

FRITZ-Segel

[Segelpflege]

Grundlegendes

RACING, CLUB RACING und **ONE DESIGN Segel**, werden zumeist aus mittel- oder stark- geharzten Tüchern gefertigt. Diese Segel werden von uns gerollt geliefert und sollten immer nach dem Gebrauch auch wieder gerollt werden. Nur so lassen sich bleibende Schäden (Weißbrüche) beim Lagern reduzieren. Beachten Sie, dass Sie keine Falten oder Knicke mit einrollen. Sollte dies dennoch geschehen, so rollen Sie das Segel bis zu der besagten Stelle wieder ab und beginnen den Rollvorgang erneut.



NIEMALS EINGEROLLTE FALTEN UND KNICKE AUS DEM GEROLLTEN SEGEL HERAUSZIEHEN! DIES FUHRT ZU HASSLICHEN PERFORIERTEN BRÜCHEN IM SEGELTUCH!

Idealerweise rollen Sie Ihr Segel vom Kopf her parallel zum Unterliek (beim Großsegel parallel zu den Segellatten) auf und fixieren die Rolle lose mit den mitgelieferten Zeisigen. Dann verpacken Sie das Segel in dem dazugehörigen Segelsack.

Bei längerer Lagerung über Winter in gerolltem Zustand müssen die Latten im Großsegel entlastet werden.

Die Latten können lose in den Lattentaschen verbleiben. Beachten Sie zum Einführen und Entnehmen der Segellatten unser Anleitungsvideo

<https://youtu.be/2fxOt3eQv8w>

Rollen Sie die Vorsegel von Zeit zu Zeit abwechselnd in beide Richtungen. So haben Sie die Garantie, dass der Unterlieksbereich bei Focks und Genuas auf BB- und STB- Kursen gleich gut steht und sich nicht einseitig einrollt!

Muss ein Segel gefaltet werden, weil es z.B. im Unterliek sehr lang ist, oder anders nicht transportiert werden kann, achten Sie bitte darauf, dass das Tuch nicht immer in den selben Falten zum Liegen kommt und die Fenster nicht knicken. Falten und Knicke im Tuch und Fenster verschlechtern bei Regattasegel den Windabfluss bei leichtem Wind und schwächen die Stabilität des Fensters.

Achten Sie darauf, dass Ihre Segel bei längerer Lagerung in einem trockenen Raum liegen.

CRUISING Segel sind aus geschmeidigerem Tuch als Regattasegel gefertigt und können, sofern trocken, problemlos gefaltet gelagert werden.

Nach Gebrauch im Salzwasser, sollten Sie Ihre Segel regelmäßig mit Süßwasser ausspülen, denn das Harz im Tuch und die Nähte leiden unter dem Salz. Spinnaker und Gennaker immer trocken und salzfrei stauen. Besonders bei längerer Lagerung sollten Spi und Gennaker nicht in den Sack gestopft, sondern ordentlich gefaltet verpackt werden.

Legen Sie diese Segel ausgebreitet auf den Boden. Legen Sie die beiden Schothörner aufeinander. Jetzt lassen sich Spi oder Gennaker wie ein weißes Segel durch übereinanderlegen von ca. 70 cm breiten Bahnen falten.

Segelpflege beim Gebrauch auf dem Wasser

„Einsegeln“ beim ersten Gebrauch auf dem Wasser. Genau wie ein Automotor sollten alle Segel „eingefahren“ werden. Stellen Sie sich vor, Sie haben neue Segel und Sie gehen bei 4-5 Bft mit diesen Tüchern sofort hoch an den Wind und verlangen Ihrem Segel die Höchstleistung ab. Was passiert!?

Die achterlichen Partien der Segel werden auf dem Amwindkurs extrem hoch belastet, die vorderen Partien dagegen fast nicht.

Resultat: Das Profil des Segels verlagert sich durch die ungleichmäßige Belastung in Tuch und Nähten nach achtern und bleibt für den Rest des Segellebens dort. Daraus resultiert mehr Ruderdruck und dazu weniger Leistung des Segels. Das wollen Sie doch nicht!??

Segeln Sie bei 3-4 Bft oder mehr Wind mit Groß und Genua Halbwind, bzw. bei höheren Windgeschwindigkeiten auch Raumschots mit angesetzten Großbaumniederholer und nach vorne versetztem Genuahaltepunkt ca. 30-40 Minuten abwechselnd auf BB- und STB. Die Nähte und Bahnen in den Segeln werden gleichmäßig belastet und vorgereckt.

Gennaker und Spi sollten bei der ersten Ausfahrt nicht gleich „maximal hoch“ am Wind ausprobieren werden. Fahren Sie erst einmal eine halbe Stunde bergab, mit dem Spi Vordemwind, mit dem Gennaker Raumschots, je nach Windstärke spitzer oder raumer zum Wind.

