

*Kleines Handbuch
für die Große Fahrt*



PARASAIL[®]
Ausrüstung für Langfahrtsegler

Willkommen bei Parasail. Ihr Ausstatter für Langfahrt- und Blauwassersegeln.

Seit vielen Jahren rüstet Parasail Sie mit Parasail, Paraspi, Paragen, Segel, Bekleidung und Propeller für die Große Fahrt aus. Viele Kunden wünschten sich jedoch, Ihre Ausrüstung für das Blauwasser- und Langfahrtsegeln aus einer Hand zu bekommen und damit auch einen kompetenten

Ansprechpartner für eventuelle Probleme zu haben. In den vergangenen Jahren haben wir schon viele Yachten komplett ausgerüstet und viel positives Feedback von unseren Kunden erhalten! Unsere neue Website und unser kleines Handbuch tragen dem nun Rechnung, indem wir unsere Leistungen nun einem breiteren Publikum anbieten. Mit viel Liebe ist unser kleines Hand-

buch für die Große Fahrt gestaltet. Hier finden Sie Artikel zu vielen relevanten Themen des Blauwassersegelns. Nehmen Sie es als Grundlage, um entspannt an Bord ein wenig zu stöbern und es als Anregung betrachten, unseren Shop zu besuchen. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung. Gerne beraten wir Sie auch persönlich bei uns im Betrieb oder auch telefonisch.



Parasail GmbH
Bartholomäusstr. 105
42277 Wuppertal

Telefon:
+ 49 202 4298833
Telefax:
+ 49 202 24465029

www.parasail.de
info@parasail.de



INHALT



4 & 5 Segel



6 & 7 Bekleidung



8 & 9 Propeller



10 & 11 Wassermacher



12 & 13 Stromversorgung



14 & 15 Elektronik



16 & 17 Kühlung



18 & 19 Ankern



20 & 21 Beiboote



22 & 23 Sinnvolles Zubehör



Segel auf einer Langfahrt unterliegen ganz anderen Belastungen. Oft tagelang gesetzt, höheren UV-Belastungen ausgesetzt, ist es sinnvoll, die eigene Segelgarderobe zu prüfen und sich kritisch damit auseinanderzusetzen. Eine 10 Jahre alte Genua taugt vielleicht noch für die ein

oder andere Saison auf der Ostsee, kommt aber bei einer Langfahrt schnell an Ihre Grenzen.

Bei der normalen Segelgarderobe raten wir zu einem Lattengroß mit 3 Reffreihen, bei einem Rollgroß stellt sich diese Frage nicht. Ausgestattet mit einem Lazybag und guten Rutschern gestaltet sich das Bergen bzw. Reffen recht einfach.

Wir raten als Tuch zu einer robusten Dacronqualität und einem Horizontalschnitt. Dies hat den Vorteil, dass das Segel an jedem Ort der Welt repariert werden kann; auch eigene Reparaturen sind ohne weiteres möglich.

Wir produzieren unsere Segel ausschließlich in Deutschland in bester Segelmachermeisterqualität und beraten Sie gern bezüglich Tuchauswahl und Schnitt. Gleiches gilt natürlich auch für die Genua bzw. die Fock. Ob man hier ggfs. auf einen modernen Triradial-Schnitt geht, läßt sich pauschal nicht beantworten. Gerade für die Genua gibt es sehr stabile und UV-beständige Laminattuche, die einen solchen Schnitt ermöglichen. Wir raten gerade bei schwerem Wetter zu einem 2. wegnehmbaren Vorstak, welches mit einem Pelikanhaken an einem Decksauge befestigt werden kann.

Ebenfalls denkbar ist eine Dyneema-Leine, die mit einer Rollenumlenkung an Deck gespannt wird. Soll das 2. Vorstak unbedingt vermieden werden, bietet es sich an, eine sog. Coverfock zu benutzen, die über die Genua gezogen wird.

Als Farbe für dieses Sturmsegel empfehlen wir wegen der besseren Sichtbarkeit Orange. Das Tuchgewicht sollte wegen der hohen Belastung bei mind. 400 gr. je qm liegen; die Gurtbänder und Verstärkungen eher überdimensioniert sein.

Die 1. Wahl für Raum- und Vorwindkurse sind natürlich Paraspi und Paragen. Es sind die der-



zeit modernsten aerodynamischen Vorwindsegel. Wir begleiten die Entwicklung der diversen „Parasails“ nun schon seit fast 20 Jahren und haben mit Paraspi und Paragen die Segel an Bord, die den wohl gelungensten Kompromiss zwischen Stabilität, Einsatzbereich, Leicht- und Starkwindperformance bieten.

Die Compression Hole Technology stabilisiert durch die gezielt gesetzten Öffnungen die Segel auch in der Horizontalen. Dadurch wird die Gier- und Geignigung konventioneller Spinnaker/Genaker unterbunden. Ebenfalls wird durch diese Öffnungen der harte Öffnungsschlag reduziert und einfallende Böen maximal gedämpft. Auch bei Starkwind bis 25 ktn. noch nutzbar, bieten Paraspi und Paragen auch Reserven bei sogenannten Squalls.

Gerade für die kleine Crew bietet der Paragen die Möglichkeit, ihn aus dem Cockpit heraus mit einem TOP down Furler zu bergen. Dies kann der Paragen als einziges am Markt befindliche Parasail.

Aber auch der weltweit meistverkaufte und bewährte ATN-Bergeschlauch sorgt für entspanntes Bergen gerade auch für die kleine Crew. Paraspi und Paragen werden auch ausschließlich in bester Segelmachermeisterqualität individuell für Ihre Anforderungen und Einsatzkriterien nach Maß in Deutschland gefertigt.

*Zu unserer
Segelseite geht es hier:
www.Parasail.de*



SEGEL

Paraspi und Paragen bestechen durch ein herausragendes Preis-/Leistungsverhältnis.



