TAKELUNGSARTEN -

Grundlegende Überlegungen zum Rigg

Ohne Zweifel hat in den letzten Jahrzehnten die topp-getakelte Slup ihre Überlegenheit am Markt demonstriert und gerade im Serienbau nahezu jegliche andere Takelage abgelöst und aus den Häfen beinahe vertrieben. Mit Einsatz von moderner Technik sind auch für kleine Crews ihre großen Segel ohne großen Kraftaufwand zu bedienen und die Industrie bietet laufend neue Entwicklungen an, um den Kunden die Vorteile der topp-getakelten Slup in allen Zügen genießen zu lassen.

Um so weniger verwundert es, wenn man immer weniger Segler antrifft, die von Erfahrungen an Bord Yachten mit alternativen Takelagen erzählen können und so den Vorteil haben, sich bei der Entscheidung über eine eigene Yacht auch ein individuell abgestimmtes Rigg wählen können.

Um nun für das eigene Blauwasserboot eine passende Takelage zu wählen, sind zuerst grundlegende Überlegungen zu treffen, welche auf die endgültige Entscheidung bedeutende Auswirkungen haben können. Auch wir haben uns verschiedene Gedanken über das bevorzugte Rigg gemacht, noch lange bevor wir uns auf den Gebrauchtbootmarkt gestürzt haben um nach den passenden Rumpf zu suchen, weshalb ich hier in diesem Bericht über einige dieser Grundgedanken schreiben will, bevor ich einige der vielen Takelagen für Yachten vorstelle.

Anforderungen

Was wird nun also vom Rigg einer Blauwasseryacht verlangt? Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Yacht von kleiner Crew betrieben wird, in den meisten Fällen muss das Rigg sogar "einhandtauglich" sein. Wie bereits im Artikel "Sturmsegeln - mit kleiner Crew im

Alle Bilder und Texte sind Eigentum von Claudia & Jürgen Kirchberger und dürfen nur im privaten und nicht kommerziellen Bereich mit Verweis an die Quelle www.fortgeblasen.at verwendet werden. Wir freuen uns über Rückmeldungen an unterwegs@fortgeblasen.at Viel Spass beim Lesen!

Rigg und Segel – Takelungsarten

schweren Seegang" von mir beschrieben, sollte prinzipiell die Bedienung aller Segelflächen auf das schwächste Crewmitglied abgestimmt sein, denn spätestens im Notfall kann der sichere Umgang mit den Segel vom schwächsten Mitglied an Bord eine entscheidende Rolle spielen.

Grundsätzlich muss man davon ausgehen, dass die Blauwasseryacht in allen Richtungen bestmöglich laufen muss. Die alte Überzeugung, dass eine Yacht auf Langfahrt keine befriedigenden Amwind-Eigenschaften nötig hat, ist mit Sicherheit überholt und stimmt in keiner Weise. Auch wenn der Weltbesegler von raumen Winden spricht und ein wochenlanges Aufkreuzen zu seinen Albträumen gehört, ist es dennoch nötig, dass die Yacht

auch am Wind gute Eigenschaften zeigt und Höhe laufen kann. Spätestens beim Versuch, sich beim aufkommenden Schlechtwetter von einer Leeküste frei zu kreuzen, ist jeder Segler froh, wenn sein schwimmendes Zuhause auch hoch am Wind agiel arbeitet.

Da Blauwasseryachten die meiste Zeit per Windfahne oder Autopilot gesteuert werden, hilft es, wenn das gewählte Rigg die Yacht unterstützt, möglichst kursstabil zu segeln. Wird das Boot vorwiegend per elektrischen Autopilot gesteuert, spart ein kursstabil segelndes Boot wertvolle Elektrizität und auch die Windfahnensteuerung kann bei einem extrem lufgierigem Boot schnell einmal Probleme bekommen.

