

 **Merkblätter**

Rollreffgenua

Worauf man beim Kauf einer aufrollbaren Genua achten sollte

In den letzten 15 Jahren sind die Rollreffanlagen robust und zuverlässig geworden. Damit ist heute eine wichtige Voraussetzung gegeben, um Segel fertigen zu können, die auch dann, wenn sie teilweise aufgerollt sind, einen akzeptablen Stand haben und die Rollreffanlagen dabei nicht überfordern.

Da also die Mechanik der meisten Anlagen als ausgereift zu bezeichnen ist, geht es im Folgenden ausschließlich um die Problematik der zu diesen Anlagen passenden Segel.

Die zu betrachtenden Punkte sind im einzelnen:

- Anzahl der benötigten Vorsegel
- Tuchgewicht und Segelschnitt
- Schotführung
- Vorlieksdopplungen und Vorliekslatten
- UV - Schutz

Anzahl der benötigten Vorsegel

Bevor wir uns mit den Einzelheiten einer guten Rollreffgenua befassen, gilt es einige Märchen aus der Welt zu schaffen. Manche Hersteller von Rollreffanlagen, und auch einzelne Segelmacher, argumentieren gerne, dass man nur noch ein Vorsegel benötigen würde. Dies ist schlicht falsch. Eine Genua kann zwar auf jede beliebige Größe verkleinert werden, wird dann aber kein befriedigendes Segelprofil mehr haben. Das Profil wird zu tief werden, d. h. das Segel ist zu bauchig und dieser Bauch ist zu weit hinten. Daraus resultiert, dass das Schiff gerade bei mehr Wind keine Höhe am Wind mehr laufen kann und zuviel Krängung macht. Außerdem wird die Bootsgeschwindigkeit stark sinken, was insbesondere bei schlechtem Wetter, bei dem man zügig einen Hafen erreichen möchte, ein großer Nachteil ist. Auch kann ein Segel handwerklich immer nur für einen bestimmten Windbereich gefertigt werden. Hat man also nur ein Vorsegel, wird dies für wenig Wind "zu schwer" und für viel Wind "zu leicht" sein.

Bei den wenigsten Schiffen können die Holepunkte so weit nach vorn geschoben werden, dass ein Segel um 50 oder mehr Prozent gerefft werden könnte. Zudem besagt eine gängige Faustregel, dass ein Segel nicht um mehr als 25 - 30 % der Gesamtfläche verkleinert werden sollte. Würde man das Segel um einen größeren Flächenbetrag verkleinern, würden die oben beschriebenen Effekte des bauchiger werdenden Segels auftretenden.

Hieraus ergeben sich als Konsequenz drei Vorsegel:

1. Eine Rollreffgenua 1 mit 40 - 50 % Überlappung und vollem Vorliek
2. Eine Rollreffgenua 3 mit 95 - 110 % von J als Überlappung und vollem Vorliek.
3. Eine Sturmfock aus sehr schweren Tuch, ggf. aus leuchtorange eingefärbtem Sturmfocktuch.

Tuchgewicht und Segelschnitt

Nun zu den anderen Punkten, die vor dem Kauf abgewägt und entschieden werden müssen. Der Hauptpunkt ist das Tuchgewicht. Es sollte nicht zu hoch sein, damit schon bei 2 - 3 Windstärken ein guter Stand erreicht wird, andererseits muß das Segel auch bei 5, ggf. sogar 6 Windstärken dem Druck standhalten, und das selbst dann, wenn es teilweise aufgerollt ist.

Zwei Punkte spielen dabei eine wichtige Rolle:

1. Die Tuchart
2. Der Bahnenverlauf

Welches Tuch man einsetzt hängt u.a. von folgenden Faktoren ab: Segelgröße, Schiffsgewicht, Segelrevier, Ansprüchen des Seglers sowie Kosten.

Der Bahnverlauf sollte nur dann horizontal sein, wenn ein Dacrontuch eingesetzt wird oder die Kosten eine übergeordnete Rolle spielen.

