

Bootshandel

DAS MAGAZIN FÜR MOTOR- UND SEGELBOOTE



IM TEST

SPORTLICH
Scandinavia 30

KOMPAKT
Bavaria 29 Sport

LAUSCHIG
Nimbus Coupé 335

SPECIAL CHARTER

REISEN MIT KINDERN

**GEBRAUCHTBOOTMARKT
IN LEIPZIG JETZT ANMELDEN!**

SCHNELLER CRUISER Chris Craft 32 Corsair im Test >>>

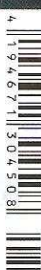
MESSE boot Düsseldorf **IM FOKUS** Bordhandschuhe im Vergleich

REVIER Neuseenland Leipzig **MARINA-CHECK** Schweden



Bootshandel-Magazin.de

Österreich 5,20 €
Schweiz 8,50 CHF



„Unser Chef ist der Wind“

Janusz Konkol von Haber Yachts über Sturmfahrten, Hafenmanöver und sein Patent-Steuersystem.



Bootshandel-Magazin: Ihr patentiertes Selbststeuersystem besteht aus vier Schwertern, dem Bug- und Hauptschwert sowie zwei Achterschwertern. Wie genau funktioniert das?

Janusz Konkol: Das Hauptschwert misst, wenn es ganz unten ist, 2,10 m Länge, die Achterschwerter 1,30 m und das Bugschwert 0,89 m. Die Schwerter dienen bei allen Windbedingungen auf allen Kursen zur Verbesserung der Kursstetigkeit und der Selbststeuerung – entweder zur Unterstützung des Rudergängers oder als komplette Selbststeuerung.

Der Effekt ist, das Boot damit auszubalancieren. Bei schweren Wetterbedingungen wird das Boot viel sicherer als vergleichbare Schiffe mit tiefem Festkiel. Jeder Segler kann etwas mit den Begriffen Segelschwerpunkt und Lateralschwerpunkt anfangen – und weiß, dass durch einen falschen Abstand dieser Schwerpunkte eine Yacht entweder luv- oder leegierig wird.

Nun verändern sich diese Schwerpunkte ständig durch den eingeschlagenen Segelkurs und der entsprechenden Anpassung der Besegelung. Bei unserem System kommt der Einfluss der Schwerter dazu, mit denen wir, entsprechend eingestellt, einen Zustand der vollen Kursstetigkeit erreichen. Der Grund: Mit der Regulierung der Schwerter verschiebt man die Mitte des seitlichen Widerstands in Richtung Bug oder Heck.

Wenn die Schwerter ganz weggenommen werden, kann man locker trockenfallen. Das Boot hat einen Tiefgang von etwa 0,70 m, wenn alle Schwerter aufgeholt sind.

.....
Können Sie das mal an einem Praxisbeispiel beschreiben, wenn gesegelt wird?

Janusz Konkol: Gehen wir von einer mittleren Windgeschwindigkeit von drei bis vier Beaufort aus. Wir wollen hart am Wind, also rund 45 bis 50 Grad zum Wind segeln. Großsegel und Fock sind eingestellt, das Hauptschwert wird ganz abgesenkt, die Heckschwerter soweit, bis die Richtungsstabilität erreicht ist. Fertig.

Setze ich unter diesen Bedingungen zusätzlich die Genua, wird auch das Bugschwert völlig abgesenkt. Die Heckschwerter sind auch dann für die Richtungsstabilität zuständig.

.....
Und bei einer Sturmfahrt mit acht Beaufort...

Janusz Konkol: Kein Problem! Entweder wir segeln nur unter Fock, dann wird das Bugschwert völlig abgesenkt und das Hauptschwert bis auf 25 Prozent der benetzten Gesamtfläche. Über die teilweise oder ebenfalls abgesenkten Heckschwerter wird wieder die Richtungsstabilität erreicht.

Ich kann aber auch ins Sturm-Großsegel – ein Dreieckssegel ohne Gaffel – ein Reff stecken und den 7-m²-Sturmklüver setzen. Dann entfällt das Bugschwert. Das Hauptschwert wird bis auf 50 Prozent abgesenkt, und die Heckschwerter werden bis zum Erreichen der Kursstabilität eingesetzt.

