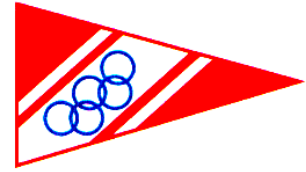


TSV SCHILKSEE

Segelabteilung



3. Seglerstammtisch am 09. Februar 2023

Segel und Rigg

Motor und Turbo des Segelbootes unter Last Timo Erps – Segelmachermeister aus Flensburg TT Sails



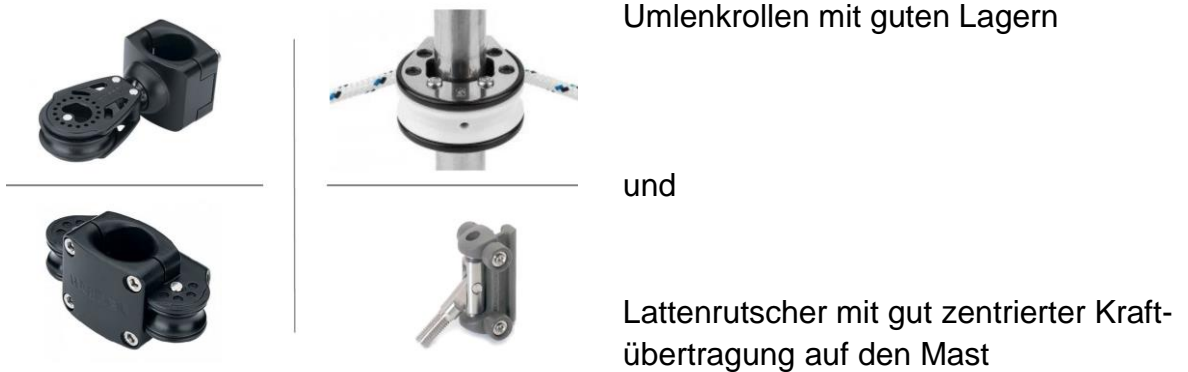
Zu unserem 3. Seglerstammtisch konnten wir Timo Erps begrüßen. Er hatte den Weg aus Flensburg auf sich genommen, um uns über Altbekanntes und Neues im Umgang mit unserer „Hardware“, den Segeln und dem Rigg zu informieren.

Nach einer kurzen Vorstellung seiner Person und seines Leistungsangebotes (<https://www.tt-sails.de/>) forderte er uns auf: „**Machen Sie es sich leicht!**“.

Gemeint waren insbesondere Wartungs- und Optimierungsmöglichkeiten:

- **An Mast- und Lattenrutschern**
Auf Abnutzung prüfen, verschlissene Rutscher können in der Nut verkanten und das Segelsetzen und -bergen erschweren.
- **Am Tauwerk**
Bei Neuanschaffungen auf Durchmesser achten, 10 mm Durchmesser entsprechen nicht immer auch 10 mm in der Realität und können in Umlenkrollen, Blöcken, Hebelklemmen etc. durch erhöhte Reibung zu erhöhtem Kraftaufwand führen.
- **An Führungsblöcken der Reffleinenführungen von Vorsegelrollanlagen**
Diese neigen dazu, in alle Richtung zu zeigen, nur nicht dahin, wohin sie sollen. Schief stehende Blöcke behindern die ungestörte Laufrichtung und erschweren die Bedienung. Also einfach mal neu ausrichten!

Empfehlenswert ist der Kauf höherwertigere Produkte. Deutlich bessere Lager verringern den erforderlichen Kraftaufwand erheblich. Einige Beispiele für sinnvolle Produkte:



■ An Trimmeinrichtungen für Holepunkt, Traveller, Achterstag, Unterliek

Gute Produkte verfügen über kugelgelagerte Leinenverstellungen und ermöglichen leichtgängige Bedienung. In der Regel bleiben Ersatzteile lange verfügbar.

Beim Unterliek geht die Empfehlung dahin, dieses lose zu fahren um die Trimmöglichkeiten durch den Unterliekstrecker zu verbessern. In die Keep eingezogenes Tauwerk trägt nicht zur Erhöhung der Festigkeit des Segel bei. Aber Achtung bei Holzriggs: Sicherer ist der Kraftschluss über die gesamte Nutlänge, ansonsten besteht das Risiko einer Beschädigung.