Einen wesentlichen Beitrag für ein positives Segelerlebnis leistet die richtige, funktionale Segelbekleidung. Gerade bei langen Nachttörns oder mehrtägigen Regenphasen zeigt sich die Qualität von Segelbekleidung und trennt sich Spreu von Weizen.

Auch deshalb ist unser Parasail Offshore Ölzeug bei Profis wie Rettungsdiensten, Polizei und Feu-

erwehr überaus beliebt. Viele funktionale Details wie Schrittgurt, Neoprenbündchen, Sturmhaube und qualitativ hochwertige Reißverschlüsse von YKK machen hier den Unterschied.

Wichtig bei Bekleidung ist auch der Aufbau der Bekleidungsschichten. Ein Baumwoll-Unterhemd hält den Schweiß fest, wird klamm oder sogar nass; der Körper kühlt aus. Da helfen auch die besten Werte für Atmungsaktivität wenig, denn der Schweiß muss „Abdampfen“ können und nicht in einer Faser festgehalten werden.

Deshalb ist es sinnvoll, seine Bekleidung nach dem Zwiebelschalenprinzip aufzubauen und schon direkt auf dem Körper nur atmungsaktive Fasern zu tragen. Für den weiteren Aufbau bietet sich dann unsere Fleece-Unterwäsche bestehend aus Fleeceshirt und Fleecehose an. Die synthetischen Fasern leiten den Schweiß sehr schnell an die außenliegenden Schichten ab, so dass man sich warm und trocken fühlt.

Unsere atmungsaktive Parasail-Fleece-Jacke sorgt dann dafür, dass der Schweiß ohne weitere Verzögerung abgeleitet wird. Völlig übertrieben hingegen ist die manchmal geführte Diskussion um die Wassersäule. Manche Hersteller geben hier nicht prüfbare Werte von mehr als 30.000 mm an. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) in St. Gallen in der Schweiz geht davon aus, dass ein Funktionsmaterial ab einer Wassersäule von 4.000 mm wasserdicht ist. Wichtig ist auch zu wissen, dass sämtliche am Markt befindlichen Abtapebänder für die Nähte nicht mehr als 8.000 mm Wassersäule haben. Und undicht werden Segelanzüge nicht in der Fläche, sondern an den Nähten.

Deshalb legen wir bei Parasail auch großen Wert auf eben diese Verarbeitung bei unserem Ölzeug. Auch Atmungsaktivität wird immer wieder thematisiert: Atmungsaktivität ist ein Messwert



für die Durchlässigkeit von Wasserdampf durch Materialien und der Atmungsaktivität von Funktionstextilien. Zur Ermittlung dieses Wertes wird die Wassermenge, die in 24 Stunden durch einen Quadratmeter Textil verdunstet, gemessen. Die Atmungsaktivität wird als verdunstetes Wasser in Gramm pro Quadratmeter und Tag angegeben. Auch hier existieren am Markt viele Aussagen, die Wunsch und Wirklichkeit miteinander verwechseln. Vernünftige Werte beginnen bei ca. 4.000 ml pro qm, auch 15.000 ml sind keine Seltenheit.

Hier sollte das individuelle Transpirationsverhalten entscheiden; denn eine hohe Wassersäule und eine hohe Atmungsaktivität gehen, wenn es keine Phantasiewerte des Herstellers sind, auch mit entsprechenden Preisen einher.

Da Parasail jedoch diese hochwertigen Anzüge selbst herstellt und im Direktvertrieb auch selbst vertreibt, ist eben diese Spitzenqualität beim Parasail Ölzeug zu einem sehr moderaten Preis möglich. Man muss zudem bedenken, dass das Segeln auf Langfahrt sehr viel weniger körperlich aktiv ist, als bspw. das Regattasegeln. Hier finden oft Manöver nur alle paar Stunden oder gar Tage statt. Deshalb ist es auch wichtig, dass der Segelanzug auch in Perioden des längeren Sitzens eine gute Isolationswirkung hat, wie unser Parasail Offshore Segelanzug ihn bietet.

Zu unserer Bekleidung geht es hier:
www.Parasail.de

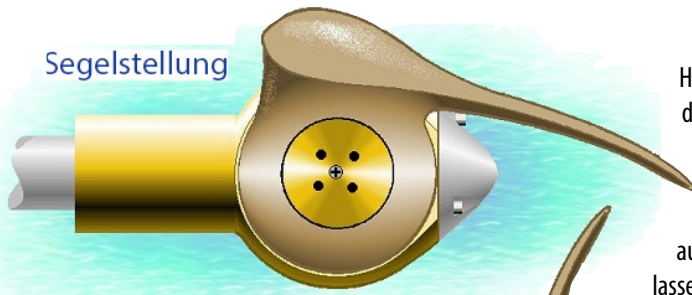


BEKLEIDUNG

Parasail Offshore
mit allen Wassern gewaschen

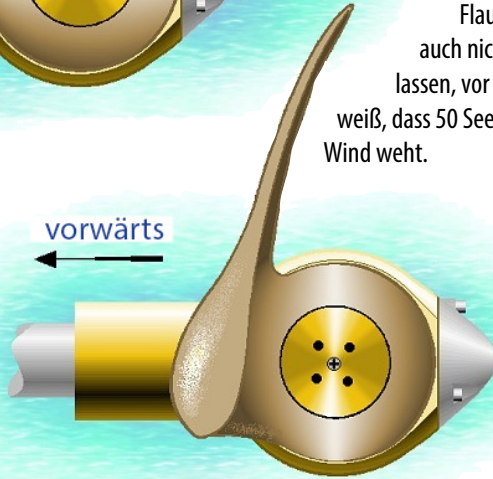
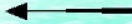


Segelstellung



Hier möchte man vor Eintritt der Dunkelheit noch die unbekannte Bucht oder Hafen erreichen. Bei Flaute möchte man sich auch nicht tagelang treiben lassen, vor allem wenn man weiß, dass 50 Seemeilen weiter der Wind weht.

