

Proa-Riggs im Vergleich

Gegenüberstellung verschiedener Besegelungen für eine pazifische Fahrtenproa unter Berücksichtigung des Einsatzes in Gebieten wechselnder Winde und Führung mit kleiner Crew.

Riggs mit flexiblem Mast

1. Krebscherensegel/Deltasegel
2. Bolger-Rigg
3. Gibbons-Rigg
4. Una-Rigg
5. Wing-Rigg

Riggs mit fest stehendem Mast

6. Sluprigg
7. Schoner-Rigg
8. Areo- /Easy-Rigg

Experimentale Riggs

1. Krebscherensegel/Deltasegel



Vorteile

- Günstige Herstellung
- Effektiv bei raumen Kursen
- Niedriger Segeldruckpunkt
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

Nachteile

- Komplizierte Handhabung
- Bei größere Segelfläche (ab 20 qm) alleine kaum mehr bedienbar
- Keine Reffmöglichkeit
- AmWind-Eigenschaften nicht überzeugend

Resümee

Das Krebscheren- oder Deltasegel ist für ein größeres Fahrtenboot mit kleiner Crew nur sehr bedingt geeignet. Für große Boote letztlich unbrauchbar.

2. Bolger-Rigg



Vorteile

- Theoretisch einfache Handhabung
- Niedriger Segeldruckpunkt
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

Nachteile

- Reffbarkeit?
- Wirksamkeit?
- Schwierig zu segeln

Resümee

Erfahrungswerte über das bei „Pingpong“ eingesetzte Segel/Rigg von Terho Halme:
<http://wikiproa.pbworks.com/w/page/14592535/Terho%20Halme's>

3. Gibbons-Rigg



Vorteile

- Einfacher Herstellung
- Preiswert
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

Nachteile

- Bei größeren Segelflächen nicht mehr beherrschbar
- Reffbarkeit nicht gegeben

Resümee

Für Fahrtenboote mit der Gibbons-Methode des Kippens über Topp nicht geeignet.

4. Una-Rigg



Vorteile

- Für das Rigg herkömmliches Material nutzbar
- Reffbarkeit gegeben
- Erweiterung durch Vorsegel möglich

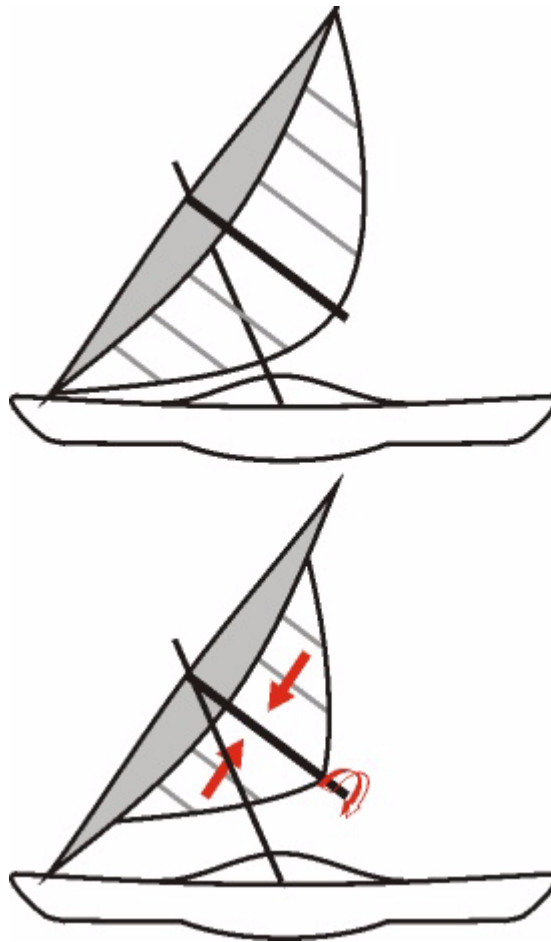
Nachteile

- Sehr aufwändiges Schienensystem für Mastfuss
- Relativ hoher Segeldruckpunkt
- Keine ausgeglichenen Lateralfächen bei Richtungswechsel

Resümee

Scheint als Fahrtenrigg geeignet.

