

Alle Fotos dieser Seiten: Tom Stender

Die Kappe des Sail Track and Slidesystems verschließt die Schienenöffnung.

# Leichtläufer

**W**er sich auf seiner Segelyacht wegen stockender Rutscher und eines nicht leicht zu bergendes oder zu setzenden Großsegels ärgert, überlegt sicher häufig, wie das abgeändert werden kann. Etliche Systeme scheinen zwar praktisch, belasten aber die Bordkasse sehr. Als Optimum werden gern auf den Mast aufgesetzte Schienen angeboten, auf denen kugelgelagerte Wagen montiert sind. Eine relativ einfache und gut funktionierende Alternative kommt von Tides Marine aus den USA und wird über die Segelmacherei Tuchwerkstatt in Greifswald vertrieben.

## Wir haben umgerüstet

Auf der 2017 erworbenen Mascot 910 aus Lübeck war ein in die Jahre ge-

kommenes Großsegel-Rollsystem von Sailtainer montiert. Hier wird das Lattegroß inden- beziehungsweise aus dem Baum gerollt. Einerseits durch das System selbst und andererseits durch die oftmalige Fallenumlenkung ist die Reibung enorm, das Setzen und Bergen des Großsegels gestaltete sich recht mühsam.

Der Eigner hat sich nach vielen Recherchen entschieden, auf das Sail Track and Slidesystem umzusteigen. Nach Aussage des Segelmachers rutscht das neue System ähnlich leicht wie kugelgelagerte Rutscher-Wagen. Ein weiterer Vorteil ist die unkomplizierte Montage, weil diese in der vorhandenen Mastnut erfolgt. Eine umständliche und kostenintensive Montage einer neuen und zusätzlichen Mastschiene oder Ähnlichem ist nicht nötig.

## Gesagt, getan

Durch das alte Sailtainer-System ist auf dem Mast eine Schiene für das Vorliek des Großsegels montiert. Diese Schiene wird abgebaut, so dass die ursprüngliche Rutscher-Nut wieder zutage kommt. Jetzt ist der Mast vorbereitet. Die Montage erfolgt in der ursprünglichen Nut bei stehendem oder liegendem Mast.

## Das neue System

Das System besteht aus einer Kunststoffschiene und Rutschern für das Vorliek von Großsegeln. Schiene und Rutscher haben einen besonders niedrigen Reibungswiderstand und wurden speziell für durchgelattete Segel entwickelt. Zudem wurden die Komponenten mit einem besonders



**Aufgrund der speziellen Formgebung der metallenen Rutscher stapelt sich das System nur gering auf.**



**Die Schiene – in Längen bis zu 20 Metern erhältlich – sitzt perfekt in der alten Nut des Mastes.**



**Die sauber gearbeiteten Metallrutscher laufen in der Spezialschiene wie von selbst.**

geringen Gewicht konstruiert. Dadurch fällt das Setzen und Bergen leicht. Durch die minimalisierte Bauhöhe wird eine sehr geringe Stapelhöhe erreicht.

Tides Marine hat spezielle Rutscher, die als Flachrutscher konzipiert sind und dem Prinzip der Rutscherwagen folgen, also einen besonders niedrigen Reibungswiderstand vorweisen. Das konnte mit einer Schiene aus ultrahochmolekulares Niederdruck-Polyethylen (UHMW-PE) erreicht werden. Dieses Material hat einen niedrigeren Reibungskoeffizienten als andere. Zudem ist es schlagfest, verschleißarm sowie Salzwasser- und UV-beständig.

Die Schienen sind in Längen bis 20 Meter erhältlich und können von Deck aus oder beim liegenden Mast eingebaut werden.

Die Sail-Track-Schiene wird individuell für jeden Mast, passend zu der jeweils runden oder flachen Mastnut oder zum Profil einer aufgesetzten Schiene gefertigt. Die speziellen Rutscher und Lattenhalter werden in der benötigten Form und Menge geliefert. Es finden sich, anders als bei konventionellen Rutschern, keine scharfen Kanten, die zum Verklemmen neigen.

Die homokinetische Verbindung soll eine absolut freie Bewegung der Lattenrutscher beim Setzen oder Bergen des Segels gewährleisten.

Die Lattenhalter sind in zwei Größen erhältlich und sind sowohl für Rundstäbe als auch für Latten geeignet. Rutscher und Lattenhalter werden durch ein M10-Standardgewinde verbunden.

Das Sailtrack-System kann auch mit anderen Lattensystemen, wie zum Beispiel SDA, Battslide und Aquabatten kombiniert werden. Hierzu sollte sich der Eigner vor dem Kauf beraten lassen.

### Maß nehmen

Für die richtige Systemgröße ist der Bautyp der Mastnut entscheidend. Das System ist für herkömmliche Mastnuten genauso wie für „runde“ Nuten konfigurierbar. Hierfür werden mit einer speziellen Messscheibe des Herstellers die Nuten kinderleicht vermessen. Mit den durch Ziffern und Buchstaben gekennzeichneten Scheiben werden die Dicke „B“ der Lippe und die Nutbreite „A“ gemessen.

Die Schienenlänge wird etwa 2,5 Zentimeter vor dem Mastnutende zum

Toppbeschlagnagel und dem minimalen Abstand zum Lümmelbeschlagnagel von 7,5 Zentimetern ausgemessen. Dieses Maß bekommt der Segelmacher. Er bestellt die Schiene individuell auf den jeweiligen Mast abgelängt. Wenn sich jemand mit den Messungen nicht sicher ist, kommt der Segelmacher an Bord.