vorwärts

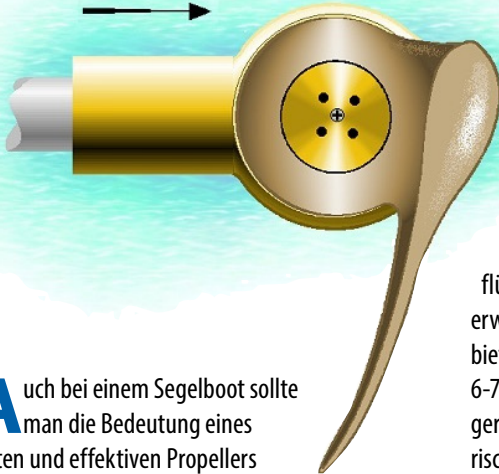


Auch im Hafen ist es ein echter Vorteil, wenn die

Yacht genauso gut rückwärts

wie vorwärts fährt und das Ansteuern auch enger Boxen und Liegeplätze seinen Schrecken verliert.

rückwärts



Auch bei einem Segelboot sollte man die Bedeutung eines guten und effektiven Propellers nicht unterschätzen.

Vielleicht gehören Sie auch zu den Seglern, die sagen: „ich fahre aus dem Hafen raus, dann segle ich und dann ist mir der Propeller egal – Hauptsache, er macht nicht soviel Widerstand beim Segeln“. Nach unseren Erfahrungen ändert sich diese Nutzungsform auf einer Langfahrt erheblich.

Wir haben uns von daher für den Autoprop entschieden, den wohl weltweit effektivsten Drehflügelpropeller. Dieser hat neben den oben erwähnten Vorteilen noch wesentlich mehr zu bieten. Stellen Sie sich vor, der Wind bläst mit 6-7 Knoten, nur mit Segeln macht Ihre Yacht gerade einmal 2-3 Knoten Fahrt. In dieser seglerisch unbefriedigenden Situation bergen Sie die Segel, um dann unter Maschine mit 6-7 Knoten bei 2000 Umdrehungen Ihr Ziel zu erreichen.

Anders beim Autoprop. Durch die sich automatisch anpassende Steigung paßt er sich perfekt der Fahrt Ihrer Yacht an, d.h. Sie starten bei 6-7 Knoten den Motor bei gesetzten Segeln, kuppeln ein und lassen den Motor bei 1000 bis 1100 UPM mitlaufen und Sie machen dann



6-7 Knoten Fahrt. Ökonomisch, aber auch akustisch eine Wohltat!

Alle anderen am Markt befindlichen Propeller haben einen Endanschlag und eine fixierte Steigung, deshalb funktioniert auch hier das entspannte Motorsegeln nicht. Von uns durchgeführte Langzeitversuche haben ergeben, dass sich der Dieselverbrauch zwischen 10% - 15% senkt, da durch die variable Steigung sich automatisch immer der beste Wirkungsgrad einstellt. Auch unsere Kunden haben ähnliche Erfahrungen zu berichten.

Einen weiteren nicht unerheblichen Vorteil hat auch das Segelmagazine Voile festgestellt: im Vergleich zu einem festen oder auch anderen Drehflügelpropellern benötigt man eine geringere Drehzahl, um die gleiche Geschwindigkeit zu erreichen. Wir brauchten für 6 Knoten Marschgeschwindigkeit mit dem alten Drehflügelpropeller eine Drehzahl von 2100 UPM, heute mit dem Autoprop erreichen wir die gleiche Geschwindigkeit mit 1750 UPM. Gerade auf einer längeren Motorpassage ist dies eine Freude für die Ohren und den Geldbeutel. Beim Segeln ohne Motor hatten wir gegenüber einem Festpropeller einen Geschwindigkeitszuwachs von ca. 0,8 Knoten.



Zu den Propellern und Anwendungsbeispielen geht es hier:
www.Parasail.de

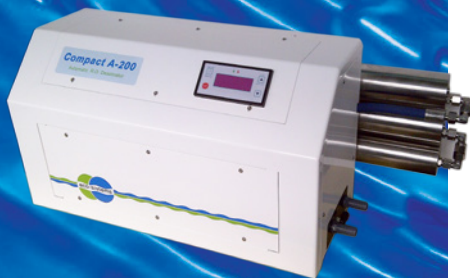
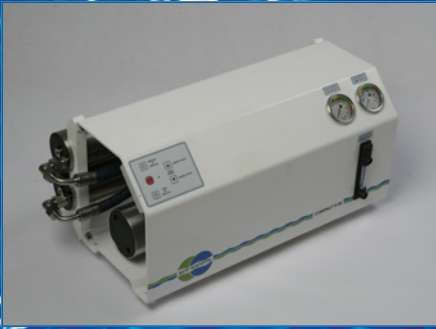




PROPELLER

Wir haben uns für den Autoprop entschieden, den wohl weltweit effektivsten Drehflügelpropeller.

Da der Propeller sich mit den Flügeln zwischen Vorwärts- und Rückwärts-Fahrt komplett dreht, kann es in einigen Fällen vorkommen, dass der Platz zwischen Propeller und Ruder/Skeg nicht ausreicht. In diesem Fall sprechen Sie uns bitte an. Wir sind in der Lage, auch für diese Problematik Ihnen maßgeschneiderte Lösungen anzubieten.



Die normalen Trinkwasserkapazitäten an Bord einer Yacht liegen zwischen 200 und 400 l. Wir haben jahrelang einen Durchschnittsverbrauch pro Person und Tag zwischen 20 und 40 l ermittelt. In der Praxis bedeutet dies, dass man alle 3-5 Tage eine Wasserquelle benötigt oder aber sich sehr stark einschränkt.