Die Vorteile eines Bi - oder Triradialschnittes sind überzeugend, da die Nähte in die Krafrichtung gekippt und daher nicht wie bei einem Horizontalschnitt mit einer Scherkraft belastet werden. Ferner kann ein radiales Segel im vorderen Bereich aus sehr leichtem Tuch gefertigt werden, während zum stark belasteten Achterliek hin immer schwerere Qualitäten zum Einsatz kommen. Dies hat zwei große Vorteile.

Gute Segelprofilentwicklung im vorderen, schwach belasteten, Bereich und hohe Festigkeit im stark belasteten Achterlieksbereich. Ein weiterer Vorteil ist dabei, dass das leichte Tuch zuerst weggerefft wird und die Rolle um das Profilstag herum sehr klein im Durchmesser bleibt.

Auf die Haltbarkeit des Materials hat der Bahnverlauf kaum Einfluß, wohl aber auf die Langlebigkeit des Segelprofils. Ein Radialschnitt wird das ursprüngliche Profil viele Jahre länger halten und sich nicht so stark verformen, wenn stark unterschiedliche Windgeschwindigkeiten herrschen oder die Yacht in den Wellen stampt.

Schotführung

Rechnen Sie sich aus, wie lang Ihre Schotschiene sein muß, um das Segel bis zu 30 % verkleinert segeln zu können. Hierzu nehmen Sie 35 % von der Unterliekslänge Ihrer Rollreffgenau. Sollte Ihnen dies Maß nicht bekannt sein, sprechen Sie uns an, wir sind Ihnen gerne behilflich bei der Festlegung dieser Maße. Gegebenenfalls muß die Schiene verlängert werden. Hier empfiehlt es sich, auf Schotwagen zurückzugreifen, die Sie vom Cockpit aus nach vorne ziehen können. Auch bei der Auswahl der richtigen Deckbeschläge sind wir gerne behilflich.

Vorlieksdopplungen und Vorliekslatten

Weitere Überlegungen sind zum Thema Vorlieksdopplungen anzustellen. Es werden hier die verschiedensten Möglichkeiten angeboten, z.B. Schaum, Tauwerk, Gurtband oder aber mehrere Tuchlagen aufeinander genäht.

Alle diese Möglichkeiten verbessern den gerefften Segelstand geringfügig, haben aber den großen Nachteil, dem leichtem Tuch am Vorliek entgegenzuwirken. Unmittelbar hinter der Rollreffanlage soll sich das Segelprofil entwickeln, dies wird aber durch die schweren Dopplungen völlig verhindert.

Außerdem werden diese Dopplungen meist überteuert angeboten. Wir raten aus all diesen Gründen von einer Vorlieksdopplung ganz ab. Der gereffte Segelstand ist zwar etwas schlechter, aber das ausgerollte Segel steht besser ohne Dopplung.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf eine Modeerscheinung aufmerksam machen und gleichzeitig davor warnen. Es handelt sich dabei um senkrechte Segellatten, ca. 1m hinter dem Vorliek. Wenn diese Latten durchgehend sind, machen sie einen Segelwechsel unmöglich. Das sich dies nicht mit einer ordentlichen Seemannschaft verbinden läßt, dürfte eindeutig sein. Wenn diese Segellatten nur 1 oder 1,5m lang sind und am Unterliek angenäht werden, wird der Segler wenig Freude haben, da die Latten beim Dichtholen der Genua nach jeder Wende an der Seereling haken und ein Crewmitglied auf das Vorschiff muß, um das Segel hereinzuheben. Sollte das Segel allerdings so hoch geschnitten werden, dass das Unterliek von der Seereling frei geht, ist dieses für den Vortrieb nachteiliger als der zu erzielende bessere Segelstand mit eingearbeiteten Latten. Wir möchten Ihnen daher dringend von der Verwendung dieser Segellatten abraten.