5. Wing-Rigg



Vorteile

- Brauchbare Handhabung
- Gute Aerodynamik
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

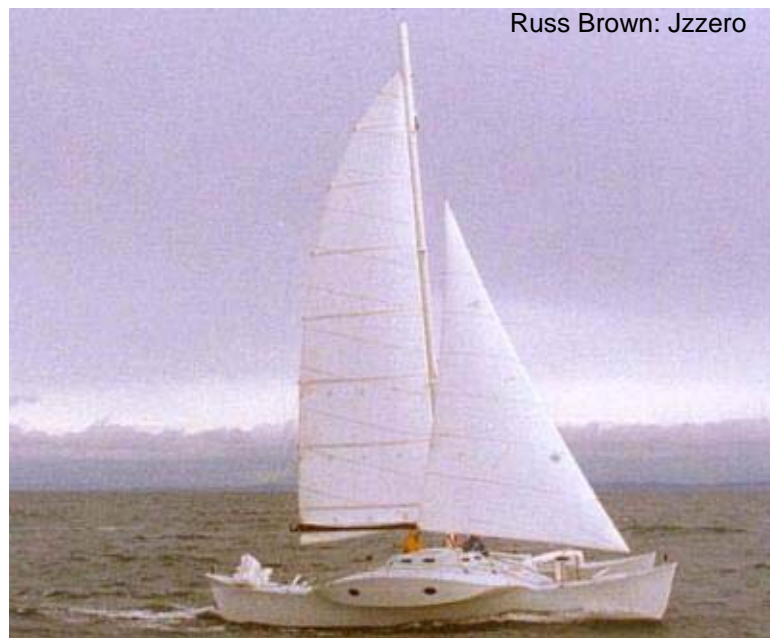
Nachteile

- Sehr aufwändig in der Herstellung
- Hohes Toppgewicht
- Reffbarkeit kaum gegeben (evtl. Trennung Wing - Segel)

Resümee

Kreuzung zwischen Gibbonsrigg (Segel) und Carbcclawrigg (Mechanik). Für Fahrtenboote geeignet, wenn Reffmöglichkeit installiert. Evtl. Das Segel entlang des Flügels von beiden Enden nach Innen um den Baum rollen.

6. Sluprigg



Vorteile

- Benutzung von überall verfügbaren Bauteilen, wie Mast, Baum, Rollanlagen
- Relativ einfache Handhabung, auch einhand
- Gute Reffmöglichkeiten
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

Nachteile

- Teuer durch doppelte Rollreffianlage und stehendes Gut
- Relativ hoher Segeldruckpunkt

Resümee

Bereits öfter eingesetztes Rigg, daß sich über viele 1000 Seemeilen bewährt hat.

7. Schoner-Rigg



Vorteile

- Einfache Handhabung
- Gute Reffmöglichkeit
- Erweiterbar durch Vorsegel
- Niedriger Segeldruckpunkt

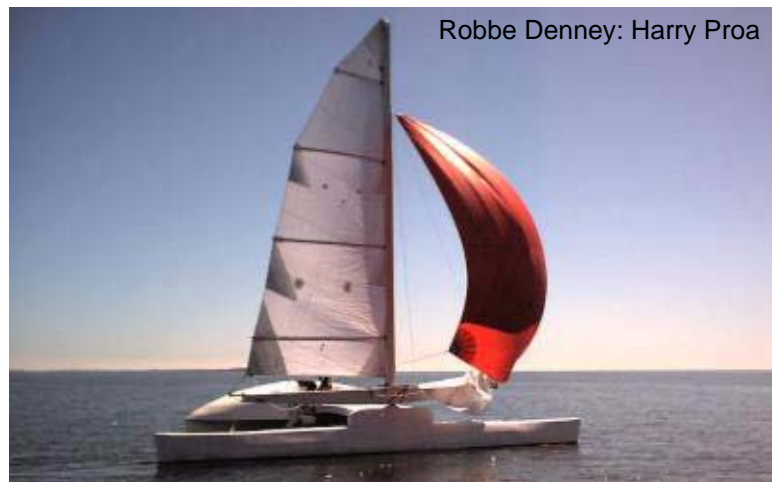
Nachteile

- Teuer in der Anschaffung durch stehendes Gut oder freistehende Masten
- Unausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel (Zwei Schwerter erforderlich)

Resümee

Als Fahrtenrigg nutzbar, jedoch kaum Vorteile gegenüber dem Sluprigg, außer bei sehr großen Booten.

8. Areo- /Easy-Rigg



Vorteile

- Einfache Handhabung auch einhand
- Reffmöglichkeit
- Gute AmWindeigenschaften (wenn Mast stabil genug)
- Ausgeglichene Lateralfächen bei Richtungswechsel

Nachteile

- Sehr aufwändig und sehr teuer in der Anschaffung

Resümee

Für Fahrtenyachten geeignet

Experimentale Riggs

Diverse andere Rigg-Varianten, die zum Einsatz auf Proas kamen.

