENDES GUT

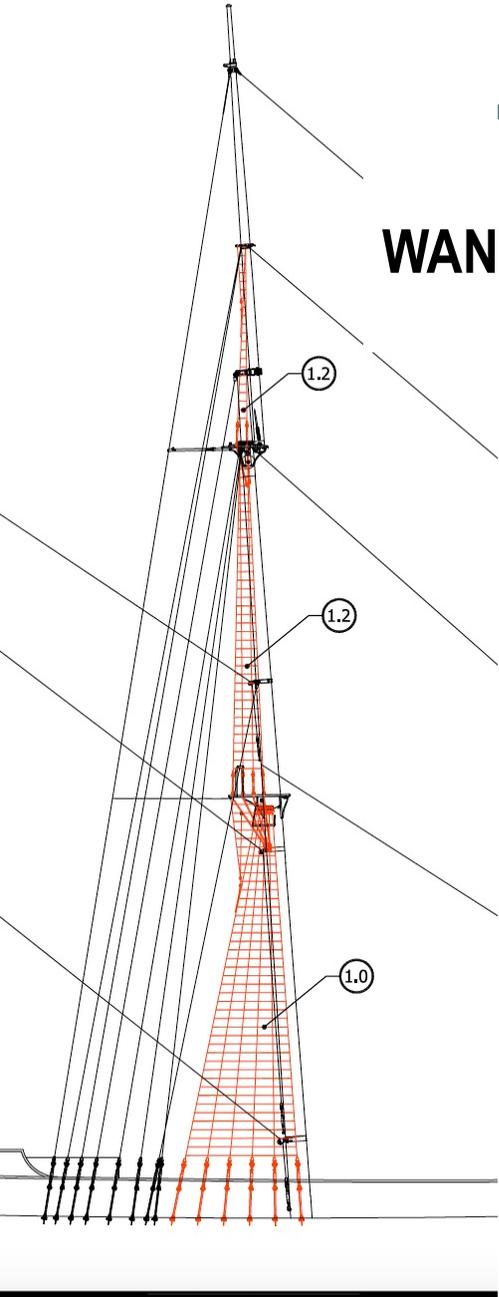
SEGEL



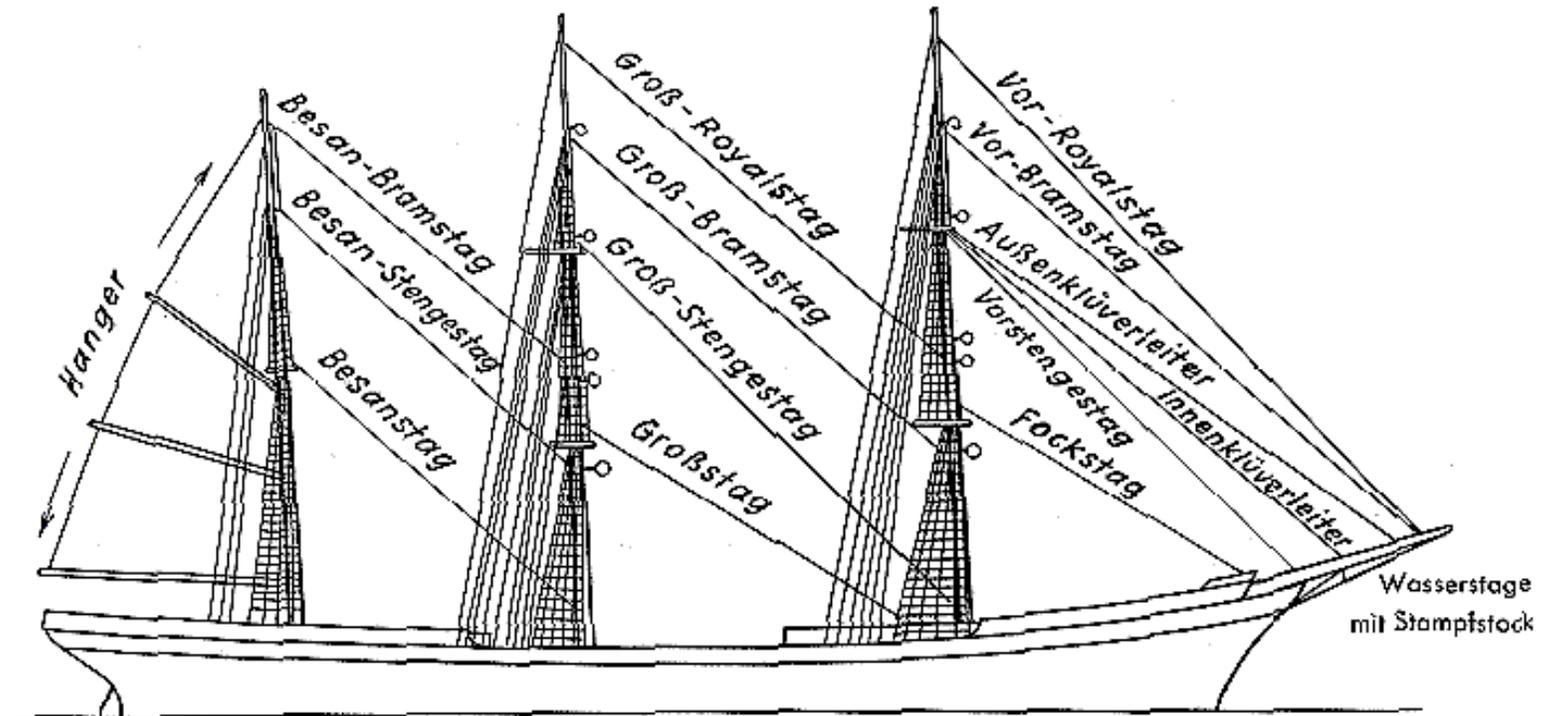
MASTEN, STENGEN, RAHEN



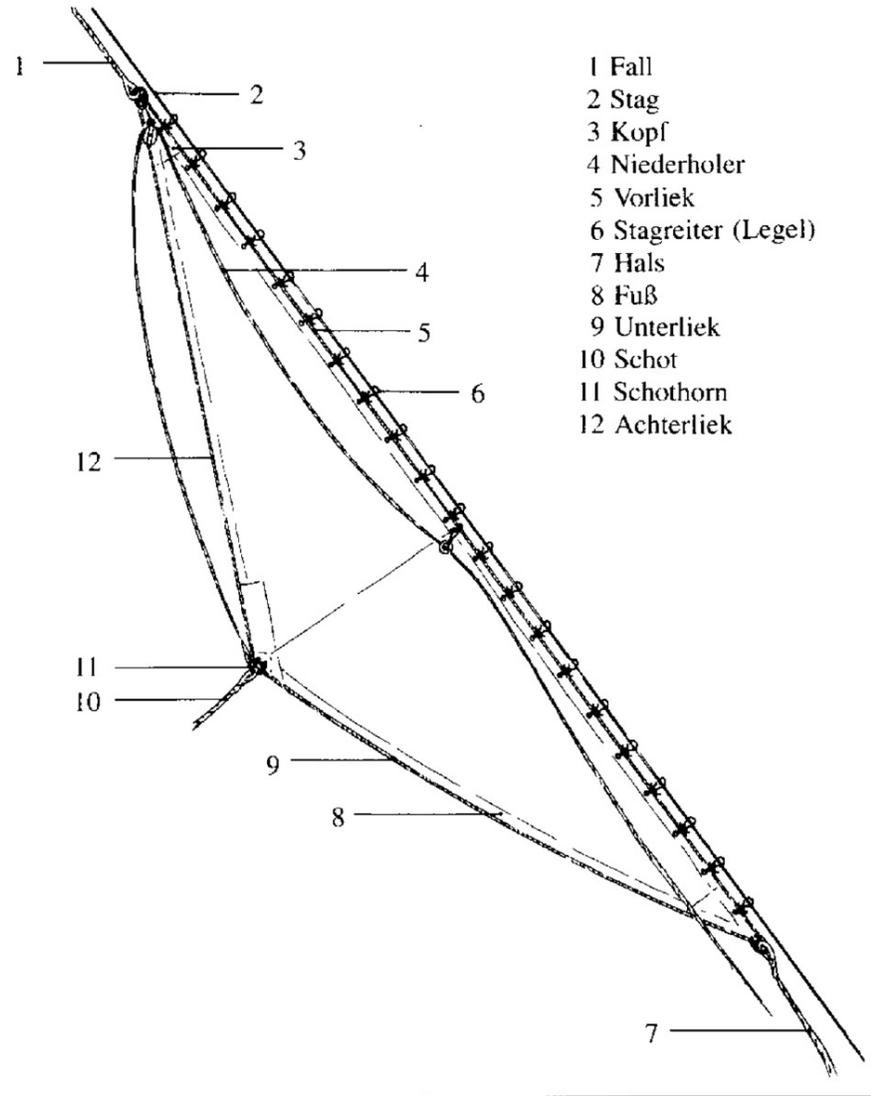
WANTEN&PARDUNEN



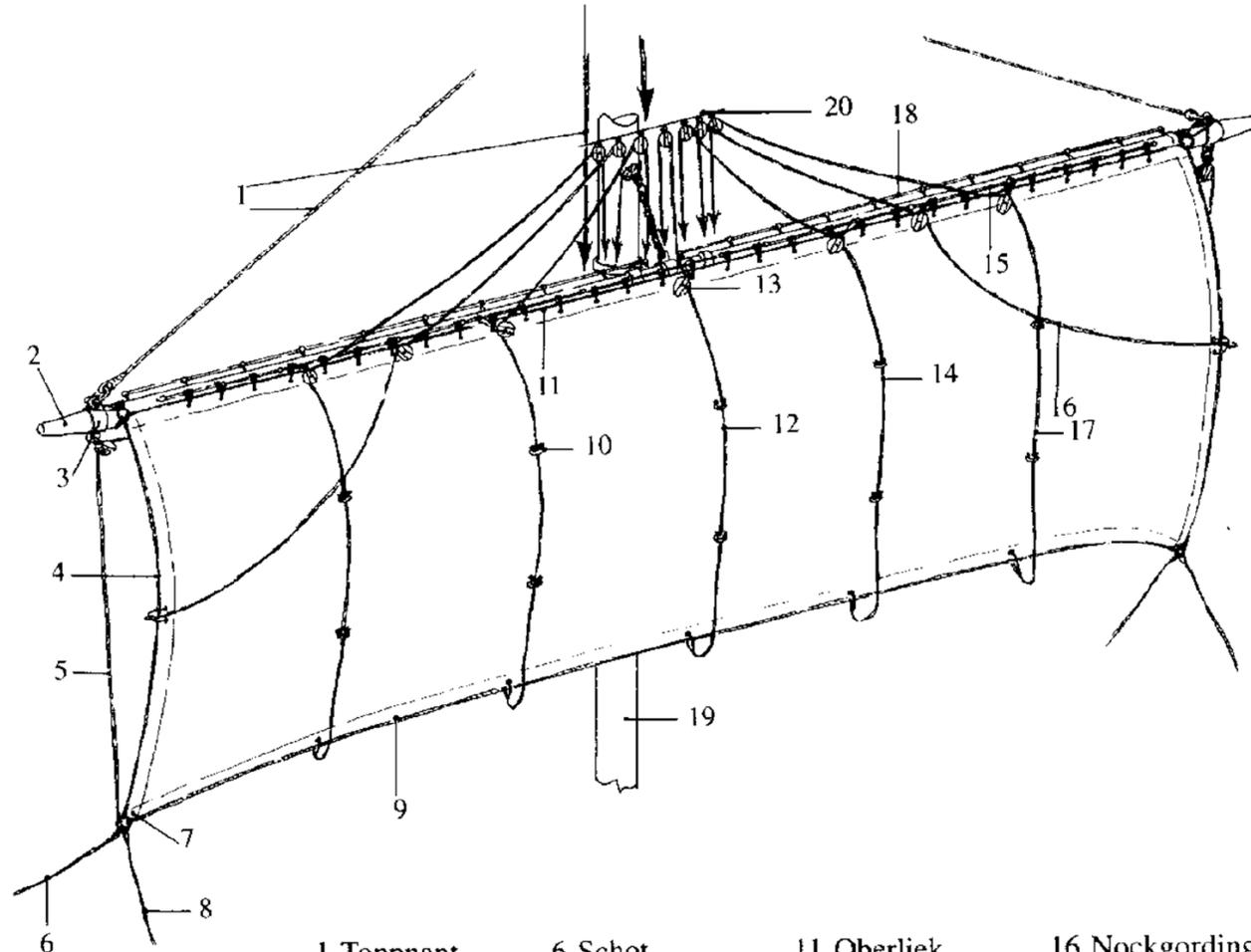
STAGEN



STAGSEGEL

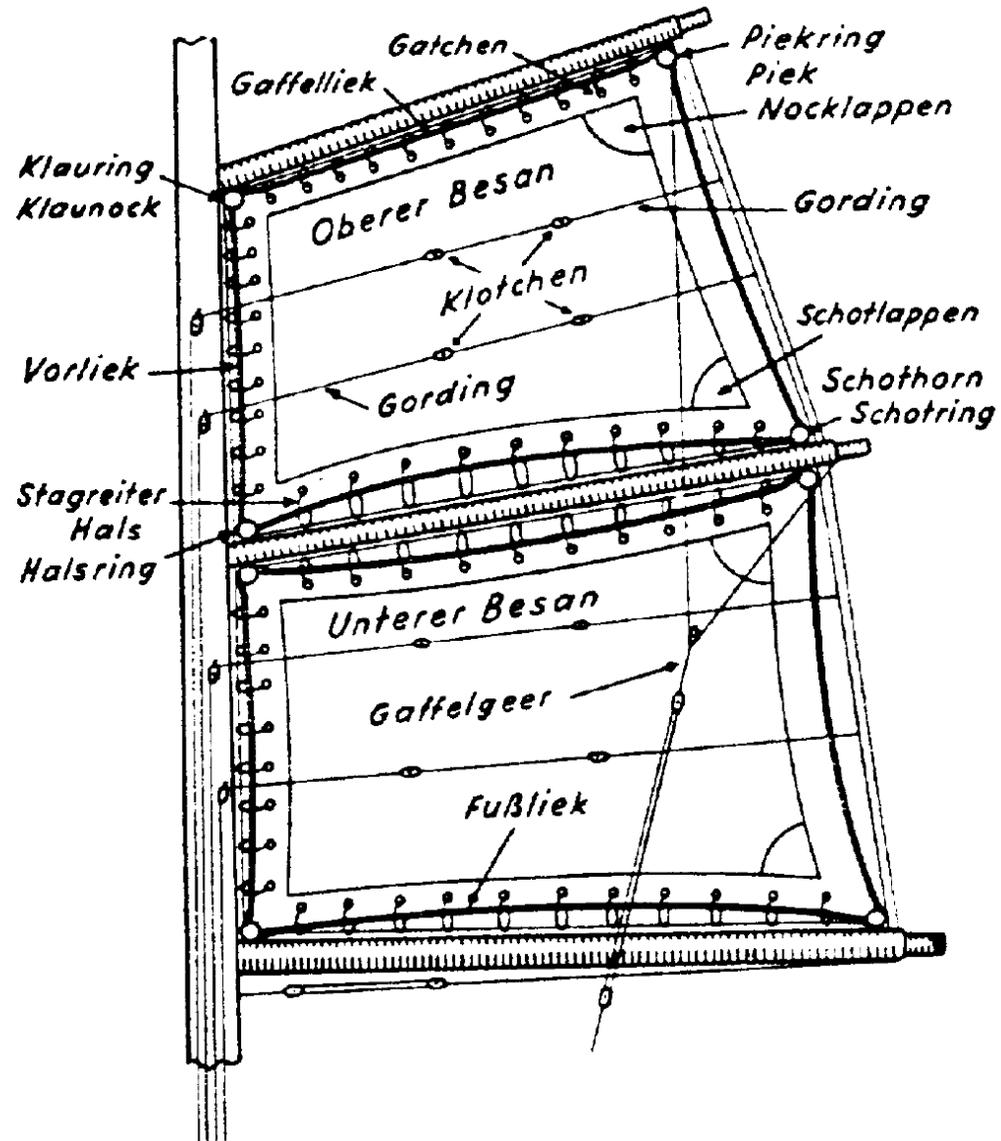


RAHSEGEL

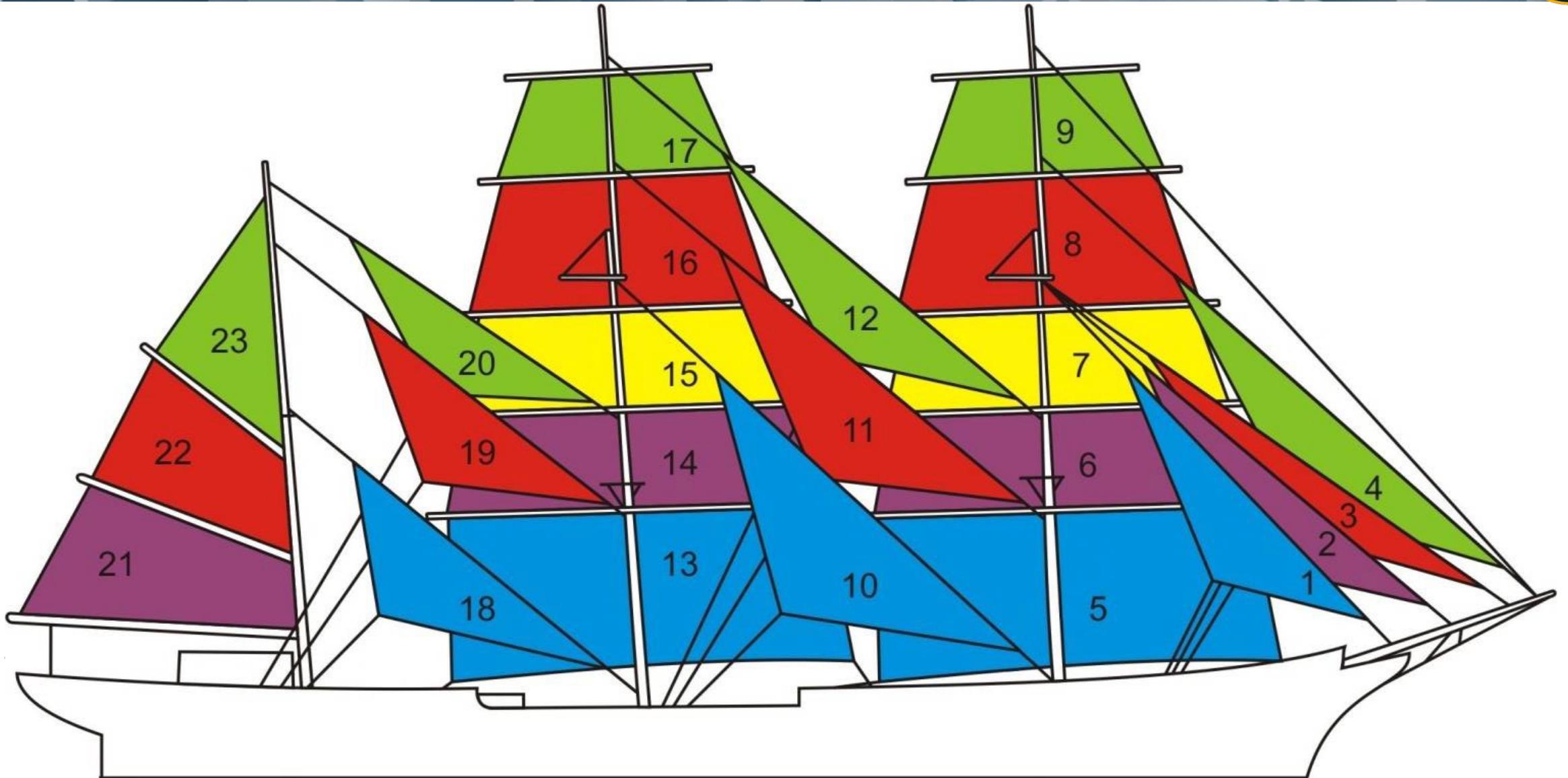


- | | | | |
|--------------|--------------|------------------|-----------------|
| 1 Toppnant | 6 Schot | 11 Oberliek | 16 Nockgording |