In vielen Fällen ist das Wasser, welches in südlichen Ländern aus den Hähnen fließt, deutlich kontaminiert. (Die WHO gibt einen Wert für Trinkwasser von 250 PPM als Höchstwert für gesundes Trinkwasser an, für Entwicklungsländer 350 PPM). Wir haben im Hafen von Kos 580 PPM gemessen. Ein solches Wasser ist maximal zum Deckschrubben geeignet. Dies bedeutet auch, dass man viel Stauraum darauf verwendet, Trinkwasser in Flaschen zu bunkern. Die damit verbundene Müllproblematik – Stichwort Mikroplastik – sollte auch nicht unerwähnt bleiben.

Die konsequente Lösung dieser Problematik heißt, Wasser selbst machen. Nun ist der Wassermacher an Bord einer Langfahrtyacht eines der meist diskutierten Ausrüstungsteile. Die Foren sind voll von Problemen mit Wassermachern. Wenn man der Sache auf den Grund geht, liegen die Hauptprobleme in mangelnder Wartung und einer suboptimalen Installation begründet. So sollte es selbstverständlich sein, dass man die Anlage nach der Trinkwasserproduktion rückspült. Die Wassermacher von Eco-Systems bieten dann den Vorteil, dass man 6-8 Wochen nach der Rückspülung kein Biozid einsetzen muss. Dies schont die Membranen und auch den Geldbeutel und „last but not least“ die Umwelt.

Die Eco-Systems Wassermacher verfügen darüber hinaus über einen hydraulischen Ausgleich; bedeutet in der Praxis einen deutlich reduzierten Energieverbrauch.



Praxistests haben ergeben, dass die Tagesleistung von 2 x 100 Watt Solarpanelen ausreicht, um 100 l Wasser mit dem Splash 25 zu erzeugen. So wird eine hygienisch einwandfreie Trinkwasserproduktion schon auf sehr kleinen Yachten möglich.

Bei größeren Yachten empfehlen sich die 60 oder 90 l Wassermacher von Eco-Systems, die es sowohl in modularer als auch kompakter Bauweise gibt. Hier ist auch ein Betrieb der Pumpe mit 220 V möglich, bei Existenz eines Generators sicherlich der Goldstandard.

Bei diesem Volumen kann man auch über die Installation einer Waschmaschine nachdenken. Viele denken jetzt sicher „welch übertriebener Luxus“! Wer aber sein schönes Parasail Polo nach der Reinigung in einer Wäscherei 2 Größen kleiner zurückbekommen hat, wer sich nach 14 Tagen über versalzene Badehandtücher und verschwitzte Bettwäsche ärgert, freut sich spätestens nach der 1. Benutzung über den Komfort einer Waschmaschine.

Am Ende ist dies sicherlich eine Frage des Geldbeutels und des eigenen Anspruchs. Wir von Parasail helfen Ihnen dabei, gemäß Ihrer Zieldefinitionen, die passenden Systeme optimal aufeinander abgestimmt, für Sie zusammenzustellen. Beachten Sie hierzu auch unsere Paketlösungen, die wir Ihnen zu einem besonders günstigen Preis anbieten!

Zu den Wassermachern geht es hier:
www.Parasail.de



TRINKWASSER



„Das Meer lehrt, dass es möglich ist zu verdursten,
obwohl man sich vor Wasser nicht retten kann.“ Matthias Pleye

Die Stromversorgung an Bord einer Langfahrtyacht ist eines der wichtigsten Themen und mitentscheidend für die positiven Erlebnisse einer Reise – wer möchte schon sein Bier mit einer Temperatur von 20 und mehr Grad trinken?

Insofern ist es wichtig, sich über seine Stromverbraucher im Klaren zu sein und auf dieser Basis seine Stromversorgung aufzubauen. Der größte Stromverbraucher ist der Kühlschrank bzw. die Gefrierbox. Die Herstellerangaben gaukeln hier leider oft reichlich geschönte Zahlen vor, die im Labor aber nicht in der Praxis erzielt werden. Kalkulieren Sie pro Gerät einen Verbrauch von 65 Ampere bei 30-35 °C Außentemperatur und 50 mm Isolationsschicht der jeweiligen Box. Dieser Wert ist von uns über Jahre praxiserprobt.

Doch zunächst stellt sich die Frage, welche Batterien sollten an Bord sein und wie groß die Batteriebank. Zu bedenken ist immer, dass Sie immer nur 40 % einer Batterieleistung tatsächlich nutzen sollten (Ausnahme Lithium Batterien). Es stehen Ihnen von 100 Ampere maximal 40-45 Ampere für die Entnahme zur Verfügung. Mehrentnahmen bis hin zur Tiefentladung führen nur zum schnellen Defekt der Batterie. Wir verwenden seit Jahren mit guten Erfahrungen AGM Batterien von Victron und Hopyecke. Selbstredend, dass Starter- und Verbraucherbatterien immer getrennt sein sollten. Deshalb raten wir gerade für Yachten, die länger unterwegs sind, zu einer Batteriebankgröße von mind. 600 AH, das bedeutet, dass Ihnen für den Verbrauch ca. 250 Ampere zur Verfügung stehen.

Nehmen wir an, Sie haben „nur“ einen Kühlschrank an Bord, der Autopilot belastet den Energiehaushalt nochmal mit 80 Ampere p. Tag, Wasserpumpe und Beleuchtung schlagen mit 20-30 Ampere zu Buche; so sind am Ende eines Tages 200-220 Ampere verbraucht.

Dies ist nicht weiter von Bedeutung, wenn der nächste Hafen vor der Tür liegt und der Landstrom wartet. Alternativ können Sie auch den Motor starten und diesen 4-6 Stunden laufen lassen, damit sich die Batterien wieder füllen. Für einen Segler eine eher unbefriedigende Lösung. Und bei den Verbrauchern habe ich nur den absoluten Minimalstandard angenommen, wie er bei jeder serienmäßigen Segelyacht heute zu finden ist.

