



# Raumwindwunder

Insbesondere bei höheren Windgeschwindigkeiten scheuen viele Fahrtensegler das Vorheiß eines Spinnakers, Gennakers oder Blisters – zu groß erscheint das Risiko, die Kontrolle über die Yacht zu verlieren. Moderne Entwicklungen wie Bergeschläuche und speielle Fahrtenspinnaker sollen auch kleinen Crews ein schnelles, entspanntes und sicheres Segeln auf raumen Kursen ermöglichen. Jan Kuffel gibt einen Überblick.

**E**igentlich sollten raume Kurse die einfachste und flotteste Form des Segelns darstellen – zumindest nach landläufiger Auffassung. In der Praxis ist leider oft das Gegenteil der Fall – vor allem auf dünn besetzten Fahrtenyachten. Vor dem Wind wird ein Boot nämlich lediglich durch seine projizierte Oberfläche angetrieben – also durch den Widerstand der Segel sowie von Rumpf und Rigg. Sofern lediglich

Großsegel und Genua beziehungsweise Fock gefahren werden, stellt das Vorwindsegeln daher häufig den langsamsten Kurs dar. Hinzu kommt, dass das Vorsegel dabei häufig durch das Großsegel abgedeckt und seine Effektivität somit stark beeinträchtigt wird.

Diese Zusammenhänge haben sich durch die Yachtentwicklung – insbesondere die veränderte Auslegung der Segelflächen – in den vergangenen

Jahren sogar noch verschärft. Mehr Leistung, ein verringerter Wartungsaufwand, und nicht zuletzt ein stetig optimierter Bedienungskomfort spielen in der Fahrtenyacht- und Riggentwicklung mittlerweile die Hauptrolle. So gestaltet sich zum Beispiel die Flächenverteilung zwischen Vor- und Großsegel auf einer modernen Konstruktion ganz anders als noch vor 25 Jahren. Mussten sich die damaligen Crews mit ausge-

sprochen großen Genuas abmühen, während das Großsegel eher schlank ausfiel, findet man heute kaum noch überlappende Vorsegel.

Die Arbeit an den Schoten hat sich dementsprechend reduziert. Ein Segelwechsel kann in den meisten Fällen entfallen, da die üblicherweise eingesetzte Genua III einen sehr großen Windbereich abdeckt und zur Windstärkenanpassung vielfach ein alleiniges Reffen des Großsegels ausreicht – wobei dieser Vorgang in der Regel komplett aus dem Cockpit erfolgt. Die im Unterliek recht kurz geschnittene Genua ermöglicht es darüber hinaus, die Wantenpüttinge außen an der Deckschote anzuschlagen – so bleibt das Seitendeck frei und die Riggkräfte können ohne komplizierte und teure Unterzüge direkt in den Rumpf eingeleitet werden. Da das Vorsegel die Wanten nicht mehr überlappt, lassen sich dennoch enge Schotwinkel für eine gute Höhe am Wind realisieren. Mit einer Selbstwendefock stellt selbst das Kreuzen mit kleiner Crew auf größeren Yachten kein Problem mehr dar.

Damit solche Yachten trotz der verkleinerten Vorsegelgröße auch bei leichtem Wind noch eine akzeptable Segelleistung aufweisen, musste die Großsegelgröße entsprechend wach-

sen – ein langes Unterliek sowie ein weit ausgestelltes Achterliek mit durchgehenden Latten sollen bei modernen Cruisern für entsprechenden Vortrieb sorgen.