| 2 Rahnock | 7 Schothorn | 12 Innengording | 17 Außengording |
| 3 Nockbund | 8 Hals | 13 Leitblock | 18 Handstag |
| 4 Seitenliek | 9 Unterliek | 14 Mittelgording | 19 Mast |
| 5 Geitau | 10 Leitklote | 15 Jackstag | 20 Marssaling |

BESANSEGEL



SEGEL



Ausbildungsbetrieb



Vorausbildung
MSM

SaGMuT
MSM

Segelvor-
ausbildung
Im Hafen

Segel-
ausbildung
In See



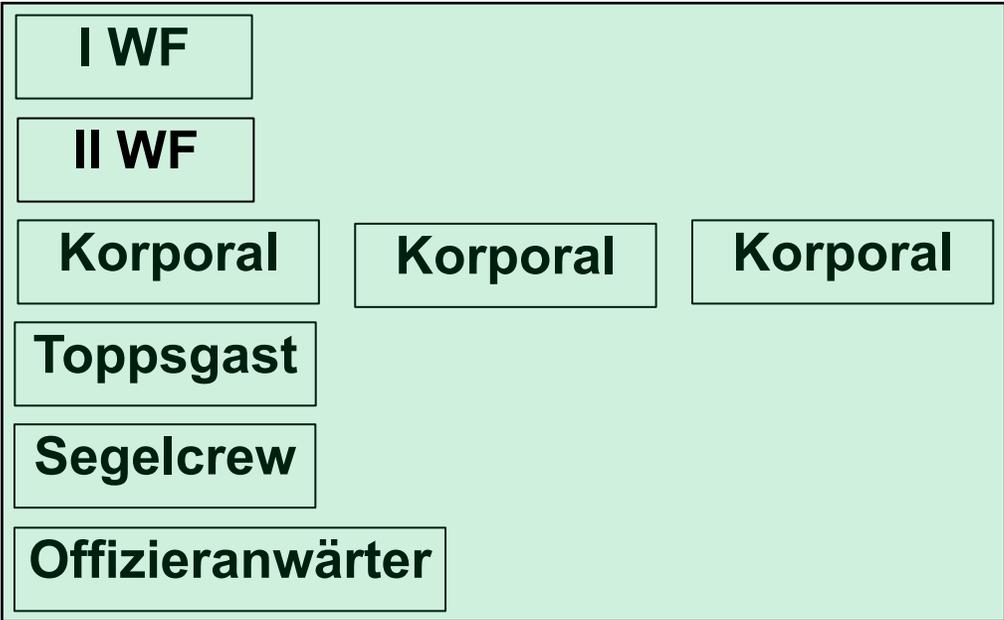
AUSBILDUNGSBETRIEB



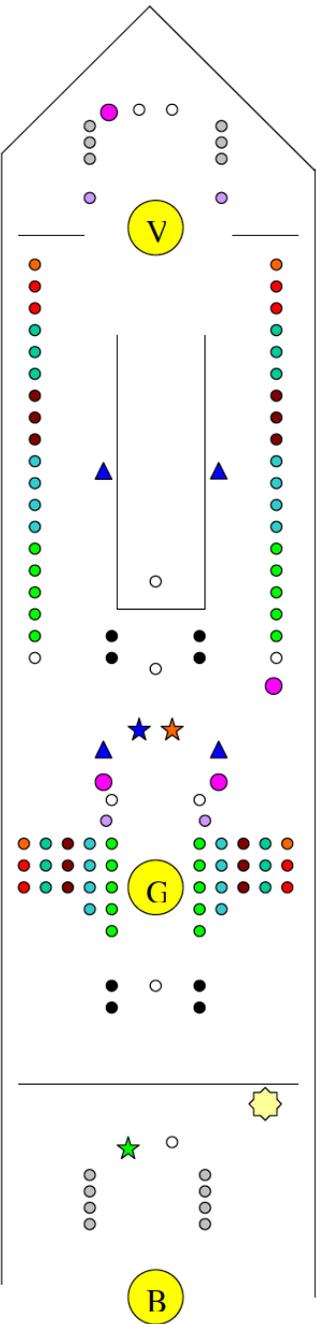
KDT

IO

ASO



☀	Brückensoffizier
★	Toppskommandeur VT
★	Toppskommandeur GT
★	Toppskommandeur BT
●	Wachführer
○	Unteroffiziere/ Korporäle
●	Fock-/ Großbesatzung
●	Untermarsbesatzung
●	Obermarsbesatzung
●	Brambesatzung
●	Royalbesatzung
●	Stagesegelfahrer
○	Vorstagesegel/ Besanfaher
○	Nagelbankfahrer
▲	Segeloffizier



Segelbetrieb



- **WIRKUNG DES WINDES**
- **FOLGERUNGEN FÜR RAHSEGLER**
- **SEGEL SETZEN / SEGEL BERGEN**
- **BRASSEN**
- **GRUNDLEGENDE SEGELMANÖVER**
 - Klar zum Anluven
 - Klar zum Abfallen
 - Wende
 - Halse
 - Backhalse
 - POB