Natürlich muss auch daran gedacht werden, dass die gewählte Riggform auf einer Fahrtenyacht mit den unterschiedlichsten Wind- und Wetterbedingungen konfrontiert wird und einer Dauerbelastung standhalten muss. Das Rigg muss daher sehr stabil und nach höchsten Standart gebaut werden und muss sowohl große Leichtwindsegel wie auch aufs kleinste gereffte, schwere Sturmbesegelung tragen können. Nun kann man sich denken, dass diese Anforderung ohnehin auf jede seegängige Segelyacht gestellt werden, was ich auch grundlegend unterstreiche, doch zeigt die Praxis in vielen Beispielen Gegenteiliges. Viele Reffsysteme zeigen schon bei mittleren Windgeschwindigkeiten Probleme und manche Bauteile ermüden nach wenigen gesegelten Meilen. Nach dem ersten großen Schlag, zum Beispiel über den Atlantik in die Karibik, beginnt für viele Blauwassersegler eine nervtötende und geldraubende Rallye nach Austauschteilen und die haarsträubendsten Geschichten über gebrochene Terminals oder auseinander fallende Blöcke machen ihre Runden in der Ankerbucht.

In vielen Fällen muss das Rigg von Blauwasseryachten auch als Träger für verschiedenste Geräte und Antennen herhalten. Auch diese Tatsache muss bei der Wahl des Riggs bedacht werden.

Ein zukünftiger Tausch der Segel wird auf Langfahrt früher anfallen als erhofft. Eine Tatsache, die schon bei der Wahl der Takelage eine entscheidende Grundlage ist. Riggs, die für extravagante, hochmoderne oder sehr veraltete Segelschnitte gebaut sind, können unterwegs ein beachtliches Loch ins Budget reißen, sofern sich die Crew nicht selbst neue Segel näht (was heute bestenfalls noch bei Dschunken anzutreffen ist).

Und schließlich und endlich muss das Rigg einer Blauwasseryacht so ausgelegt werden, dass es so weit als möglich von den Eignern selbst gewartet und repariert werden kann, die Masten müssen ohne große Probleme zum Aufentern geeignet sein und alle Teile des Riggs müssen zu kontrollieren sein. Rollanlagen, die sich im Mast verstecken, haben somit meiner Einschätzung nur eingeschränkt Berechtigung auf Langfahrt.

Alle Bilder und Texte sind Eigentum von Claudia & Jürgen Kirchberger und dürfen nur im privaten und nicht kommerziellen Bereich mit Verweis an die Quelle www.fortgeblasen.at verwendet werden. Wir freuen uns über Rückmeldungen an unterwegs@fortgeblasen.at Viel Spass beim Lesen!

Rigg und Segel – Takelungsarten

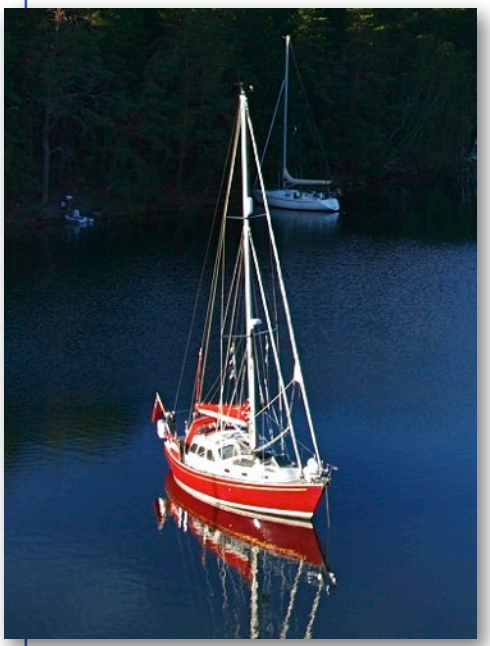
Nachdem nun viele Anforderungen ans Rigg von Langfahrtyachten gesammelt sind, kann man sich nun Gedanken machen, welche Varianten am Markt erhältlich sind und am besten zu den persönlichen Anforderungen passen.