### Moderne Segelpläne reduzieren Leistung auf raumen Kursen

Dieses alles mag hoch am Wind recht gut funktionieren – spätestens beim

Abfallen auf raume Kurse machen sich jedoch rasch die Grenzen einer solchen Riggkonfiguration bemerkbar. Fällt der Wind achterlicher als querab ein, gerät das Vorsegel zunehmend in die Abdeckung des Großsegels und verliert sukzessive an Effektivität – bis es schließlich komplett in dessen Windschatten steckt und wirkungslos hin und her schlägt. Dieser Effekt tritt zwar auch auf Yachten mit schmalerem Großsegel und großer Genua ein – allerdings erst deutlich später beziehungsweise bei wesentlich achterlicher einfallendem Wind. In solchen Fällen kann es sinnvoll sein, die große Genua nach Luv auszubauen, was die wirksame Segelfläche entscheidend vergrößert und auch bei leichtem Wind noch für einen gewissen Vortrieb sorgt. Bei mehr Wind und Welle sorgt die gut ausbalancierte Segelfläche zugleich für ein besseres Kurshaltevermögen – die Tendenz, aus dem Ruder zu laufen, wird deutlich vermindert.

Mit einem schmalen Vorsegel klappt dies hingegen lediglich eingeschränkt. Zum einen fällt der Zugewinn an Segelfläche durch das Ausbauen relativ gering aus – zum anderen stellt sich aufgrund der Flächenverteilung bei viel Wind keine bessere Balance ein, so dass die ►



**Moderne Fahrtenyachten verfügen in der Regel nur noch über schmale, nicht überlappende Vorsegel, die auf raumen Kursen viel von ihrer Leistung verlieren.**



**Für den sicheren Einsatz eines Spinnakers bei höheren Windgeschwindigkeiten ist eine große, eingespielte Crew notwendig – kleine Fahrtenbesatzungen sind hier schnell überfordert.**



Ein Bergeschlauch vereinfacht das Setzen und Bergen des Spis oder Gennakers und spart so einige Hände an Deck. In diesem Fall sind die Lieken zusätzlich im Trichter geführt und farblich markiert.

Yacht dennoch sehr unruhig läuft. Fährt man eine Selbstwendefock, ist das Ausbaumen vor dem Wind sogar nahezu unmöglich beziehungsweise nur mit einer extra angeschlagenen Schot zu bewerkstelligen – was bei viel Wind wiederum ein erhebliches Gefahrenpotenzial birgt, wenn man versucht, die Schot an dem schlagenden Segel zu wechseln.

Auf den Punkt gebracht dürften moderne Fahrtenyachten aufgrund ihrer Riggkonfiguration auf raumen und Vorwindkursen also deutlich eher die Unterstützung durch mehr „Segel-PS“ in Gestalt spezieller Raumwindsegel benötigen als Yachten früherer Tage. Zumal die Entwicklungen im Rumpfdesign moderne Yachten eigentlich sogar für hohe Leistungen auf raumen Kursen prädestinieren: Die Hecks werden stetig breiter und die Unterwasserschiffe vor allem achtern durchgängig flach gehalten – ohne Beulen oder Einschnürungen. Letztere machten es für ältere Konstruktionen oft unmöglich, ihre Rumpfgeschwindigkeit für längere Zeit zu überschreiten, während dies heute

sogar für die meisten Fahrtenyachten und insbesondere sogenannte „Performance-Cruiser“ problemlos möglich ist – ausreichend Wind und Segelfläche vorausgesetzt.

### Mehr „Segel-PS“ durch spezielle Raumwindsegel

Da auf einem Raum- oder Vorwindkurs kaum Querkräfte auftreten, die zu erhöhter Krängung führen würden, kann eine Yacht auf solchen Kursen prinzipiell eine wesentlich größere Segelfläche führen als am Wind. Die älteste und klassische Variante zur Vergrößerung der Segelfläche einer Yacht auf raumen Kursen repräsentiert der Spinnaker – er ist in der Regel so ausgelegt, dass die Amwind-Segelfläche nahezu verdoppelt wird. Zum Führen eines Spinnakers in klassischer Manier – also ohne spezielle Hilfen für das Setzen und Bergen – braucht es insbesondere bei mehr Wind allerdings eine eingespielte Besatzung sowie eine zweckmäßige Decksausrüstung.