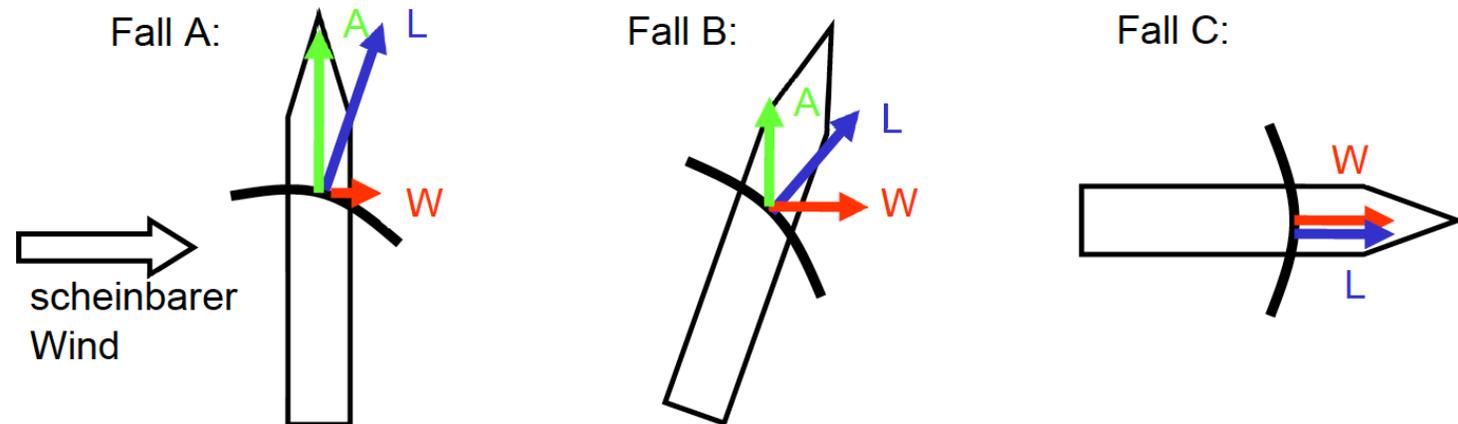
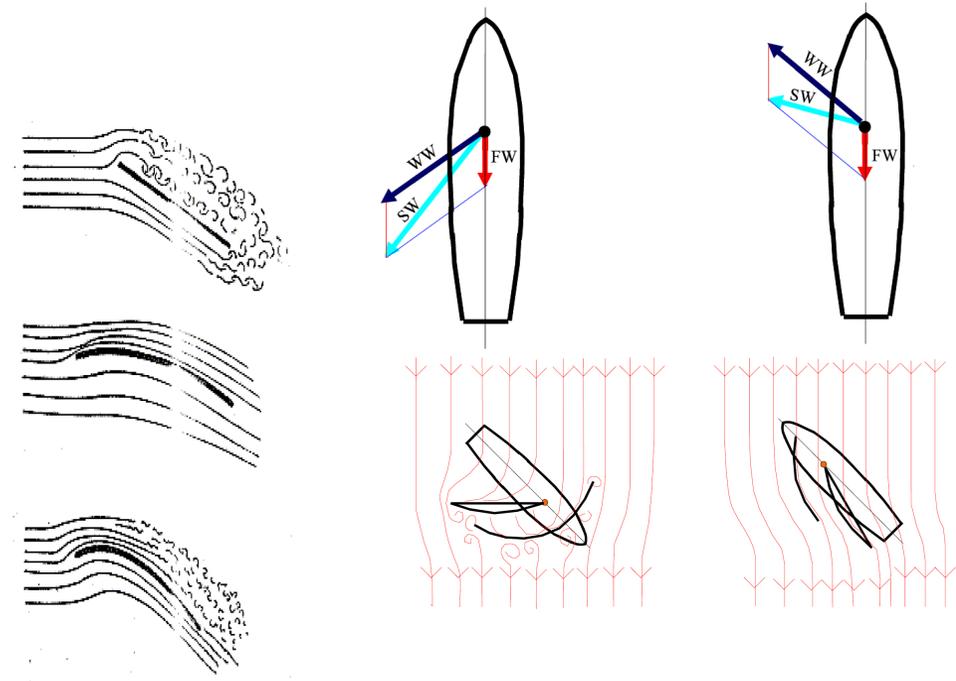
Wind nimmt in der Höhe zu

Wahrer Wind + Fahrtwind = scheinbarer Wind

Antrieb durch Widerstand

Antrieb durch Auftrieb
Entstehung des Vortriebs für das Schiff
bei 10°-20° Anströmwinkel

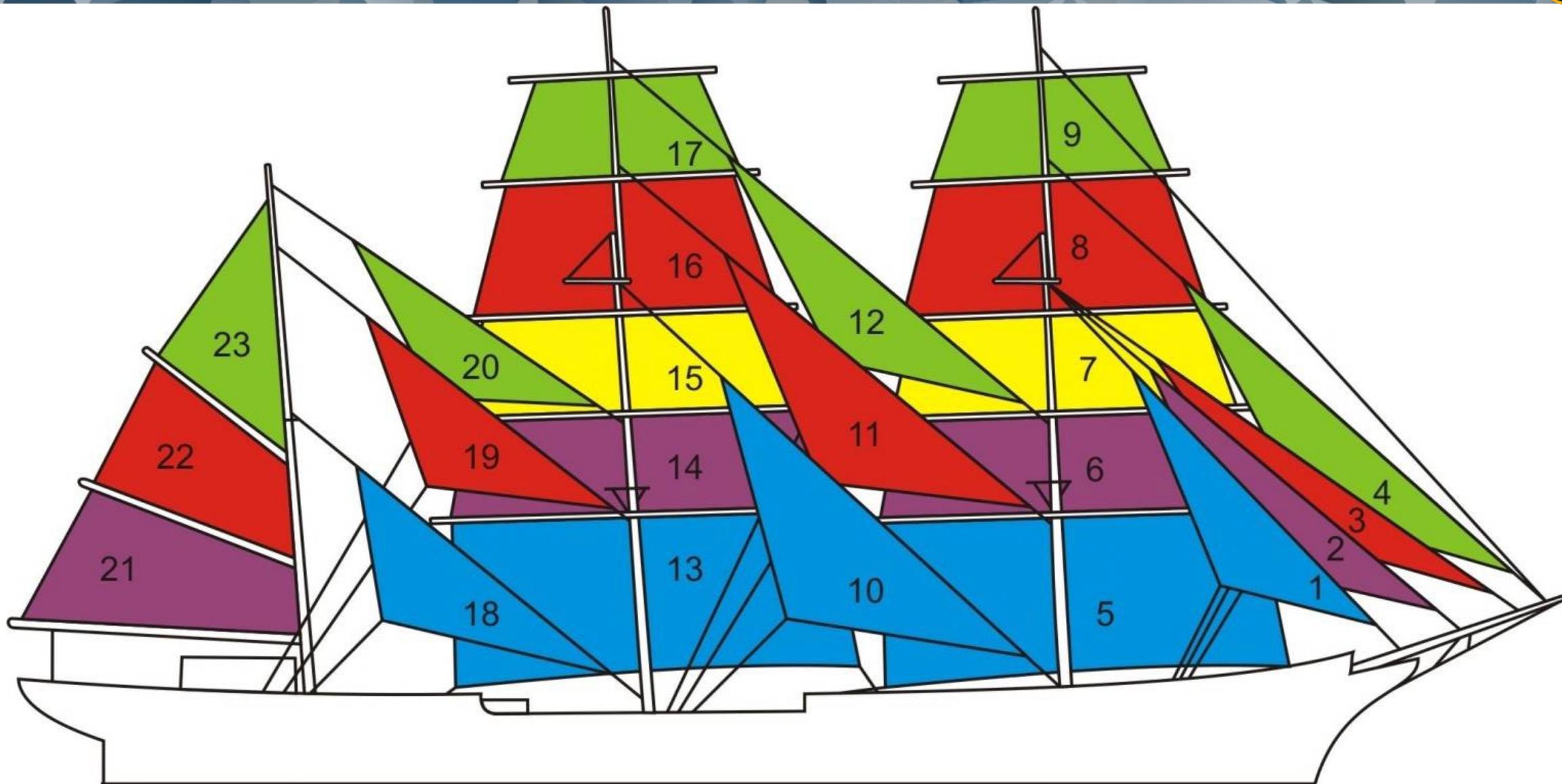
SW ist entscheidend





- 1. Segel werden nach oben kleiner, bringen allerdings ähnlichen Fahrtgewinn**
- 2. Segel sind am Wind flach, vor dem Wind bauchig zu fahren**
- 3. Für die optimale Anströmung muss ein „Fächer“ gebrast werden (Twist)**
- 4. Rahsegel sind optimalerweise auf eine Anströmung von 10° - 20° zu brassen**
- 5. Rahsegler können konstruktionsbedingt nicht höher als 80° zum Wahren Wind fahren**
- 6. Rahsegler laufen am besten auf Halbwind- und Raumschotkursen**
- 7. Luv-Brassen sind schwerer zu holen als Lee-Brassen**
- 8. Der Topp muss über Toppnant und Untersegelhals gedumpt werden**