Ihre Segel werden es mit besserem Stand, höherer Leistung und Lebensdauer danken.

Killen und Schlagen von Segeln

Killen von Segeln ist der frühe Tod aller Tücher, egal ob Dacron oder Laminate: Hört der Segelmacher flatternde Segel, klatscht er innerlich in die Hände, weil der Kunde bald schon mit dem Hinweis kommen wird, dass das Segel leider schon „ausgelutscht“ ist und er schon wieder neue Segel braucht.

Es ist wirklich so, dass man aus schlagenden Segeln die Hunderteuroscheine „nur so rausfliegen sieht“. Achten Sie daher immer darauf, dass Groß, Genua und Fock dicht gefahren werden, so dass das Achterliek nicht schlägt!

Dies gilt besonders für An- und Ablegen vom Steg und beim Regattasegeln für die Wartezeit vor dem Start.

Richtiges Aufrollen der Vorsegel am Vorstag

Die Lebensdauer und der Stand rollbarer Vorsegel wird durch die richtige Handhabung der Vorsegelrollanlage entscheidend beeinflusst.

Fallen Sie zum Aufrollen Ihres Vorsegels immer auf einen Vorwind-Kurs ab und ENTLASTEN Sie vor dem Einrollen das Genuafall spürbar.

Rollen Sie nun das Vorsegel LOCKER und langsam auf. Vermeiden Sie unbedingt, dass eventuell auftretende Falten mit eingerollt werden. Sollte dies dennoch passieren, stoppen Sie sofort den Rollvorgang, rollen das Vorsegel noch mal aus und beginnen den Vorgang erneut.



Denn sind einmal Falten mit aufgerollt, werden diese in das Tuch „eingebügelt“ und lassen sich danach leider nicht mehr entfernen.

Wechseln Sie, falls möglich, von Zeit zu Zeit die Rollrichtung Ihrer Vorsegelrollanlage. Durch das Rollen entstandene einseitige Verformungen des Segels und der Verstärkungen können dadurch ausgeglichen werden.

Idealerweise nehmen Sie Ihr Vorsegel bei längeren Liegezeiten im Hafen ab und stauen es unter Deck.

Segelbergen

Lassen Sie das Segel beim Bergen auf einer Seite des Bootes hinunter. Das schafft Bewegungsfreiheit für Sie auf der anderen Bootshälfte und Sie treten nicht auf das Segel.

Wollen Sie das Segel falten, tun Sie dies auf Deck. Falten Sie das Segel parallel zum Unterliek und achten Sie bitte darauf die Fenster nicht zu knicken und das Segel nicht jedes Mal in die gleichen Falten zu legen. Viele kleine Falten sind besser als wenige Große. Wenn Sie Ihr Segel rollen, ziehen Sie es von Ihrer Seite her mit dem Segelkopf über den Großbaum und beginnen Sie so, vom Kopf her, parallel zum Unterliek, oder zu den Segellatten, mit dem Rollvorgang.

Jedes Mal, wenn man Segel in die Hand nimmt, sei es zum Rollen oder Falten, checken Sie diese auf beschädigte Stellen im Bereich der Salinge, der Lattentaschen, sowie des Vorlieks.

Salinge, scharfe Kanten, Splinte und kantige Beschläge

Prüfen Sie Ihr Boot peinlichst genau nach scharfen Kanten. Meist lassen sich Splinte etc. mit Tesaband oder ähnlichem sauber abtapan und größeres Unheil wird im Vorfeld vermieden.

Salinge kann man mit Lederflecken oder speziell dafür entwickelten Salingschützern versehen, oft hilft aber auch hier ein einfaches Tesaband.

Verhindern Sie beim Halsen, dass das Großsegel in die stehende Leebackstag schlägt. Denn das ist eine sichere Methode das Segel im Achterlieksbereich mehr als nötig zu strapazieren.

Bei durchgelatteten Großsegeln sollten die Berührungsstellen der Wanten an den Lattentaschen auf beiden Seiten abgeklebt werden, um eventuelles Durchscheuern auf Raum- und Vorwindkursen zu verhindern.

Beim Verstauen und Auftuchen eines Lattensegels ist

es wichtig, die Latten möglichst immer parallel zum Großbaum zu legen oder das Segel parallel zu den Latten zu rollen.

Sie vermeiden so ein dauerhaftes Verbiegen und Verdrehen der Segellatten in der Tasche.

Ständiges Scheuern an den Backstagen oder Wanten verletzt die geharzte Oberfläche des Tuches und greift die Nähte an diesen Stellen an.