Vor allem das Halsen und auch das Bergen eines Spinnakers erfordern auf einer 35-Fuß-Yacht in der Regel mindestens vier Paar Hände an Deck – um auch bei mehr Wind zu verhindern, dass sich das bunte Segel vertörnt oder die Yacht während der Halse aus dem Ruder läuft. Ist man indes lediglich zu zweit an Bord, bleibt der Spinnaker daher meistens im Sack – zumindest wenn es mit mehr als 12 Knoten wahren Wind bläst, denn schließlich repräsentieren auch Komfort und Entspannung wichtige Attribute des Fahrtensegelns.

Um dennoch eine ordentliche Reisesegelschwindigkeit zu erzielen, bedarf es auf Fahrtenyachten abgestimmter Lösungen.

### Der Bergeschlauch – Hilfestellung für kleine Crews

Eine große Hilfe für Fahrtencrews stellt beispielsweise ein Bergeschlauch dar, in dem der Spinnaker gesetzt und geborgen werden kann. Er besteht aus einem Segeltuch- ►

# Anzeige 1/1 4 c Reckmann

sack in der kompletten Länge des Spinnakers, der am unteren Ende in einem großen Kunststofftrichter mündet. Am oberen Ende ist innen der Kopf des Spinnakers angeschäkelt, während unten aus dem Trichter die Schothörner heraus schauen. Auch hier wird zunächst der Spinnakerbaum gesetzt und auf den Windeinfallswinkel eingestellt. Danach schlägt man die Spischoten an den Schothörnern an und heißt den Bergeschlauch am Spifall vor. Während anschließend in üblicher Manier die Lose aus den Schoten geholt wird, lässt sich über eine im Inneren des Bergeschlauchs geführte Heissleine der Richter bis ins Topp ziehen, so dass sich der Spinnaker entfalten kann. Zuletzt folgt wie üblich der Trimm.

Das Bergen funktioniert in umgekehrter Reihenfolge: Zunächst wird die Schot lose gegeben und anschließend zieht ein Crewmitglied auf dem Vorschiff den Trichter über die Heissleine wieder nach unten – wobei gleichzeitig der Achterholer gefiert wird, bis der Bergeschlauch wieder komplett über dem Spinnaker steckt. Danach kann man den komplette Schlauch nebst bereits sicher „verpacktem“ Spinnaker am Fall abfieren und unter Deck verstauen.

Mit dieser Methode lässt sich ein Spinnaker auch von einer Zweipersonencrew sicher setzen und bergen – sofern die Yacht während des Manövers vom Autopiloten gesteuert wird. Muss gehalt werden, zieht man lediglich den Bergeschlauch wieder über den Spinnaker. Dann wird der Spibaum auf die neue Luvseite geschwungen und der Bergeschlauch vor dem Vorstag auf die neue Leeseite geführt. Ist auch das Großsegel übergegangen, kann man den Spinnaker in der zuvor beschriebenen Weise einfach und schnell erneut setzen. Dieses Manöver gelingt ebenfalls mit kleiner Crew – sofern alle Abläufe koordiniert erfolgen und vor allem die Heissleine des Bergeschlauchs stets kontrolliert gefiert wird, um ein plötzliches „Windfangen“ des Spinnakers zu vermeiden. Das Segel bleibt dann immer unter Kontrolle

– wobei sich die aufzuwendenden Kräfte in Grenzen halten.

Ein optimal gestalteter Bergeschlauch sollte einen ovalen Trichter aufweisen, damit er gut durch das Vorschiffsluk passt. Hinzu kommt eine sichere Führung der Heissleine, damit sich diese nicht vertörnen kann. Darüber hinaus sollte das Material für eine ausreichende „Belüftung“ des Spinnakers sorgen und sich im oberen Bereich eng zusammenlegen lassen.