Takelungsarten

Natürlich ist heutzutage auch auf Blauwasseryachten das Bermudarigg, auch Hochtakelage genannt, die gängigste Takelage, so wie sie in den meisten Yachthäfen der Welt das Bild prägt.

Ihre starken Vorteile liegen einerseits in den guten Amwind-Eigenschaften, andererseits darin, dass diese Takelage mit den unterschiedlichsten Segel geriggt werden kann. Für den Blauwassersegler ist ihre Dominanz am Markt ein weiterer Vorteil, da Ersatzsegel weltweit leicht zu bekommen sind.

Innerhalb der Hochtakelage hat sich zur Zeit die Slup als die gängigste Form heraus gestellt. Mehrmastige Yachten verschwinden immer mehr von der Bildfläche. Moderne Technik hat es dem Segler leichter gemacht, mit den verhältnismäßig großen Segeln einer Slup zu arbeiten, ein riesiges Groß und eine annähernd gleich große Standardgenua werden auf modernen Yachten über Rollsysteme gesetzt und geborgen. Auch wenn die Arbeitserleichterung groß ist und sich viele Segler ein Segeln ohne Rollsysteme kaum noch vorstellen können, sind viele Anlagen kritisch zu betrachten.



Rollanlagen sind in jedem Fall teuer und störungsanfällig, bringen erhebliches Gewicht ins Rigg, eingerollte Segel haben nur noch einen schlechten Stand und werden im Starkwind zu einem nicht abzuschätzenden Risiko. eine hochgetakelte Slup hat auf alle Fälle den Vorteil, dass sie sportliches Segeln ermöglicht und bei richtigem Trimm meist eine kursstabile Fahrt der Yacht erzielt werden kann. Eine Unzahl an Segelvariationen sind bei diesem Rigg möglich und durch die geringe Anzahl an Segel kann sie meist auch Einhand bedient werden.

Gerade ältere Blauwasseryachten sind noch gerne als Ketsch geriggt. Durch diese Aufteilung der Segelfläche kann auch eine schwere Yacht mit handlichen Segelgröße ausgestattet werden, was nicht nur das Setzen und Bergen der Segel von Hand auch einem schwächerem Crewmitglied erleichtert, sondern auch die Möglichkeit gibt, die Segelfläche optimal und mit verhältnismäßig wenig Aufwand auf die vorherrschenden Windverhältnisse einzustellen. Auch bei diesem Rigg sind die Segel verhältnismäßig leicht nachzukaufen, auch wenn bei mancher Ketsch durch die steilen Backstagen des Großmastes ein durchgelattetes Groß nur beschränkt möglich ist. Wird mit einer Ketsch auf Langfahrt gegangen, zeigt sich der Besanmast als sehr beliebter Geräteträger. Antennen und Geräte können hier montiert werden, ohne dass sie zu Hindernissen für Segel werden. Das Rigg kann sehr kursstabil getrimmt werden und, ein immer genannter Vorteil der Ketsch ist die Tatsache, dass bei einem Mastbruch nicht immer das gesamte Rigg betroffen sein muss, die Yacht kann unter Besan aus eigener Kraft in den nächsten Hafen gesegelt werden. Im Vergleich zu einer Slup ist das Rigg der Ketsch allerdings ungleich teuer und schwer.

Alle Bilder und Texte sind Eigentum von Claudia & Jürgen Kirchberger und dürfen nur im privaten und nicht kommerziellen Bereich mit Verweis an die Quelle www.fortgeblasen.at verwendet werden. Wir freuen uns über Rückmeldungen an unterwegs@fortgeblasen.at Viel Spass beim Lesen!

Ähnliche Vor- und Nachteile gelten für den Schoner, der jedoch nur noch selten anzutreffen ist.