UV-Schutz

Für die Langlebigkeit Ihrer neuen Rollreffgenua ist von entscheidender Bedeutung, wie Sie das Segel vor UV-Strahlen schützen, wenn sie nicht segeln. Grundsätzlich gibt es hierfür drei Möglichkeiten:

1. Das Segel wird nach dem Segeln im Hafen geborgen und wie eine konventionelle Genua im Segelsack verstaut. Da dieses der eigentlichen Überlegung einer Rollreffgenua zuwider läuft, wird diese Möglichkeit nur für Segler in Frage kommen, denen es rein um die Arbeiterleichterung beim Spinnakersetzen und -bergen sowie um ein aufgeräumtes Deck beim Anlegen und Ankern geht. Für alle anderen Segler bleiben die Varianten 2 und 3.
2. Variante Zwei ist der bekannte Rollfockschlauch, der nach dem Segeln im Hafen über das Segel gezogen wird. Dieser Schlauch bietet einen guten UV-Schutz, sofern er denn benutzt wird. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung können wir sagen, dass bei nahezu allen Seglern spätestens im zweiten Jahr die Benutzung des Rollfockschlauches an den Wochenenden und im Urlaub nur noch sehr eingeschränkt stattfindet. Aber gerade in den Sommermonaten, wenn wir mit unseren Schiffen auf Urlaubsreise sind, ist die Sonnenstrahlung am längsten und stärksten. Das bedeutet, dass der Schutz durch den Schlauch nicht zu 100 Prozent gewährleistet werden kann. Letztendlich hängt es davon ab, wie konsequent der Schlauch eingesetzt wird.
3. Die dritte Variante stellen die bekannten UV-Dopplungen dar. Diese Dopplungen werden auf das Achter- und Unterliek der Rollreffgenua genäht. Hierbei ist zu bedenken, dass die UV-Kanten aus einem anderem Material hergestellt sind als das eigentliche Segel. Dieses führt dazu, dass das Achterliek etwas eher dazu neigt zu killen und sich eine Luffkralle bilden kann, wie man sie sonst nur von älteren Segeln kennt. Dieses sind sicherlich Nachteile, die man bedenken muß, andererseits haben die UV-Dopplungen den großen Vorteil, dass sie das Segel umfassend und zu jederzeit, in der nicht gesegelt wird, schützen. Egal, ob man gerade in den Hafen fährt, ob das Boot längere Zeit am Steg liegt oder ob man nur über Nacht ankert, immer ist ein guter UV-Schutz gewährleistet. Die Erfahrung der letzten Jahre und hier insbesondere die am Mittelmeer gemachten Erfahrungen, wo die Sonneneinstrahlung deutlich stärker ist, haben gezeigt, dass die aufgenähte UV-Kante für die Langlebigkeit des Segels der beste Garant ist. Bei den Kosten ist abzuwägen, dass die Variante 1 kostenneutral ist, zwischen Position 2 und 3 kann man etwa von gleichen Kosten ausgehen, wobei der Rollfockschlauch geringfügig teuer sein könnte. Ferner ist bei den Kosten zu beachten, welches Material der Segelmacher als UV - Schutz auf das Segel aufträgt. Es gibt hier die verschiedensten Varianten, vom einfachen Nylon Klebetuch, das eine sehr schlechte Haltbarkeit hat und kaum UV - Schutz bietet, bis zu sehr stabilen, aber leider auch teureren UV - Schutztüchern, die für eine extreme Langlebigkeit des Segels sorgen.

Wir hoffen, Ihnen einige neue Anregungen zum Thema Rollreffgenua gegeben zu haben. Bei weiterführenden Fragen stehen wir Ihnen natürlich gerne zur Verfügung, egal, ob am Telefon, bei uns in der Werkstatt oder auf einer der Bootsmessen. Wenn Sie einen unserer Mitarbeiter an einem Hafen treffen, sprechen Sie ihn gerne an, er wird Sie umfassend weiter beraten.