Man muss jedoch bedenken, dass bei einer längeren Fahrt die Yacht das Zuhause ist und wir haben selbst, aber auch durch Befragungen vieler Segler, die länger oder lang unterwegs sind, festgestellt, dass die meisten schon einen gewissen Komfort wünschen, der dem von daheim ein wenig ähnelt. Nehmen wir dann noch einen Fernseher, eine Gefrierbox oder vielleicht eine Waschmaschine mit ins Boot, kann sich der Energieverbrauch leicht verdoppeln.

Hier beginnt dann auch der Punkt, wo man sich ein klares Konzept machen sollte! Welche Verbraucher habe ich an Bord, was verbrauchen diese in 24 Stunden. Auf dieser Basis berechnet man dann die Größe der Batteriebank (Faustregel – der Verbrauch aller Komponenten an Bord x 1,5 Tage : 4 x 10 = Batteriebankgröße). BSP: Verbraucher 300 A x 1,5 = 450 A : 4 = 112,5 A = 1150 A Batteriebankgröße; sprich mit 6 Verbraucherbatterien mit jeweils 160 bis 180 A baut man eine sinnvolle Batteriebank.

Anders sieht die Rechnung bei Lithium Batterien aus – wenn man hier vier Batterien à 120 A nimmt. Beispielsweise von Victron oder Tranwatt, erreicht man in der Summe das Gleiche. Weniger Gewicht, bis zu 6 x mehr Ladezyklen sind natürlich handfeste Vorteile, denen nur der vergleichsweise stolze Einstiegspreis entgegensteht. Wobei der Preis sich relativiert, wenn man die Ladezyklen und damit die Nutzungsdauer miteinander vergleicht. Wir beraten Sie gerne tagesaktuell dazu,



denn im Batteriemarkt ändert sich mit zunehmender Nutzung von Batterieenergie gerade einiges.

Nachdem klar ist, dass man ohne zusätzliche Energiequellen nicht weit kommt, beraten wir Sie gerne zu Vorteilen und Eigenarten der diversen Energiequellen. Wir haben im Programm Solarzellen von Phaesun und Victron. Flexibel oder fix, je nach baulichen Erfordernissen an Bord. Weiterhin bieten wir Ihnen mit Windgeneratoren von Superwind und Silentwind von uns erprobte Windgeneratoren an. Und „last but not least“ runden Generatoren von Fischer Panda unser Programm ab.

Auch Ladegeräte sind ein Thema: die an Bord vorhandenen Ladegeräte sind meistens zu klein dimensioniert. Wenn man dann noch einen Spannungswandler wünscht, der es ermöglicht, eine Bohrmaschine, eine Waschmaschine etc. zu betreiben, empfehlen wir den Quattro oder den Multiplus von Victron. Diese Geräte bewähren sich seit Jahren auf unserem Schiff und auch auf Kundenshippen.



Stromern Sie hier hin:
www.Parasail.de

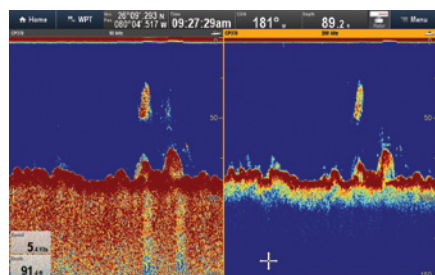
STROMVERSORGUNG

superwind



Auf Bootsmessen sind die Stände der Elektronik Hersteller immer überlaufen und man kann den Eindruck gewinnen, dies seien die wesentlichen Ausrüstungsgegenstände an Bord. Nach unserer Erfahrung stimmt dies jedoch nicht.

Doch der Reihe nach: Jeder hat heute in irgendeiner Weise einen PC an Bord, manche navigieren auch damit. Die Frage nach stationär oder mobil ist für uns einfach mit mobil beantwortet.



Wenn man nicht damit navigiert, ist er gut und sicher weg zu stauen; in vielen Café's und Restaurants gibt es Gratis WLAN, mobil ist also deutlich

flexibler. Als Tipp: 2 SSD Festplatten zur Datensicherung mitnehmen, damit die wichtigen Daten beim Crash des Rechners nicht verloren sind. Den Rechner selbst kann ich im Schadensfall überall auf der Welt ersetzen. Wir navigieren übrigens sehr gerne mit dem Pad. Hier gibt es für jedes Modell Halterungen und wasserdichte Hüllen. Wenn man dann noch eine Seekarte am Kartentisch hat. ...

Bei der Bordelektronik verlassen wir uns auf Raymarine. Zuverlässig und robust ist für jedes Portemonnaie etwas dabei. Wir empfehlen mit einem kleinen Plotter am Steuerstand zu arbeiten und einem größeren, den man am Besten mit einer flexiblen Halterung am Kartentisch montiert, so dass man ihn bei einer Nachtfahrt auch im Salon im Blickbereich hat.

AIS ist heutzutage Standard – wir würden immer ein aktives wählen – so dass wir von den dicken Pötte ebenfalls gesehen werden. Viele meinen Radar wäre durch AIS überflüssig geworden, doch für viele Schiffe gilt keine Ausrüstungspflicht oder haben nur ein empfangendes AIS. Unabhängig von elektronischen Seekarten und AIS liefert das Radar immer ein Abbild der Wirklichkeit. Moderne Technik mit Ihrem integrierten Overlay-Verfahren erlaubt es, die verschiedenen Signale gleichzeitig zu nutzen. Bei den Instrumenten empfehlen wir, sich auf die notwendigen Grundkomponenten zu beschränken (Lot, Logge, Wind). Moderne Instrumente sind in der Lage, alle Informationen auf einem Bildschirm abzubilden, so dass man mit 2-3 Instrumenten komplett ausgerüstet ist.

Seefunk sollte auch in Zeiten von Handynutzung ein selbstverständliches Ausrüstungsteil sein.



Auch ein passendes Handfunkgerät ist ein absolutes MUSS. Kommunikation mit dem jeweiligen Hafen, der Marina etc. – alles läuft über die entsprechenden Arbeitskanäle.

Für die Überfahrt über den Ozean empfehlen wir ein Satellitentelefon. Die kann man mit den entsprechenden Minutenkontingenten für verhältnismäßig kleines Geld leihen oder kaufen.