SEGEL SETZEN SEGEL BERGEN

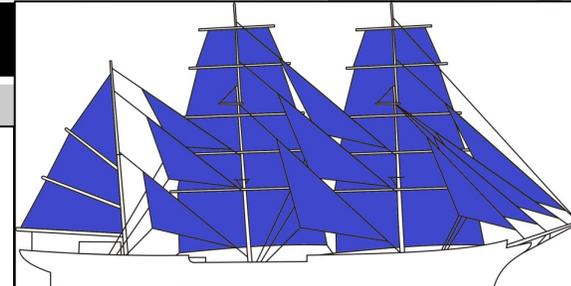
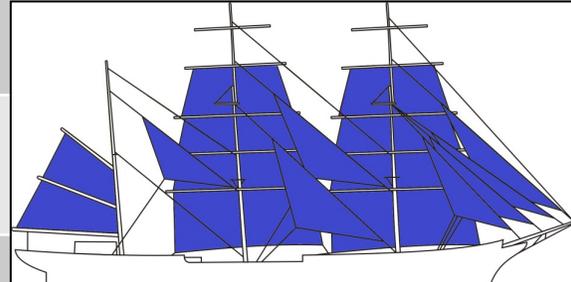


SEGEL SETZEN SEGEL BERGEN

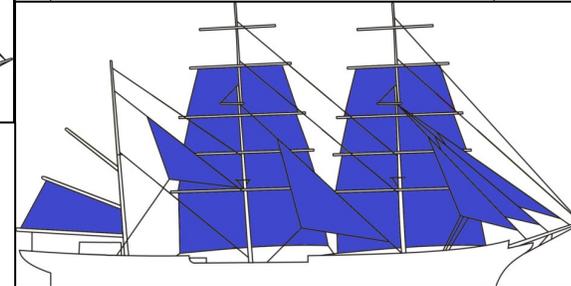
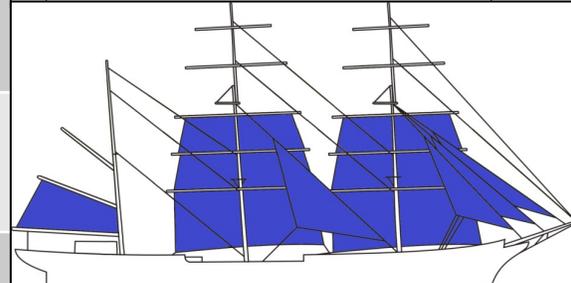


Windgeschwindigkeit

Bis 30 kn

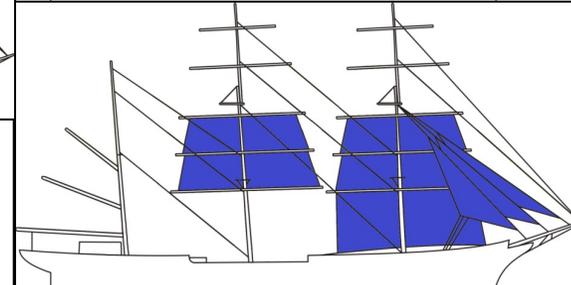
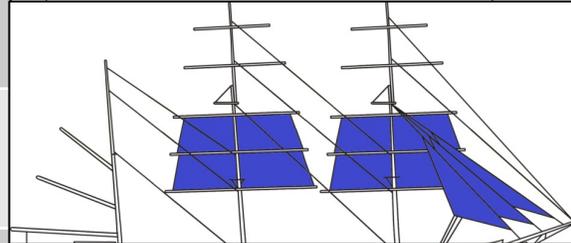


30kn – 35kn



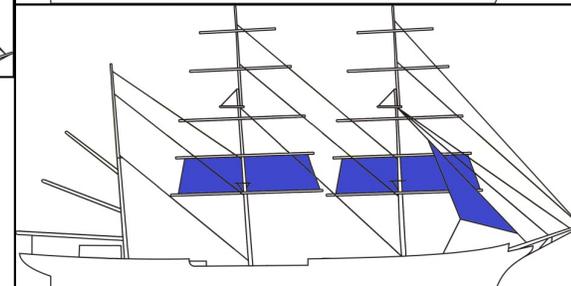
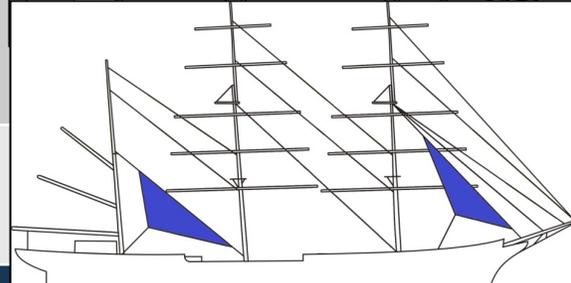
35kn – 40kn

40kn – 45kn



45kn – 50kn

50kn – 55kn



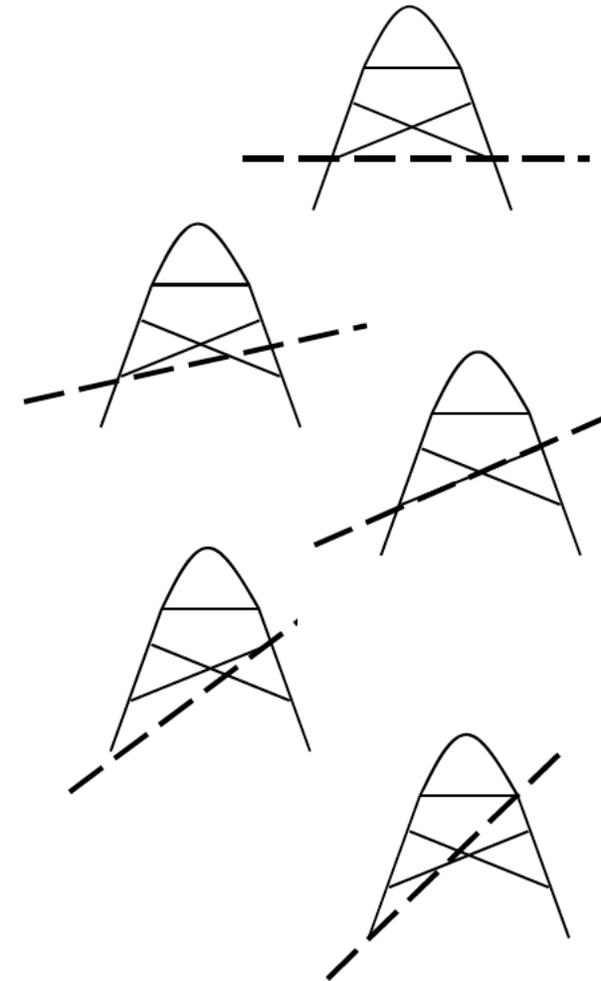
55kn – 65kn

Ab65kn

BRASSEN



Brasstellung	Winkel	Relative Anströmung	Anströmung am Segel	Fächer
Vierkant	(0°)	180°-135°	90°-45°	flach
Ein Strich	(11,25°)	135°-110°	55,25°-31,5°	flach
Zwei Strich	(22,5°)	110°-90°	42,5°-22,5°	fächerförmig
Frei von den Pardunen	(33,75°)	90°-70°	33,75°- 13,75°	fächerförmig
Hart angebrasst	(45°)	70°-55°	25°- 10°	fächerförmig



Fockrah bis 57° brassbar

Großrah bis 55° brassbar

Vortopp muss etwas härter stehen als der Großtopp

Düseneffekt

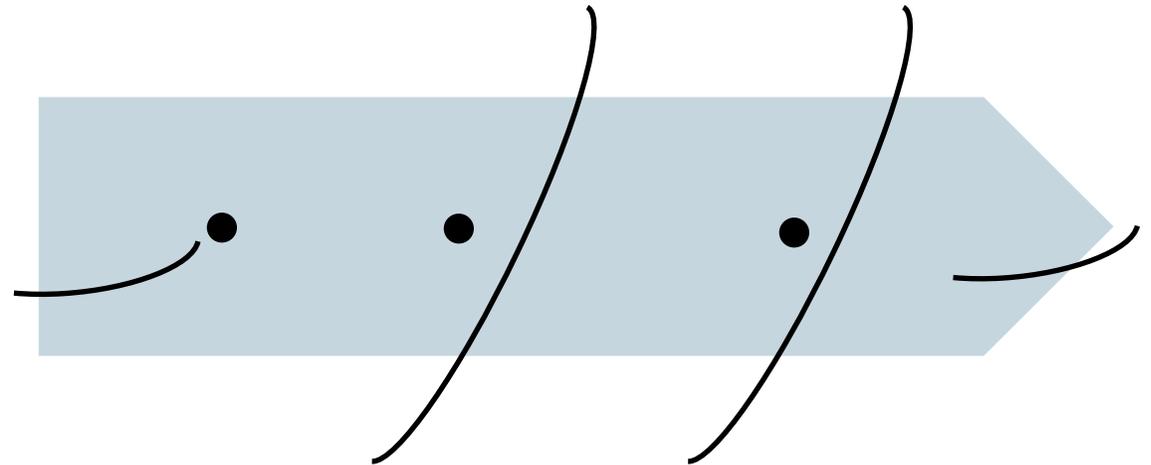
Sicherheitsaspekt (Großtopp fällt zuerst ein)