Ein Bergeschlauch vermag jedoch nicht die typischen Eigenheiten des Segels selbst zu „entschärfen“. Während die Bedienung des Spinnakers sowie das Steuern unter Spinnaker bei leichtem Wind keine große Herausforderung darstellen, ist bei mehr Wind ein korrekter Trimm des Segels unerlässlich, um die Yacht sicher auf Kurs halten zu können. Zugleich werden hohe Anforderungen an den Rudergänger gestellt: Dieser muss jede Tendenz zum Anluven oder Abfallen sofort durch gefühlvolles Gegenrudern kompensieren – andernfalls könnte die Yacht nach Luv oder Lee aus dem Ruder laufen und eine Patenthalse vollziehen. Dabei ist der Rudergänger auf die ständige Unterstützung durch

zwei Crewmitglieder an den Schoten angewiesen, die durch permanentes Trimmen dafür sorgen müssen, dass der Spi möglichst immer genau vor dem Bug steht, um jedes Luvmoment beziehungsweise die Tendenz zum Abfallen zu unterbinden.

Spinnakersegeln bei viel Wind hat daher auch bei der Verwendung eines Bergeschlauchs mit entspanntem Fahrtensegeln nicht viel zu tun. Die eigentlich unbefriedigende Konsequenz lautet daher in der Praxis oft: Schnell weg mit dem großen bunten Tuch, bevor es weiter aufbrist.

### Mögliche Alternative: Der Gennaker

Der Gennaker repräsentiert – wie der bereits Name andeutet – eine Art „Zwitzer“ aus Genua und Spinnaker, wobei eine nähere Verwandtschaft zu Letzterem besteht. Dieses Segel verfügt ähnlich wie der in den 70er-Jahren entwickelte Blister (eine sehr bauchig und voll geschnittenen Genua aus Spinnakertuch) über ein definiertes Luv- und Leeliek und wird über eine Schot getrimmt. Im Gegensatz zum Blister ist jedoch der obere Bereich eines Gennakers eher



**Der Gennaker ist einfacher zu handhaben als ein Spinnaker – kann seine Vorzüge aber eher auf spitzeren Kursen zum Wind ausspielen.**



**Kurse „platt vor dem Laken“ sind keine Paradedisziplin eines Gennakers – hier muss daher unter Umständen vor dem Wind gekreuzt werden.**

rund ausgelegt – woraus sich eine größere Nähe zum Spinnaker ergibt. Auch der komplette Schnitt – heute fast ausschließlich radial ausgeführt – ähnelt eher einem Spinnaker.

Ein Gennaker kommt allerdings ohne Spinnakerbaum und entsprechendem Geschirr aus – entweder wird er ganz ohne Baum oder an einer in Schiffslängsrichtung montierten „Nase“ vor dem Bug beziehungsweise einem ebenfalls in der Kiellinie geführten Gennakerbaum gefahren. Gerade für kleinere Besatzungen gestaltet sich das Setzen, Bergen und Trimmen des Gennakers somit wesentlich einfacher als das Handling eines Spinnakers – zumal sich alle Manöver komplett aus dem Cockpit ausführen lassen.

Auch die erforderliche Decksausrüstung fällt wesentlich einfacher aus: Eine am Hals des Gennakers befestigte Leine –

„Halsleine“ genannt – wird vom Bug beziehungsweise von der Spitze des Gennakerbaums nach achtern ins Cockpit umgelenkt, wo sie sich über eine freie Winsch führen und in einer Klemme belegen lässt. Das Spinnaker- oder in diesem Fall Gennakerfall sollte ebenfalls vom Cockpit aus bedienbar sein. Vor dem Setzen werden zunächst die Halsleine, das Fall sowie die Schoten angeschlagen – wobei es sich empfiehlt, Halsleine und Schoten mit viel Lose zu belegen, damit sie nach dem Setzen nicht komplett ausrauschen. Anschließend bringt der Rudergänger die Yacht auf einen rauen Kurs und fiert das Großsegel komplett auf. Nun wird der Gennaker in Lee des Großsegels unter

dem Großbaum hindurch ins Topp gezogen – auf diese Weise lässt sich verhindern, dass das Segel vorzeitig Wind fängt. Erst nachdem das Fall belegt ist, wird der Gennaker über die Halsleine aus dem Lee des Großsegels gezogen und anschließend über die Schot so offen wie möglich getrimmt.