Wir statten bei Nachtfahrt zusätzlich die Wachhabenden mit einer persönlichen Epirb aus. Im Falle des Überbordgehens eine echte Hilfe, da wir das Opfer sowohl mit AIS peilen können als auch ein Alarm über Satellit ausgelöst wird.

Stellt sich abschließend die Frage nach dem „richtigen“ Autopilot. Hier konkurrieren Windfahnensteuerung und elektrischer Autopilot miteinander. Die Windfahne als mechanisches System hat den Vorteil, dass sie die Energiebilanz nicht belastet und im Falle des Falles leichter zu reparieren ist. Bei vielen Yachten wird für diesen Vorteil jedoch die Badeleiter geopfert; und es kann auch Schwierigkeiten mit eventuellen Davits geben. Wir haben uns von daher für den elektrischen Autopiloten entschieden und als Redundanz einen 2. Motor und ein 2. Steuergerät eingepackt. Egal für welches System Sie sich entscheiden, wichtig ist, dass Sie die Segel gut trimmen und dafür sorgen, dass der Druck auf dem Ruder möglichst gering ist.

Zur Elektronik mit
Preisen geht es hier:
www.Parasail.de



ELEKTRONIK





Kühlung an Bord hängt sehr stark von den persönlichen Vorlieben und Gewohnheiten ab. Es ist jedoch Fakt, dass Kühlung gerade in südlichen Ländern oder bei tropischen Temperaturen der fast größte Energieverbraucher an Bord ist.

Bei 30 – 35 Grad Außentemperatur ist ein Verbrauch von 75 Ampere täglich bei einem typischen 40 W Aggregat entgegen aller Herstellerversprechen realistisch. Dieser Wert bezieht sich auf ein normales Aggregat ohne Besonderheiten und einer Isolationsstärke von 35 mm.

Wenn man bei seiner Yacht noch Einfluss auf die Konstruktion hat sind 50 – 70 mm Isolationsstärke die eindeutig bessere Wahl. Es gibt von Herstellerseite viele Möglichkeiten bei der Kühlung den Energieverbrauch zu senken. Kältespeicherplatten und Seewasserkühlung sind hier die Stichworte. Bitte beachten Sie hierzu auch unsere Beschreibungen im Shop.

Die nächste Frage, die sich stellt, ist Kühlschrank oder Kühlbox. Bei einem Kühlschrank fällt die Kälte buchstäblich raus, bei einer Kühlbox kann es passieren, dass der gesuchte Käse sich in den Tiefen der Box verloren hat und man erst alle Kühlgüter ausräumen muss, bis man seiner habhaft wird. Man kann sich bei der Box mit Sortierschalen behelfen, aber unsere Erfahrung zeigt, dass auch dies nicht zu einer perfekten Lösung führt.

Die nächste bedenkenswerte Option ist die Frage nach einer Gefrierbox- als ein weiterer großer Energieverbraucher. In der Vergangenheit haben wir diese Notwendigkeit immer verneint – bis uns ein wirklich großer Thunfisch an die Angel ging. Nach 3 Tagen Thunfischsteaks, Thunfischpaste, eingelegte Thunfischtapas kam uns der Thunfisch zu den Ohren raus und eine Hälfte war noch übrig. Wie schön wäre da eine Gefrier-



möglichkeit gewesen. ... Seitdem arbeiten wir mit der Engel-Box, die wir als Gefrierbox nutzen. Das besondere dieser Box ist ein sog. „Schwingkreiselkompressor“, der auch bei extremen Bedingungen zuverlässig funktioniert. Nicht umsonst wird er auch bei vielen Profis zum Transport von Blutkonserven usw. eingesetzt. Der Verbrauch ist mit ca. 35 - 40 Ampere pro Tag vertretbar und bei 40 l Volumen hat man auch ausreichend Platz.

Ein toller Metzger in der Ägäis, fangfrische Scampis - wenn es gut und günstig ist, macht es Sinn etwas mehr einzukaufen und entsprechend einzufrieren. Auch ein Eis als Dessert nach einem schönen Grillabend an Bord kann das Herz sehr erfreuen. Wichtig ist, dass man die Lebensmittel immer vor dem Gefrieren einschweißt. Dies verhindert Gefrierbrand und man kann leicht portionsweise auftauen. Etliche Sommer später ist die Gefrierbox bei uns an Bord nicht mehr wegzudenken und auch Gespräche mit vielen Langfahrseglern haben ergeben, dass diese spätestens ab der 2. Fahrt oder beim nächsten Ozean eine solche Gefriermöglichkeit an Bord haben.

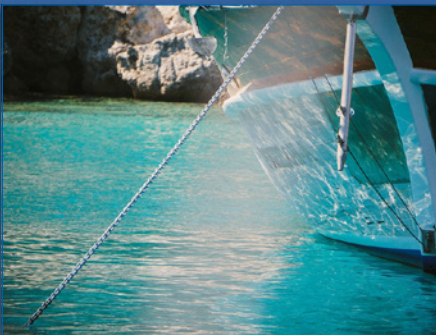
Zu den Kühlmöglichkeiten geht es hier:
www.Parasail.de



KÜHLUNG

an Bord





Das Ankergeschirr gehört zu den wichtigsten Ausrüstungsteilen auf einer Langfahrt. Nach unseren Erfahrungen verbringt ein Langfahrtssegler deutlich mehr als 80 % seiner Reise vor Anker. Deshalb ist es wichtig, ein besonderes Augenmerk auf den Anker und die Kette zu legen.

Grundsätzliches: Auf mehr als 20 m Wassertiefe nicht ankern, denn bei einem Anker, der sich verhakt hat, ist dann ein Tauchgang unumgänglich. Als Faustregel bei Kette gilt: Ankerkettenlänge = mind. 3 fache Wassertiefe (Distanz Bugbeschlag-Wasserlinie immer dazu rechnen), mind. jedoch 25 m Kette stecken. Den Schwójradius der Nachbarlieger beachten! Bei Wind über 40 Ktn. am Ankerplatz sollte, wenn genug Raum vorhanden, 5-6 fache Wassertiefe gesteckt werden.