Rudergänger können nach dem Wind steuern

Vortopp kann bei Anströmung von >135° mehr Wind fangen

Erst grob, dann fein ausbrassen

1. Klar zum Anluven
2. Klar zum Abfallen
3. Wende
4. Halse
5. Backhalse
6. Person über Bord

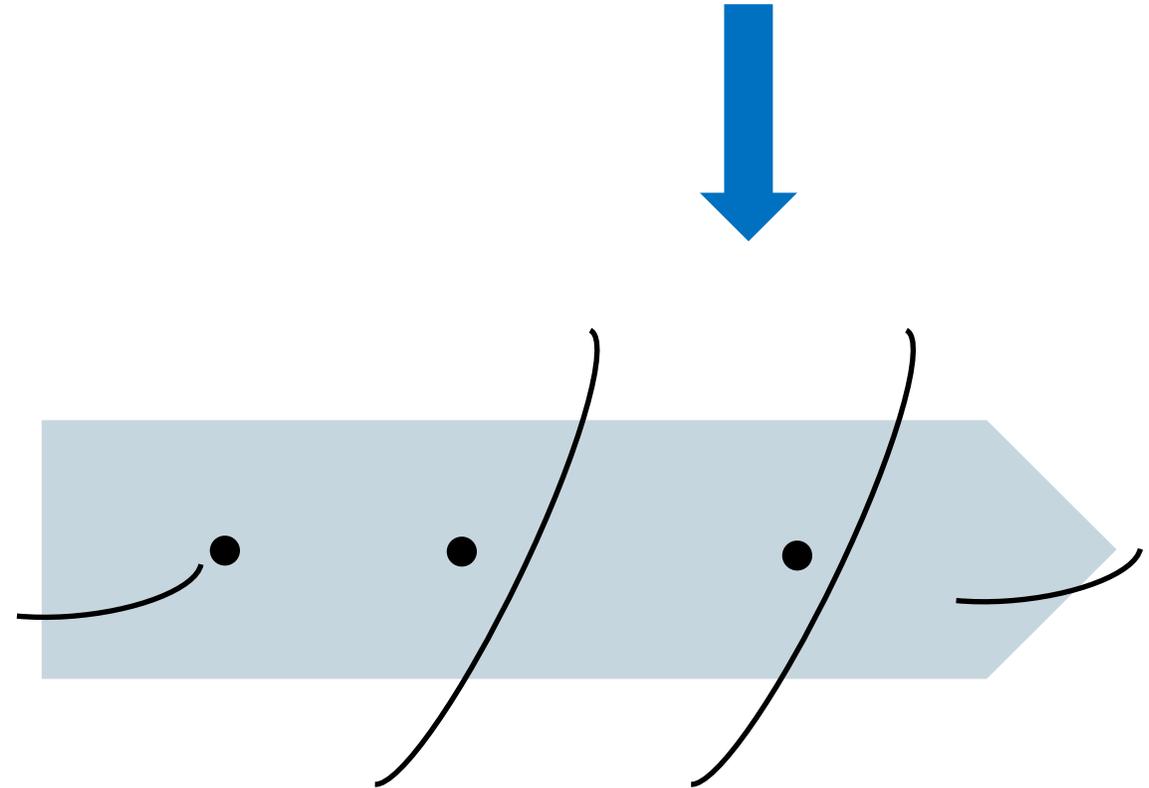


1. Druckpunktverschiebung nach achtern

1. Vorstagesegel bergen

2. Fock bergen

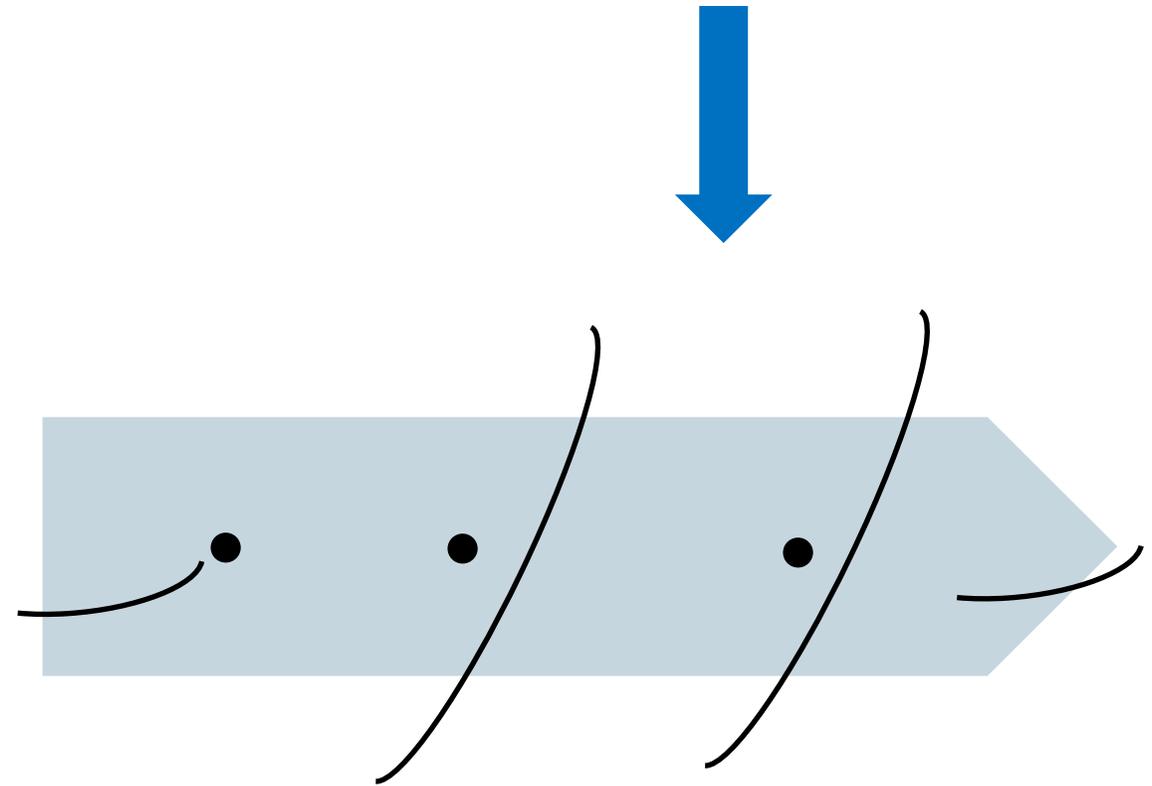