Das Bergen geht genau umgekehrt vonstatten: Die Halsleine wird gefiert – der Gennaker verschwindet im Lee des Großsegels und kann bei gleichmäßigem Fieren des Falls in den Niedergang oder direkt in den Sack gepackt werden. Auch das Setzen und Bergen eines Gennakers lässt sich übrigens mithilfe eines Bergeschlauchs vereinfachen.

Allerdings weist auch dieses Segel gewisse Eigenheiten und Tücken auf, die natürlich vor allem bei mehr Wind zum tragen kommen. So wird auch ►

der Stand eines Gennakers – ähnlich wie bei einem Spinnaker – immer unruhiger, je weiter der Wind von achtern einfällt. Soll das Segel seine maximale Leistung entfalten, muss es zudem immer maximal offen getrimmt sein und sich selbst nach Luv rollen – das heißt, dass insbesondere der obere Teil des Segels in Luv des Vorstags stehen sollte, um maximalen Duck zu erzeugen. Dies bedeutet aber auch, dass das Segel durch die Schot kaum geführt ist und unkontrolliert von einer Seite auf die andere Schwingen kann – was wiederum das „Geigen“ der Yacht in der Welle verstärkt. Dieser Tendenz muss man durch ständiges Trimmen der Gennakerschot begegnen, um zu vermeiden, dass sich die Yacht aufschaukelt und aus dem Ruder läuft. Zudem sind Kurse „platt vor dem Laken“ mit einem Gennaker kaum zu fahren, da er ab einem Windeinfallswinkel von etwa 150 bis 160 Grad zu stark vom Großsegel abgedeckt wird und somit kaum noch ruhig stehen dürfte.

Während sich ein Spinnaker – zumindest bis zu einer gewissen Windstärke – über seinen Baum ein gutes Stück nach Luv aus der Abdeckung des Großsegels herausholen lässt, ist dies bei einem Gennaker nicht möglich. Der Rudergänger ist daher gezwungen, so weit anzuluven, bis der Gennaker wieder voll steht – man muss also gegebenenfalls vor dem Wind kreuzen, was wiederum zahlreiche Halsen mit sich bringt und so dem Fahrtensegeln die angestrebte Ruhe nimmt.

### Wichtig fürs genüssliche Cruisen: ein ruhiger Stand

Während sich das Handling von Spinnaker und Gennaker durch einen Bergeschlauch vereinfachen lässt, bleibt der unruhige Stand bei mehr Wind und Welle als Problem bestehen und setzt dem genüsslichen Cruisen mit solch einem Segel ab einer gewisse Windstärke klare Grenzen. Hinzu kommt noch ein weiterer Faktor, der das Steuern der Yacht erschwert und auch den Einsatz eines Autopiloten oft unmöglich macht: Spinnaker und



**Die Neuentwicklung „Paragen“ der Firma Parasail: Löcher mit Lufthutzen sorgen für einen stabilen Stand. Eine entsprechende Spinnaker-Variante ist ebenfalls verfügbar.**

Gennaker erzeugen aufgrund ihrer Größe viel Druck, der vor allem auf den Bug einer Yacht wirkt und diesen in Böen tiefer eintauchen lässt. Dies vergrößert das Luvmoment und vermindert die Steuerfähigkeit, was wiederum die Neigung zum Querschlagen verstärkt.