Die Erfahrung im Mittelmeer lehrt, dass viele sehr schöne Ankerplätze oft eine Wassertiefe von 15-20 m aufweisen. Deshalb sind 50 m Kette das absolute Minimum; besser schläft man bei 80-90 m Kette. Welcher Anker? Hier gibt es die unterschiedlichsten Ansichten. Wir haben beste Erfahrungen mit dem Delta Anker von Lewmar und dem Mantus Anker gemacht. Der Delta hat mit uns schon in Naxos 55 ktn. Wind erlebt und gehalten, zum Mantus Anker hier das Kurzstatement unseres Kunden Roman Eichinger: „... Um es auf den Punkt zu bringen hat er mich seit mehr als 2 Jahren, unzähligen Stürmen und Situationen noch nie im Stich gelassen. Vielmehr hat er all das gehalten was von Seiten des Herstellers versprochen wurde. ...“

Bei der Kette kann man zwischen feuerverzinkt und Edelstahl wählen. Bei Edelstahl gilt es darauf zu achten, dass man einen sog. Duplex Stahl verwendet; normaler Edelstahl neigt in südlichen Gefilden zur Korrosion. Der Vorteil einer Duplex Edelstahl Kette von der Firma Wälder liegt darin, dass man in den meisten Fällen den Kettendurchmesser um eine Stufe reduzieren kann – statt



12 mm Durchmesser nur 10 mm – bei gleichzeitig höherer Bruchlast. Feuerverzinkte Ketten tendieren überdies zur „Häufchenbildung“ im Ankerkasten, dies bedeutet ein Crewmitglied muß auf den Knien liegen und die Kette wegstauen. Der einzige Nachteil der Wälder Kette ist ihr Preis, der aber lohnt, wenn man sich vor Augen hält, wie oft man ankert und dass man sich die Kosten des Nachverzinkens spart. Auch hier machen wir Ihnen gerne ein passendes Angebot!

Bei den Ankerwischen fällt unsere Wahl auf Wischen der Firma Lofrans. Weltweit vertreten, eine gesicherte Ersatzteilversorgung und sinnvolles Zubehör wie ein Kettenzählwerk, machen diese Wischen für uns zur ersten Wahl. Zudem gibt es eine breite Auswahl an Vertikal- und Horizontalwischen, mit und ohne Verholspill, so dass für jede Anforderung das Passende dabei ist. Bitte sprechen Sie uns an!

Wenn Sie dann noch eine Ankerkralle mit einer Ruckdämpfung Ihr Eigen nennen, sollte einem gelungenen Ankermanöver nichts im Wege stehen. Gerne geben wir von Parasail Ihnen auch persönlich Tipps für gutes Ankern, denn wir erleben es mit schöner Regelmäßigkeit, dass Anker nicht ordentlich eingefahren werden, zu wenig Kette gesteckt wird u.v.m. Es ist in warmen Gewässern auch ein schöner Spaß, den Anker abzutauchen. Man weiß, wie er liegt, man sieht, ob er sich gut eingegraben hat.

Hier können Sie festmachen:
www.Parasail.de



ANKERN



*Wir bieten Ihnen auch hier maßgeschneiderte Lösungen an,
die sich an Ihren Bedürfnissen und dem technisch Machbaren orientieren.
Noch mehr über unsere Anker erfahren Sie auf www.Parasail.de*

Als Ausrüster für Langfahrtsegler wurde uns diesen Sommer nochmals die enorme Bedeutung eines guten Beibootes deutlich! Nicht nur um die Mannschaft an Land zu bringen, sondern auch für das Proviantieren oder das Besorgen von Wasser oder, oder, oder ... Die Anforderungen an ein gutes Dinghi sind mannigfach.



In der Ost- und Nordsee fährt man meistens in den Hafen. Hier spielt das Dinghi eine eher untergeordnete Rolle. Für die seltenen Fälle des Ankerns reicht ein Dinghi mit einem flexiblen Boden, welches man zusammenrollen und leicht stauen kann. Schon im Mittelmeer ändern sich die Anforderungen deutlich: Man fährt weniger in Häfen, man ankert öfters frei. Für den abendlichen Restaurantbesuch oder für notwendige Einkäufe, muss man nicht selten ein bis zwei Seemeilen mit dem Dinghi fahren. Hier raten wir zum Festumpf Dinghi.

Je nach Schiffsgröße empfiehlt sich eine Länge zwischen 2,40 m und 3,60 m. Sonstige Anforderungen: ein ausgeprägter V-Boden, großer Durchmesser der Schläuche und natürlich nicht zu viel Gewicht. Gerade Beiboote mit einem GfK-Rumpf wiegen häufig erstaunlich viel. Wir haben bei uns beste Erfahrungen mit Aluminium als Rumpfmateriale gemacht.

Stellt sich nun die Frage nach der Motorleistung: Motoren unter 5-6 PS sind nach unseren Erfahrungen ungeeignet, denn gegen Wind und Welle, womöglich noch mit etwas Gepäck oder Proviant, leisten kleinere Motoren einfach zu wenig. Wichtig ist, dass Sie als Crew den Motor händeln können. Ein moderner 25 PS Motor, beispielsweise von Yamaha, wiegt circa 57 kg. Wir denken, dass damit die Grenze erreicht ist. Ein zehn PS Motor wiegt circa 38 kg und ist völlig ausreichend, um zwei Personen ins Gleiten zu bringen oder genügend Reserve für anstehende Transporte zu haben. Dass ein 25 PS Motor natürlich auch mehr Spaß bedeutet und gegebenenfalls noch als Schlepphilfe für die eigene Segelyacht dienen kann, ist auch unbestritten.