■ Modifikation des Segelplans - sofern möglich

Empfehlung: Die Verteilung Großsegel zu Genua eher mit viel Vorsegelfläche und kleinerem Großsegel.



Aber: Bei diesem Schiff nicht optimal für stärkeren Wind, selbst wenn die Segelfläche aufgerollt wird.



Eine sinnvolle Verbesserung für stärkeren Wind könnte ein frei fliegendes Kuttersegel sein, das über ein zweites Fall unterhalb des Vorstags bedient wird. Über dieses Fall und einen angebauten Furler kann das Segel ohne zusätzliches Stag eingesetzt werden. Für größere Boote liegen gute Erfahrungen mit dem Kuttersegel vor.

Ein weiteres Beispiel für eine gelungene Verteilung der Segelflächen:



Die Umkehrung der vorherigen Empfehlung der Segelflächenverteilung wird bei diesem Schiff durch den konstruktiven Versatz des Mastes zum Bug hin möglich. Hier wird stärker mit dem Trimm des Großsegels gearbeitet. Es verfügt deshalb auch über mehr Möglichkeiten zur Flächenveränderung. Das Vorsegel ist vom Tuch her stärker ausgelegt

und wird für jede Windstärke eingesetzt.

Eine weitere Alternative zur Gestaltung des Vorsegels für Leichtwind ist das Code Zero. Hierbei handelt es sich um eine große frei fliegende Genua. Erforderlich für ein reibungsloses Funktionieren des Code Zero sind ein Anschlusspunkt mit ausreichendem Abstand zum Vorstag und nach Möglichkeit ein partial getakeltes Rigg, um gegenseitige Beeinträchtigungen beim Aus- und Ausrollen mit dem Vorsegel zu vermeiden.



Einfach in der Handhabung, weil leicht und flexibel.

Bedient ein breites Windfenster sowohl bei Windwinkel als auch bei Windstärken.

Eignet sich sehr gut als Ergänzung zu einem Segelplan der grundsätzlich mit einem Allzweckvorsegel ausgerüstet ist.

Eine andere Ergänzung des Segelplanes ist ein Gennaker mit einem integrierten Furling System (IFS, OneSails), das ein zuverlässiges und sicheres Ein- und Ausrollen auch für kleine Crews sicherstellt.



Möglich wird dies durch den Ersatz starrer Kabel in der Vorliek durch ein Netz von strukturellen Fasern, die ins Segel integriert sind. Vorteile liegen u.a. im geringeren Gewicht und geringeren Packmaßen sowie beim Handling des gerollten Segels an Deck. Durch die Fasern verteilen sich die Kräfte besser, Lasten an den Fallen werden um ca. 30-35% reduziert.

Aber: Kein Standardprodukt. Fertigung nach Absprache mit dem Kunden und gfls. Umbauten an den Anschlagpunkten am Schiff (z. B. Bugspriet).

Ausblick auf die Zukunft (OneSails)

- **Zero sag Headsail**

Vorsegel als statischer Bestandteil des Riggs. Keine Rollsegel, sondern die Segel werden mit Stagreitern oder Nut geführt. Starke Ausführungen im Vorliekbereich entlasten das Vorstag und entlasten das Rigg.

- **Recycling fähige Tücher**

Aufarbeitung gebrauchter Segel zur Verwendung als Einsatzstoff für andere Bauteile.



- **Entwicklung und Verwendung moderner Membranen**

Verwendung langlebiger und hochbeanspruchbarer Membranen

(z. B. OneSails - 4T FORTE™ Composite, <https://www.onesails.com/de/4t-forte>).

Was habe ich an diesem Abend noch gelernt? Ach ja:

- Es gibt textile Stagreiter!
- Man kann eine Fock auch ohne Rolleinrichtung reffen!

Lieber Timo, das war ein inhaltsvoller Abend, der hier nur unvollständig wiedergegeben werden kann! Aber dafür gibt es ja Dich und deine Beratung!

Vielen Dank Dir für deine Ausführungen.

Wer mehr über Timo und seine Segelmacherei erfahren möchte, schaue mal auf www.tt-sails.de .

Fotos: Alle Aufnahmen Timo Erps, TT-Sails

B/R