Seit Jahrzehnten experimentieren Segelmacher und -designer daher an immer neuen Segelschnitten, die die vorgenannten Negativeffekte beim Raumwindsegeln mit viel Wind und Welle mindern sollen. Vieles ließ sich mittlerweile durch den Einsatz stabilerer und reckärmerer Tücher sowie durch optimierte Schnitte verbessern – so steht ein moderner Spi selbst unter grenzwertigen Bedingungen wesentlich ruhiger als vergleichbare Segel nach dem Vorbild der 70er-Jahre.

Zugleich kamen einige, auf den ersten Blick vielleicht etwas seltsam anmutende Entwicklungen auf, die sich noch „fahrtenseglertauglicher“ gestalten sollen.

### Jüngste Entwicklung: das Flügelprinzip

So brachte vor ungefähr zehn Jahren die bayerische Firma Itec – die sich ansonsten eher mit der Konstruktion von Kites und Gleitschirmen befasst – mit dem „Parasailor“ einen speziellen Tourenspinnaker auf den Markt, der einen horizontalen, dreidimensional ausgeführten Segeltuchflügel aufweist und sich insbesondere bei Langfahrtsegeln zunehmender erfreut. So gehört das „Flügelsegel“ beispielsweise bei der Atlantic Rally for Cruisers (ARC)

mittlerweile zum vertrauten Bild. Der Hersteller verspricht einen extrem ruhigen Stand sowie eine Auftriebswirkung, die den Bug entlasten und regelrecht aus dem Wasser liften soll – mit dem Resultat einer stark verbesserten Steuerfähigkeit der Yacht.

Das Grundprinzip erscheint einfach und logisch: Der Wind fängt sich im Segel und erzeugt einen Staudruck, der wiederum das Schiff noch vorn schiebt und so Vortrieb erzeugt. Durch eine große vertikale Öffnung im Segel entweicht ein Teil der Luft und umströmt den dahinter angebrachten „Tragflügel“ an dessen Ober- und Unterseite. Aufgrund seiner Form und sei-

nes Anstellwinkels beschleunigt die Luft an der Oberseite des „Tragflügels“ schneller als unten, wodurch auf der Oberseite ein Unterdruck entsteht, was genau wie an einem Flugzeugflügel Auftrieb erzeugt. Dieser Auftrieb hebt nicht nur den Bug an, sondern lässt das Segel insgesamt ruhiger stehen – wobei der Flügel wie eine luftgefüllte Segel-latte im Spinnaker wirken soll. Zugleich soll der Anstellwinkel des Flügels den Vortriebsverlust durch die Öffnung im Segel ausgleichen.

Ein ähnliches Prinzip verfolgt die Wuppertaler Firma Parasail, die sich allerdings inzwischen von Flügelkonstruktionen wieder verabschiedet hat und ►



**Der „Parasailor“ wird immer aus einem Bergeschlauch gesetzt und kann wie ein konventioneller Spinnaker mit Baum gefahren werden. Der Einsatzbereich reicht von Vorwindkursen bis circa 80 Grad am Wind.**





Der dreidimensionale Flügel wird durch den Staudruck der Luft im Segel umströmt und erhält so eine Unterdruckseite, die den „Parasailor“ stabilisiert und für Auftrieb sorgt.



Der Anstellwinkel des Flügels soll Leistungsminderungen aufgrund von Druckverlusten kompensieren. Durch das Flügelgewicht ergeben sich leichte Nachteile bei Schwachwind.

stattdessen Spinnaker („Paraspi“) und Gennaker („Paragen“) anbietet, die mit kleinen Löchern und darüber angeordneten Lufthutzen versehen sind. Diese sollen den Staudruck im Segel ebenfalls kontrolliert umleiten und somit zu ähnlichen Effekten führen wie der Flügel des Parasailors. Beide Systeme funktionieren laut Herstellerangaben sowohl mit als auch ohne Spinnakerbaum.