Die Yawl war ein beliebtes Rigg während der Zeit der Gaffelseger, der verhältnismäßig kleine Mast hinter der Ruderanlage sollte die Kursstabilität der Yacht verbessern und die Arbeit am Ruder erleichtern. Moderne Yachten werden kaum noch als Yawl angeboten und nur in Ausnahmen trifft man Blauwasseryachten mit dieser Takelage.

Generell besteht bei der Hochtakelage die Möglichkeit, die Blauwasseryacht als Kutter zu riggen. Dieses innere Vorstak kann erhebliche Vorteile haben, sie bietet einen optimalen Platz für ein Sturmsegel und kann bei wenig Wind die Arbeit des Vorsegels mit zusätzlicher Segelfläche verbessern.

Soll die Yacht mit einem Dschunkenrigg ausgestattet werden, ist darauf zu achten, dass das Bootsdesign das zusätzliche Gewicht des Holzmasten weit vorne am Vorschiff auch problemlos tragen kann. Außerdem kann damit gerechnet werden, dass die ständig gefahrenen Dschunkensegel bald erste Ermüdungen zeigen, denn sie werden bei jeder Windgeschwindigkeit gefahren und gerefft, und nicht, wie bei anderen Takelarten, je nach Wetter ausgewechselt. Dschunken sind einhandfähig und nicht besonders arbeitsintensiv, ihre Amwindeigenschaften sind jedoch nur wenig befriedigend.

Ab und zu trifft man Blauwassersegler mit Dtschunkenrigg. Dieses alte, chinesische Rigg ist kostengünstig zu fertigen, da die Holzmasten ohne Wanten gefahren werden und die Segel, ausgestattet mit Bambuslatten, mit einer entsprechend starken Nähmaschine meist selbst gefertigt und repariert werden können.

Das in alten Tagen so beliebte Gaffelsegel ist zwar besonders schön anzusehen, verschwindet jedoch leider auch immer mehr aus dem Feld der Segelyachten. Ihr Nachteil besteht meist in der kurzen Länge der Vorstagen, die nur kleine Vorsegel erlaubt und so die Yacht in vielen Fällen wenig kursstabil segeln lässt und nur wenig Höhe am Wind erlaubt.

Alle Bilder und Texte sind Eigentum von Claudia & Jürgen Kirchberger und dürfen nur im privaten und nicht kommerziellen Bereich mit Verweis an die Quelle www.fortgeblasen.at verwendet werden. Wir freuen uns über Rückmeldungen an unterwegs@fortgeblasen.at Viel Spass beim Lesen!

Rigg und Segel – Takelungsarten

Eine weitere Alternative bietet das Freedomrigg, welches nach Vorbild der Windsurfer mit unverstagten Masten und Gabelbaum (oder Wishbone) entwickelt wurde.

Diese Rigg, dem hervorragende Segelleistungen bei wenig Arbeitsaufwand nachgesagt werden, hat sich jedoch nie wirklich durchgesetzt.

Natürlich gibt es noch verschiedenste weitere Riggarten und in dieser Liste sind nur die wenigen gängigen angeführt.

Schlussendlich muss gesagt werden, dass die Wahl der Takelage für die Blauwasseryacht ohne Zweifel von vielen persönlichen Faktoren aber auch vom Markt abhängig ist. Aber es lohnt sich, vor der Entscheidung über das eigene Rigg möglichst viele verschiedene Yachten und Takelagen zu segeln und auf die Berichte von anderen Seglern zu hören.

zurück zu Technik an Bord...

.

Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.

Alle Bilder und Texte sind Eigentum von Claudia & Jürgen Kirchberger und dürfen nur im privaten und nicht kommerziellen Bereich mit Verweis an die Quelle www.fortgeblasen.at verwendet werden. Wir freuen uns über Rückmeldungen an unterwegs@fortgeblasen.at Viel Spass beim Lesen!