### Die Schienenmontage

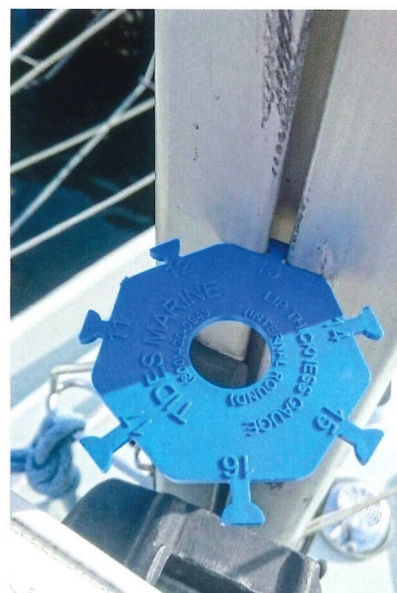
Als erstes wird die Einschuböffnung der Nut mit einer Feile entgratet. Nachdem die äußeren Kabelbinder des aufgerollten Sail-Track-Schienenpaketes getrennt wurden, wird das erste Schienenstück vorsichtig vorgebogen, so dass es sich leicht in die Mastschiene einschieben lässt. Jetzt wird die Schiene Stück für Stück in die Einschuböffnung der Mastnut geschoben. Dabei werden nur so viele Kabelbinder wie nötig entfernt. Zum Schluss wird die Schiene bis zum Anschlag in die Mastspitze geschoben. Danach wird die Schiene in Abhängigkeit von der Lufttemperatur etwa 2 bis 5 Zentimeter zurückgezogen. Sie sollte nicht den Masttoppbeschlagnagel berühren. Nach dem richtigen Sitz in der alten Mastnut wird die ►



**Die perfekt passenden Metallrutscher laufen in der Spezialschiene wie von selbst.**



**Neue Schiene: Montage der neuen Sail Track and Slideschiene beim liegenden Mast.**



**Profilnut: Mit der Messlehre des Herstellers wird die Profil-Nut ausgemessen.**

Stahlkappe auf das Ende der Mastschiene gesteckt. Die vorgebohrten Löcher helfen bei der Positionierung. Zum Schluss wird die Kappe mit dem mitgelieferten Bolzen aus rostfreiem Stahl gesichert.

Oben hat die Schiene einen eingebauten Stopperstift, damit die Rutscher nicht ausrauschen können. Unten wird direkt ab Werk die Einschuböffnung eingefräst, so dass ein Kürzen am oberen Ende prinzipiell noch möglich ist.

### Das Segel wird angeschlagen

Bei der praktischen Umsetzung zeigte sich, dass das System hält, was es verspricht. Nachdem der Mast gestellt wurde, beginnen wir die Metallrutscher in die Nut zu schieben. Davor muss die mit einem Sicherungsbolzen befestigte Schutzkappe entfernt werden. Überraschend mühelos gleiten die Rutscher und auch die verstärkten Lattenrutscher in die schwarze Kunststoffschiene. Das geht tatsächlich wesentlich leichter, als sich herkömmliche Kunststoffrutscher in eine Mastnut einschieben lassen. Interessant ist auch, dass sich das neue Großsegel über dem Baum nicht so hoch aufstapelt, wie wir vermutet hatten.

Der Clou ist nämlich, dass nach dem Einfädeln der Mastrutscher die schwarze Kunststoffschiene wieder mit der Schutzkappe verschlossen wird. Das bedeutet, dass die Mastrutscher zum Beispiel beim Reffen nicht mehr entfernt werden müssen oder von allein herausrutschen! Im Umkehrschluss bedeutet das auch, dass beim Ausreffen die Rutscher nicht mehr eingefädelt werden müssen! Die große Überraschung steht nun aus: Wie arbeitet das System unter Last?



**Mit dem Maßband einfach die erforderliche Schienenlänge am alten Baumbeschlag ausmessen.**

Für den Praxistest schlagen wir das Großfall an und legen die Schot mehrfach um die Winsch, setzen die Winschkurbel auf und beginnen zu kurbeln. Die Überraschung ist groß: Wir benötigen die Winsch nicht! Das Großsegel lässt sich mühelos von Hand den zwölf Meter hohen Mast hochziehen. Lediglich für die letzten Zentimeter legen wir das Fall um die Winsch und setzen das Vorliek durch. Der Grund für die Umrüstung war die Problematik, dass das Setzen mit dem alten Sailtainer-System genauso mühsam wie das Bergen war. Unser Praxistest gibt auch hier Entwarnung: Nach dem Lösen der Großschot wollte das Groß trotz mehrfacher Umlenkung von allein heruntertauschen. Nur mit händischer Bremse fällt das Groß sanft in das Lazy-Jack-Bag, Reißverschluss zu und fertig. Der Preis des Sail Track and Slide Systems richtet sich nach der Schienenlänge. Für einen 12-Meter-Mast kostet das Schienensystem zur Selbstmontage rund 1.600 Euro (135 Euro/Meter Mastlänge). Der Greifswalder Segelmacher und Rigge-Experte Sebastian Hentschel ([www.tuchwerkstatt.de](http://www.tuchwerkstatt.de)) bietet auch eine Komplett-Montage an. Text und Fotos Tom Stender.