### „Parasailor“ im Praxistest

Um uns ein Bild von den tatsächlichen Eigenschaften eines solches Konzeptes in der Praxis machen zu können, haben wir einen „Pa-

rasailor“ von Istec mit einer Fläche von 125 Quadratmetern auf dem IJsselmeer vor Lelystad getestet. Als Testschiff nutzten wir eine J-41 – zwar zugegeben kein ausgewiesenes Tourenschiff, aber als ehemaliger IOR-Eintonner dafür eine berühmte „Zicke“ unter Spinnaker. Auf Regatten wird diese Yacht von 8 bis 10 Seglern bedient – beim Test haben wir uns mit einer dreiköpfigen Crew begnügt, wobei ein Mitsegler lediglich als „menschlicher Autopilot“ fungierte und nicht an den Manövern beteiligt war. Der recht böige Wind brachte es am Testtag auf eine Geschwindigkeit von 16 bis 24 Knoten – aus Fahrtensegler-

sicht also durchaus anspruchsvolle Bedingungen für den Einsatz eines großen Raumwindsegels.

Die Vorbereitungen gestalteten sich zunächst analog zum Setzen eines konventionellen Spinnakers: Zunächst wurden Schot und Achterholer angeschlagen, dann der Baum angetoppt sowie anschließend der „Parasailor“ im Bergesack ins Topp gezogen. Anschließend brachten wir die Yacht fast genau vor den Wind. Um ein Verdrehen des „Parasailors“ im Bergesack zu verhindern, werden die Schothörner bis zum Setzen am Trichter des Bergesacks fixiert – was sich im Test als durchaus nützlich erwies.



Nachdem der Spibaum angetoppt und die Lose aus den Schoten geholt wurde, wird der Bergeschlauch kontrolliert hochgezogen – das Segel entfaltet sich ohne harte Schläge.



Auch das Bergen gelingt ohne größeren Aufwand. Nach leichtem Fieren der Schoten wird der Schlauch wieder über das Segel gezogen und die Heissleine fixiert.

Nach dem Lösen dieser Fixierung sowie der Heissleine für den Bergeschlauch wurde aus Schot und Achterholer gleichmäßig die Lose gleichmäßig geholt. Der Schlauch glitt selbsttätig nach oben und gab das Segel frei. Dabei sollte die Heissleine kontrolliert gefiert werden, um ein Vertörnen zu vermeiden. Eine zu diesem Zeitpunkt durchziehende Bö bescherte uns gut 20 Knoten wahren Wind – dennoch füllte sich der „Parasailor“ ohne den befürchteten Schlag und begann zu ziehen.

Wir brachten die Yacht zunächst auf einen Halbwindkurs, um zu testen, wo die Grenzen unter diesen Bedingungen liegen, und trimmten das Segel entsprechend. Trotz fehlendem Crewgewicht auf der Kante lief die Yacht unter den geschilderten Bedingungen sehr ausgeglichen – selbst in gelegentlichen Böen zeigte sie keinerlei Tendenz zum Sonnenschuss, obwohl wir die Schot belegt ließen, anstatt die Böen durch Fieren und Abfallen zu parieren. Mit einem normalen Spinnaker wäre unter diesen Bedingungen sicher ausgiebige Schotenarbeit erforderlich gewesen, um die Yacht auf Kurs zu halten. Selbst wenn wir zu hoch am Wind liefen und das Luvliek einklappte, fiel der „Parasailor“ nicht komplett in sich zusammen, sondern fing durch leichtes Abfallen oder einen kurzen Zug an der Schot sofort wieder Wind.