3. Großstagesegel bergen



1. Druckpunktverschiebung nach vorn

1. Besanstagesegel bergen

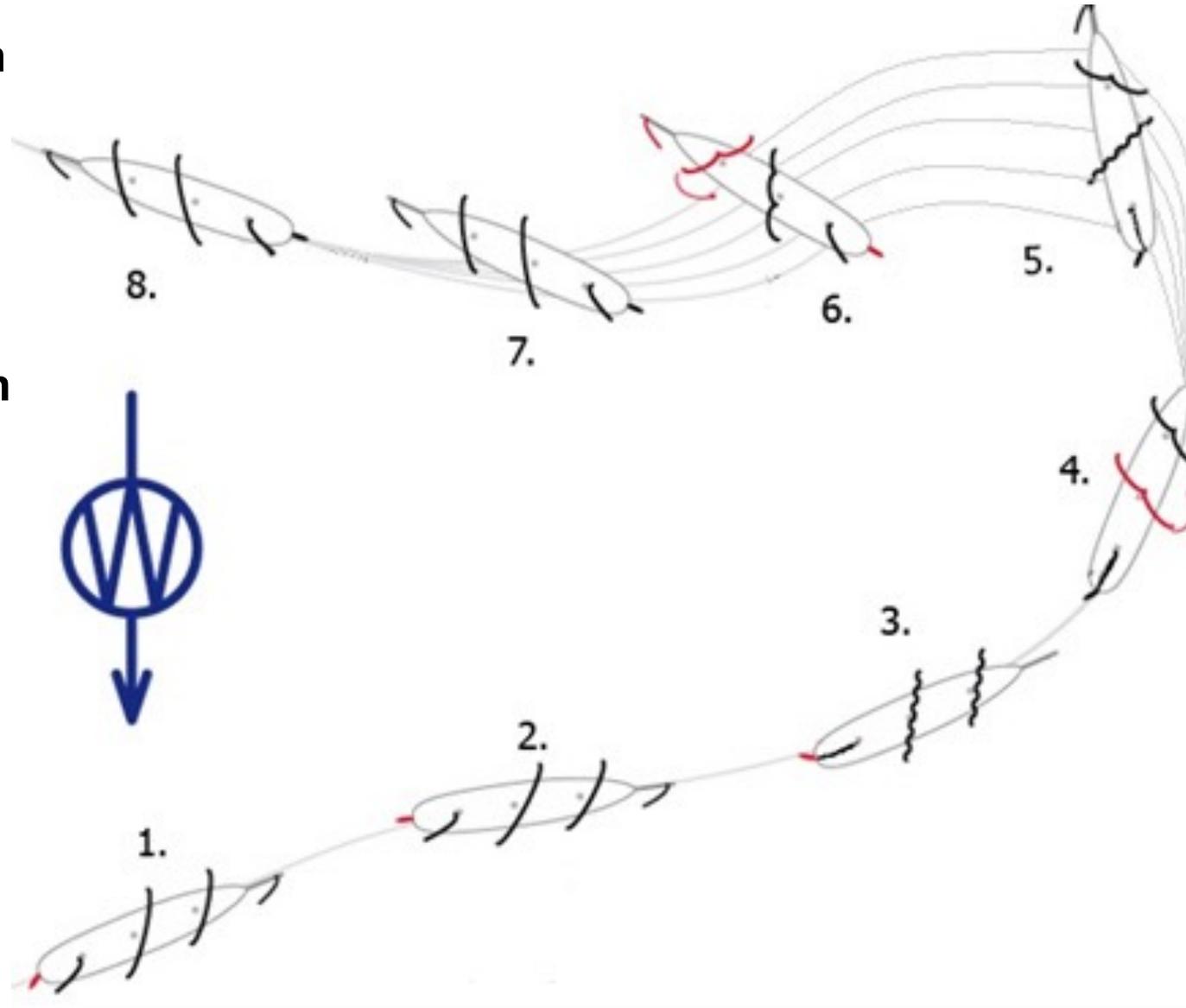
2. Besan bergen



WENDE



1. Vorstagegel bergen
2. Untersegel bergen
3. Besan mittschiffs
4. Anluven
5. Rund achtern
6. Vorstagegel setzten
7. Rund vorn
8. Untersegel setzen
9. Besan abfieren

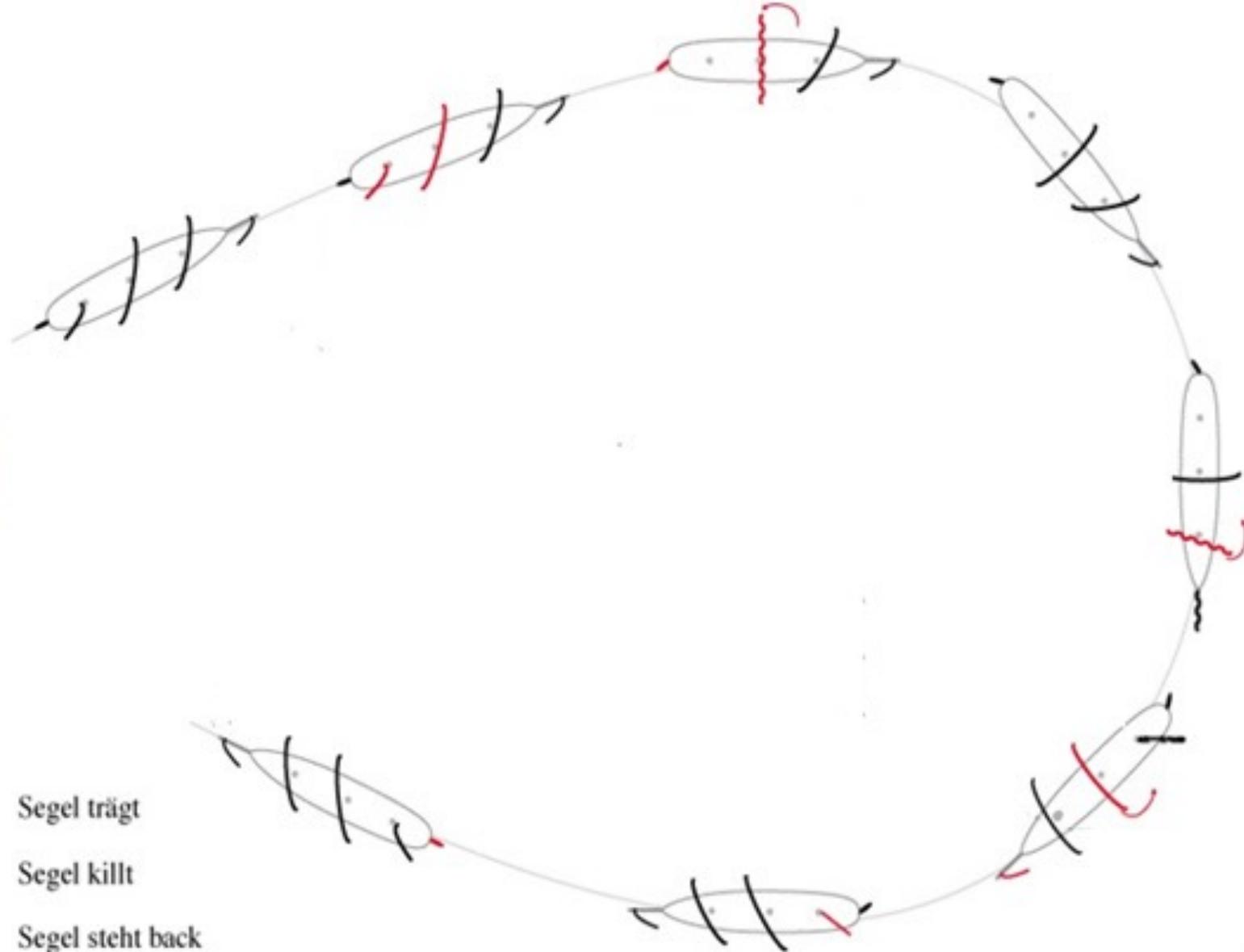
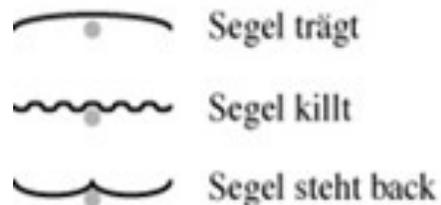