»» Im Unterschied zum Autopiloten funktioniert das C4-System bei wirklich jedem Wind.

Wie lange braucht man, um diese Selbststeuerung zu kapieren? Und wie sinnvoll ist sie auf kurzen Strecken?

Janusz Konkol: Das System ist in seiner Anwendung einfach, schnell und praktisch – auch auf kurzen Strecken. Wir gehen mit jedem Neukunden zwei Tage gemeinsam aufs Wasser, damit er Erfahrungen sammeln, das Prinzip begreifen kann. Dann braucht er nur noch 15 Sekunden, um die erste Selbststeuerung zu erreichen. Bei starkem Wind ist es generell einfacher, bei schwachem Wind benötigt man ein bisschen länger dafür, wie Sie während unseres Testes erlebt haben.

Wie werden die Schwerter eingestellt, wenn man unter Motor fährt?

Janusz Konkol: Wenn man unter Motor fährt oder Hafenmanöver durchführt, muss das Hauptschwert unten sein und alle anderen drei Schwerter sind hochgeholt. Fährt man



Haber 34 C4

längere Strecken unter Motor mit abgesenkten Achterschwertern, kann man auch, ohne die Pinne zu bedienen, geradeaus fahren. Es ist sehr kursstabil.

Was macht den Unterschied zwischen dem C4-System und einem Autopiloten aus? Ist der Einsatz nicht viel einfacher?

Janusz Konkol: Der größte Unterschied ist, dass man das 4-Kiel-System bei jedem Wind einsetzen kann. Ich möchte betonen:

Bei jedem Wind! Das macht das Segeln sicherer, wenn die Mannschaft müde wird und nicht mehr fähig ist, das Boot vernünftig zu bedienen.

Das System zwingt nicht das Boot, Kurs zu halten. Das Boot sucht sich immer

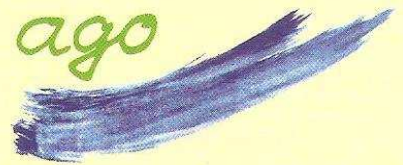
den optimalen Weg und wird dadurch auch schneller. Ein Rudergänger oder eine Selbststeueranlage hingegen zwingt immer das Boot, Kurs zu halten, weswegen es auch ein bisschen brems.

Der dritte Unterschied: Wenn man das C4-System ohne den Computer – also manuell – verwendet, wird kein Strom verbraucht. Man kann das Boot immer selbststeuernd machen. Auch wenn das System mit Computer läuft, kann man es immer abschalten und manuell einstellen. Das sind die großen Vorteile.

An dem Programm, das die Schwertstellung elektronisch reguliert, wird noch gearbeitet. Was wird reguliert, wenn man es elektronisch macht?

Janusz Konkol: Der „Chef“ ist der Wind. Entscheidend ist der Bezug des Kurses des Bootes zum Wind und der Stärke des Windes. Man kann also sagen, welchen Kurs am Wind man segeln will, und das Boot hält diesen dann. Man muss nur manuell die Segel nachstellen. Was wir zu lösen hatten, ist, dass alle elektronischen Geräte, die in den Prozess eingebunden sind, sich untereinander „verstehen“ – vor allem, in welcher Position sich gerade die Schwerter befinden. Das elektronische System wird in der nächsten Saison einsatzbereit sein und präsentiert.

Das Gespräch führte Michael Krieg



AGO Hydroair GmbH
Anlagen- und Systemtechnik

Ihr bester Schutz vor
Eisschäden mit den AGO
Eisfreihaltesystemen



AGO Kasco® De-icer



De-icer im Einsatz



Hafen Wilhelmsbad
Woltersdorf



Eisfrei-Luftsprudelanlage



Yachthafen Löber

AGO Hydroair GmbH
Tel. 030/ 34 60 07 22
hydroair@agoberlin.de
www.agoberlin.de