Nach langer Überlegung und dem Vergleich vieler Marken und Boote haben wir uns entschlossen, Highfield Dinghies in unser Programm aufzunehmen. Sie erfüllen unsere Anforderun-



gen: es gibt sie in klein abgestuften Größen, so dass jeder für seine Yacht das passende Angebot finden kann. Vom offenen Tender mit gerade mal einer Länge von 2,40 m, bis hin zum komfortablen Konsolenbeiboot von 3,60 m, ist alles vertreten.

Eine äußerst wichtige Frage ist auch, wie ich dieses Beiboot transportiere. So wiegt ein Highfield UL 260 gerade mal 31 kg. Dieses ist auch notfalls von einer Person gut zu händeln und kann leicht auf dem Vorschiff verzurrt werden. Anders sieht es mit einem ca. 130 kg schweren und 340 cm langem Konsolenbeiboot aus. Leicht für Ausstattung und Größe, aber schon eine Aufgabe, dies an Bord einer Segelyacht sicher zu transportieren. Hier bieten sich natürlich Davits an. Da auch noch dynamische Lasten zu berücksichtigen sind, benötigt man Davits, die ca. 500 kg Last abkönnen und natürlich auch ein entsprechendes Gewicht haben. Vernünftig realisierbar ist dies nur bei sehr großen Yachten mit mehr als 16 m, da sonst der Schwerpunkt zu weit nach achtern wandert und die Segel-eigenschaften leiden. Deshalb macht es meistens Sinn, dass Beiboot mit einem Tragegeschirr auf das Vorschiff zu setzen. Macht man dies mit Hilfe des Spi-Falls und lenkt dieses auf eine E-Winch um oder benutzt unseren E-Wincher, ist das Heben recht leicht!

*Zu den verschiedenen
Bootstypen mit Preisen
geht es hier:
www.Parasail.de*



BEIBOOTE

Highfield Dinghies

Weitere Informationen und nützliche Tipps
zum Thema Beiboote erhalten Sie auf
www.Parasail.de



Bevor man auf eine Langfahrt geht, stehen immer wieder die Überlegungen im Raum: Welche Redundanzen benötigt man, welches Werkzeug und welches Zubehör ist für uns sinnvoll? Sinnvoll ist es zunächst eine Bestandsaufnahme zu machen und genau festzuhalten, was bereits an Bord ist. Erfahrungsgemäß tendiert der Segler dazu, als „Jäger und Sammler“ teilweise alles doppelt und dreifach an Bord zu



horten. Dies macht die Yacht nur unnötig schwer und sie segelt wesentlich schlechter. Deshalb gilt hier wie so oft „Weniger ist Mehr“!

Gerade Werkzeug ist sehr schwer und es macht Sinn, den großen Knarrenkasten auf die tatsächlich benötigten Einsätze zu reduzieren.

Neben den Ersatzteilen und Wartungskits für Motor, Außenborder, Generator und Wassermacher gibt es natürlich sehr sinnvolles Zubehör, welches unserer Meinung nach auf jeden Fall an Bord sein sollte. Als sehr hilfreich hat sich bei uns eine kleine Tauchausrüstung erwiesen. Wie schnell kann sich ein Tampen in der Schraube verfangen, ein Anker in einem alten Drahtseil? Hier ist eine kleine Tauchausrüstung sehr nützlich, denn bei 6 m Wassertiefe kommt man mit einem Schnorchel nicht sehr weit und auch für das Wegschneiden eines Tampens habe ich schon 10 Minuten benötigt. Die Flasche hat so ca. 3 l und reicht erfahrungsgemäß für 15 Min. Man kann sie an jeder Tauchbasis für 5 - 10,- € auffüllen lassen.

Ebenfalls ein sehr sinnvolles Zubehör ist eine sehr wirksame Stirnlampe. Sie sollte auch mit Rotlicht ausgestattet sein, damit bei Nachtfahrt augenschonend und ohne Umgewöhnung durch starkes weißes Licht gearbeitet werden kann. Gerade auch für Arbeiten im Motorraum ausgesprochen sinnvoll, da man dann beide Hände zum Arbeiten frei hat. In diesem Zusammenhang sei auch auf einen Handscheinwerfer verwiesen, der folgende Eigenschaften aufweisen sollte: wasserdicht (IPX 6), leuchtstark min. 300 m, leistungsstarker Akku. Wer je im Dunklen einen Ankerplatz oder Hafen ansteuert, wird sich über das Licht freuen!

Für Bootseigner, die keine elektrische Winch an Bord haben, ist sicherlich die elektrische Winchkurbel ein sinnvolles Zubehör. Zu oft haben wir schon gesehen, dass frau sich abmüht



ihren schweren Segelpartner in den Mast zu hieven. Eine elektrische Winchkurbel von E-Wincher erleichtert den Weg in den Mast schon deutlich! Dann braucht man auch nicht mehrmals zu überlegen, ob es denn notwendig ist, die Beschläge am Rigg zu überprüfen. Auch das Dichtnehmen einer Genua wird damit für eine Person in der Nachtwache leichter.

Nicht zu unterschätzen ist auch der Schlafkomfort auf einer guten Matratze! „Wie man sich bettet, so liegt man“. Bedenken Sie, dass sich die Nutzung Ihrer Segelyacht bei Langfahrt deutlich ändert - ein paar Tage oder auch ein bis zwei Wochen kann man auf einer „Serienmatratze“ gut schlafen. Aber nichts ist schlimmer als Rückenschmerzen durch eine schlechte Matratze. Wir benutzen von daher Flexima Matratzen. Der Aufbau sorgt für gute Hinterlüftung, es gibt sie auf Maß und ein Lattenrost ist quasi schon eingebaut. Wir haben jedes Zubehör, bevor wir es Ihnen anbieten, auf unserer Yacht selbst getestet.



Zur Ausrüstung geht es hier:
www.Parasail.de



SINNVOLLES ZUBEHÖR





Hier bekommen Sie
den Durchblick:
www.Parasail.de