- Segel trägt
- Segel killt
- Segel steht back

HALSE



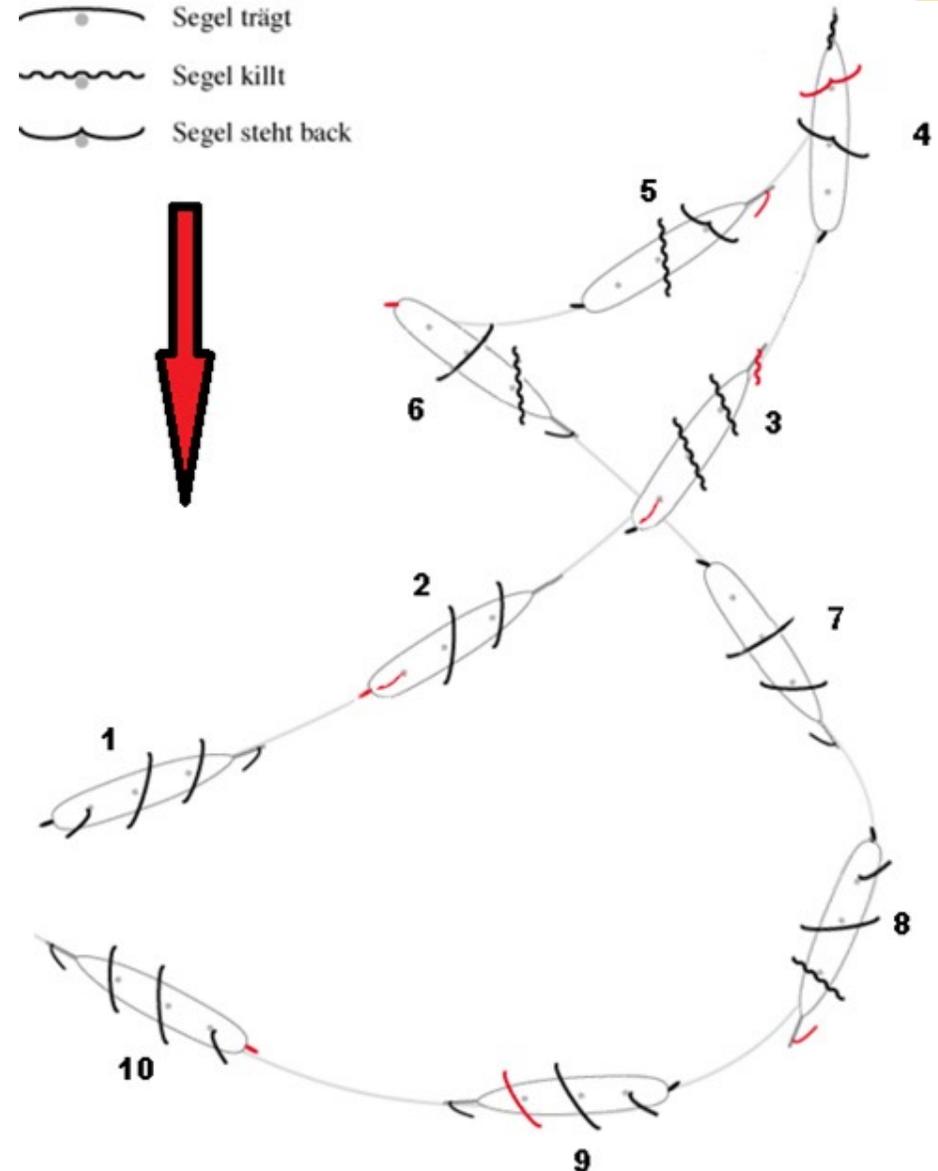
1. Besan bergen
2. Besan mittschiffs
3. Untersegel bergen
4. Achtern lebend brassen
5. Ruder legen
6. Vierkant achtern
7. Rund vorn
8. Vorstagsegelschoten übernehmen
9. Rund achtern
10. Untersegel setzen
11. Besan setzen



BACKHALSE

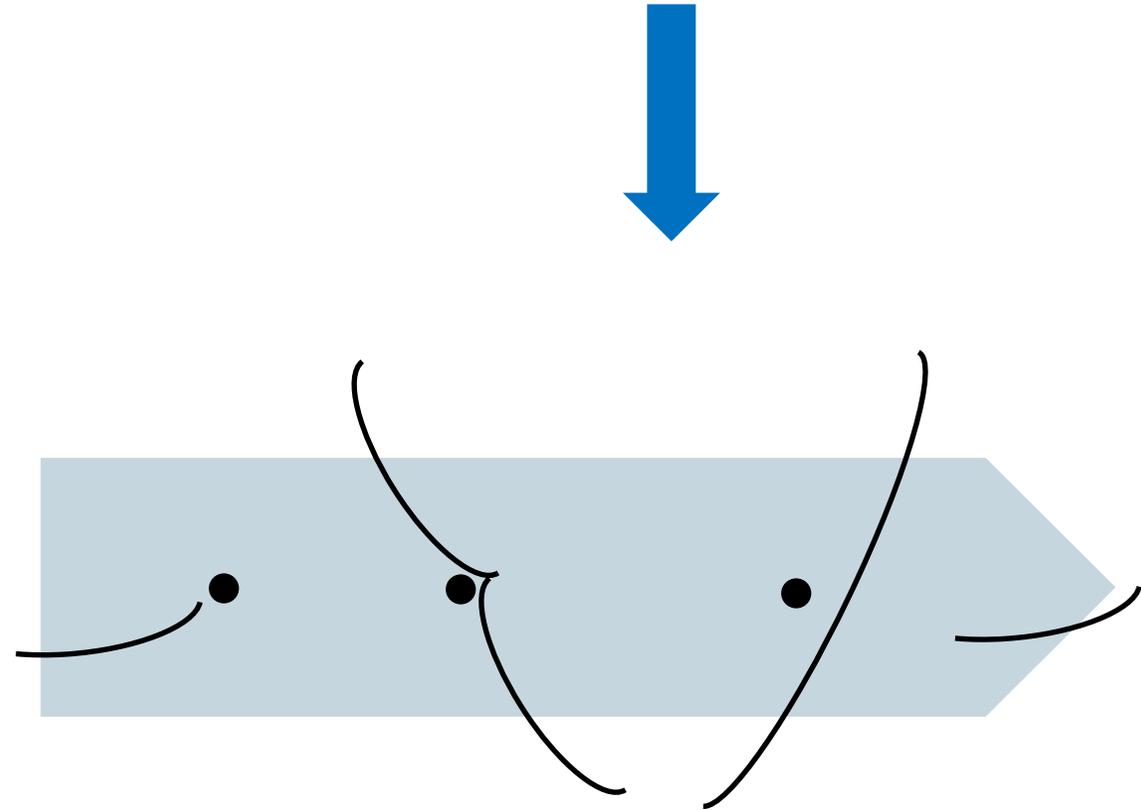


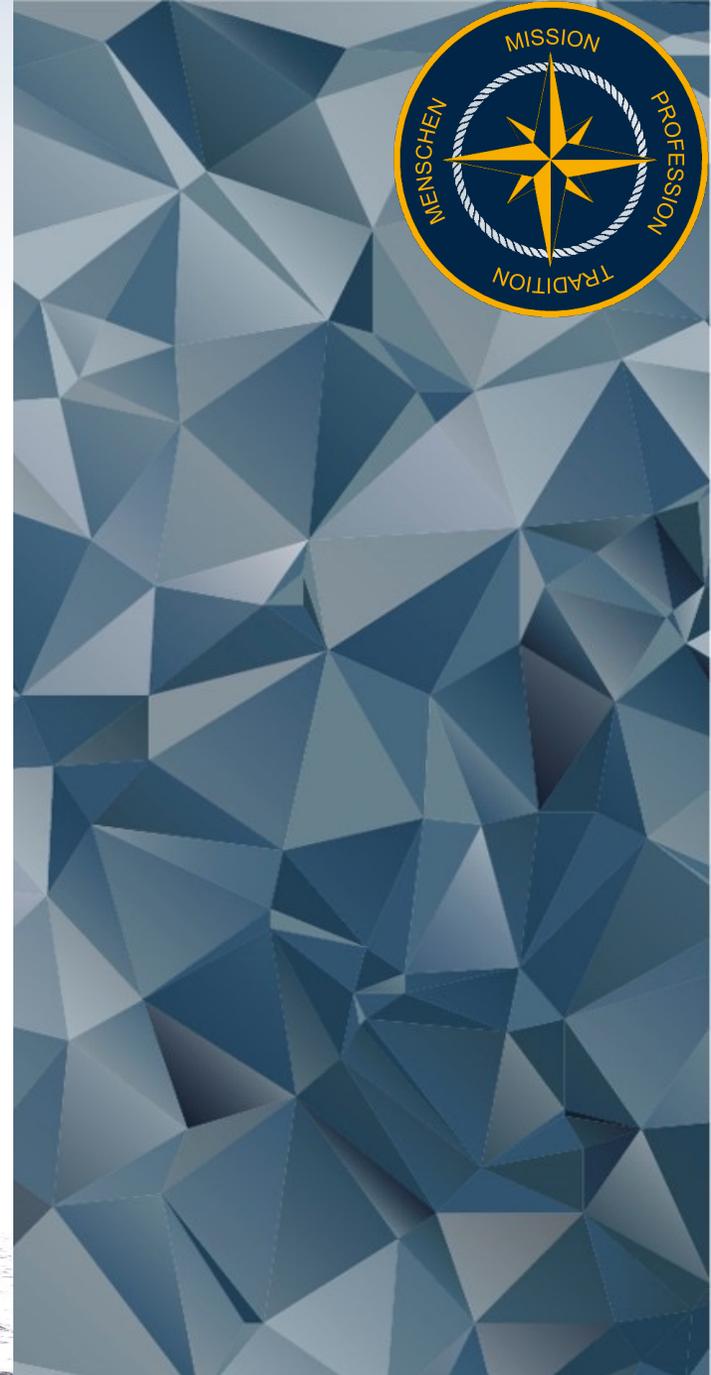
1. Vorstagesegel bergen
2. Untersegel bergen
3. Besan mittschiffs
4. Anluven
5. Rund vorn
6. Besan bergen
7. Vorstagesegel setzen
8. Vierkant achtern
9. Rund vorn
10. Vorstagesegelschoten übernehmen
11. Rund vorn
12. Rund achtern
13. Untersegel setzen
14. Besan setzen



1. Anluven

1. Groß bergen
2. Großstengestagesegel bergen
3. Rund achtern
4. Obersegel bergen





**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**