Überbelastung des Segeltuches

Bitte beachten Sie unsere Angaben über Maximalbelastungen unserer Segel genau. Ein leichter Spi, der in zu hohen Windgeschwindigkeiten gesetzt wird, verliert in Kürze seine Form. Das leichte Tuch ist den höheren Belastungen nicht gewachsen.

Vorsicht, der Spi oder Gennaker kann, wenn er nach dem Einfallen wieder zum Stehen kommt, durch den hohen Druck auch aus den Lieken fliegen!

Auch bei Amwindsegeln sollten die von uns angegebenen maximalen Windgeschwindigkeiten nicht überschritten werden.

Gehen Sie vorsichtig mit der Fallspannung um. Überdehnung des Segelvorlieks durch zu hohe Spannung des Falls und/oder des Cunninghams ist auch eine Ursache für das vorzeitige „Ableben“ von Segeln.

Fett, Schmutz, Blut und Industriestaub

Verschmutzung selbst schadet zwar dem Segel nicht, lässt aber die Freude am neuen Tuch schnell schwinden.

Achten Sie als Regattasegler darauf, dass Wanten, Mast, Backstagen etc. fett- und schmutzfrei sind.

Nach langen Fahrten zu Regattaorten sollte man vor dem Aufriggen den Mast, bzw. Wanten und Stagen säubern. Auch ein sauberes Deck hilft der Verschmutzung der Segel vorzubeugen.

Bei unachtsamen Ein- oder Auskränen hinterlässt die schmierige Kabeltrosse des Krans oftmals Spuren an Wanten und Fallen, welche später die Ursache für hässliche Flecken im Segel sind.

Falls Sie Ihre Segel reinigen wollen, fangen Sie mit der harmlosesten Methode an:

Kaltes Wasser: Sollten Sie keinen Erfolg haben, probieren Sie es mit lauwarmem Wasser und einer milden Seife oder einem Feinwaschmittel. Kreisende Bewegungen mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste auf der verschmutzten Fläche sollten zum Erfolg führen. Falls nicht, nehmen Sie Abstand davon weitere Reinigungsmethoden anzuwenden.

Blutflecken sofort mit kaltem Wasser ausspülen!!

Niemals Segel in der Waschmaschine waschen, zum Reinigen geben, oder gar bügeln!

Das Finish (Harz) des Segels, sowie der UV Schutz der Dacronfaser und des Nähgarns wird dabei zerstört.

UV-Strahlung

UV-Strahlung ist Gift für alle Segeltuche. Der Alterungsprozess der Segel wird enorm beschleunigt. Decken Sie, wenn möglich, die Segel in geborgenem Zustand immer mit einer Großbaum- und Vorsegelpersenning ab. Am besten ist es die Segel unter Deck in den vorgesehenen Segelsäcken zu lagern.

Dies gilt besonders für südliche Breiten, in denen die UV-Strahlung bedeutend stärker ist als bei uns.

Setzen, Bergen, Reffen und Wenden

Beim Setzen von Segeln ist besonders darauf zu achten, dass das Vorliek nicht durch die Mastnut oder den Einfädler verletzt wird. Der Mann an den Fallen sollte nicht blind reißen, sondern auch die Mastnut bzw. den Einfädler beobachten, ob alles klar läuft. Beim Bergen nie die Segel am Achterliek herunterziehen, sondern nur am Vorliek!

Beim Wenden ist die Genua das am meisten gefährdete Segel. Die Genuaschot immer klarieren und rechtzeitig vor der Wende loswerfen, damit eine Berührung oder Verhaken an der Saling vermieden wird. Risse im Salingbereich sind die häufigste „Segelverletzung“.

Beim Reffen erst das Vorliek, dann die Reffleine und zuletzt die Großschot dichtnehmen.

Beim Ausreffen unbedingt an das Lösen der Reffbändsel denken. Es ist eine kleine Hilfe die Reffzeisige farbig zu wählen.

Falls von unserer Seite noch keine Salingverstärkungen eingeklebt oder eingenäht sind, stellen Sie bitte die Position in Ihrer Genua beim Segeln fest und bringen Sie uns das Segel, damit wir Ihnen Patches einkleben oder -nähen.

Wichtiger Hinweis

Auch Achterlieksleinen (Leechline) können sich beim Wenden in den Wanten oder am Mast verhängen, wenn sie nicht in den dafür vorgesehenen Taschen verpackt sind.

Unsere Achterlieksleinen sind aus sehr reißfesten und dehnungsarmen Materialien gefertigt. Dies kann beim Hängenbleiben in der Wende das Einreißen des Achterlieks zur Folge haben.

Sie können die Regulierleine auch kürzen. Denken Sie aber daran, das Achterliek vorher zu strecken, damit die Leine nicht zu kurz wird.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Tipps eine gute Hilfe gegeben zu haben, Ihre neuen Segel lange zu genießen.