Nach diesem ersten Testschlag fielen wir ab und gingen auf einen Kurs „platt vor dem Laken“ – wobei wir mit dem Spibaum weit achtergeholt teilweise schon fast „übergeigt“ liefen, also fast eine Patenthalse provozierten. Auch dies machte der „Parasailor“ problemlos mit – er zeigte keinerlei Tendenz, zur anderen Seite zu schwingen; die Gierbewegungen der Yacht fielen entsprechend gering aus. Gleichzeitig war deutlich der Auftriebseffekt des Segels zu spüren – die erwartete Neigung der Yacht, in den Böen den Bug ins Wasser zu drücken, wurde deutlich vermindert.

Ähnlich unspektakulär verlief die erste Halse, für die wir mit einem konventionellen Spinnaker hoffnungslos unterbesetzt gewesen wä-

ren. Noch auf dem Vorwindkurs wurden Schot und Achterholer ein Stück gefiert. Dann zog eine Person auf dem Vorschiß den Bergeschlauch über den „Parasailor“ und belegte die Heissleine auf einer Vorschißklampe. Anschließend schwangen wir den Spibaum auf die neue Luvseite, gingen mit dem Heck durch den Wind und nahmen das Großsegel über. Zuletzt wurde der Bergeschlauch am Vorstag vorbei nach Lee geführt und wieder hochgezogen. Das alles war in weniger als zwei Minuten erledigt und trotz des auffrischenden Windes problemlos mit zwei Personen zu bewerkstelligen.

Zum Abschluss wollen wir auch noch wissen, ob und wie das Ganze ohne Spibaum funktioniert. Dafür barge wir zunächst den „Parasailor“ und bauten den Spibaum ab. Anschließend wurden zwei zusätzliche Schoten an den Schothörnern eingeschäkelt, am Bug umgelenkt und ins Cockpit geführt. Nachdem der Bergeschlauch erneut hochgezogen war, füllte sich das Segel ohne zu schlagen und konnte in Ruhe – nunmehr über vier Schoten

– nach Wind und Kurs getrimmt werden. Durch die zwei zusätzlichen Leinen bleiben die Schothörner gut fixiert, so dass das Segel nicht einklappen kann. Dies funktionierte einwandfrei sowohl vor dem Wind als auch auf Reackkursen – bei einem stets bemerkenswert ruhigen Segelstand. Auch das Halsen geriet mit dieser Konstellation zum Kinderspiel: Zeitgleich mit dem Ruderlegen wurden lediglich die alte Leeschot sowie die nach vorn geführte Leine in Luv etwas gefiert und das Segel schwang frei vor dem Vorstag herum. Anschließend wurde die neue Leeschot wieder etwas geholt – fertig war die Halse.

## Fazit

Die Kombination aus „Parasailor“ und dem als „Easysnuffer“ bezeichneten Bergesack vereinfacht das Handling des Raumwindsegels sehr effizient. Der unerschütterlich ruhige Stand des Segels nimmt selbst einem frischen und sehr böigen Wind, wie er am Testtag herrschte, den Schrecken. Auch in starken Böen hätte die Yacht ohne Probleme von einem Autopiloten gesteuert werden können.

Somit scheinen diese Neuentwicklungen für Fahrtensegler tatsächlich eine interessante Alternative gegenüber konventionellen Raumwindsegeln wie Spinnakern oder Gennakern



**Es besteht auch die Möglichkeit, den „Parasailor“ ohne Spibaum zu fahren.**

zu bieten. Ob sie auch in puncto Leistung mithalten können, konnten wir zwar nicht eingehend analysieren – im Test lief unsere Yacht jedoch stets eine gute Geschwindigkeit. Einschlägige Paketlösungen aus Bergesack, Segel und praktischer Packtasche haben zwar ihren Preis – für unsere Testausstattung kommen knapp 7.000 Euro zusammen – dafür versetzen sie aber kleine Fahrtencrews in die Lage, bei mehr Wind sicher und ohne großen Kraftaufwand mit ordentlichem Vortrieb vor dem Wind zu laufen. Auf diese Weise lässt sich dann selbst auf langen Raumschots- oder Vorwindstrecken entspanntes Segeln genießen. 📌