

Das Groß wird auch vor dem Wind nur etwa 45 Grad weit aufgefiert – so lenkt es den Luftstrom in die luvwärtige Fock



# DOPPELFOCK ZUM KOMFORTABLEN CRUISEN

*Simpel Bow Rigg oder kurz **SIMBO-RIGG** nennt der Engländer Iain Simpson seine Variante der Passatbesegelung. Sie soll lange Ozeanpassagen bequemer und sicherer machen*

**S**pi und Gennaker sind raumschots zwar die effektivsten Segel. Setzen, Trimm und Bergen der bunten Tücher ist aber mit einigem Aufwand verbunden – und kann für kleine Crews bei zunehmendem Wind schnell zur Herausforderung werden. Für lange Ozeanpassagen im Passat sind sie daher wenig geeignet, dort kommt es schließlich nicht auf den letzten Zehntelknoten Geschwindigkeit an. Vielmehr muss die Besegelung möglichst einfach zu bedienen sein und auch unter Autopilot gut funktionieren, sodass Kursschwankungen weitgehend ausgeschlossen sind. Diese Bedingungen erfüllen sogenannte Passatsegel, also doppelte Vorsegel mit hoch geschnittenem Schothorn, die an zwei Spibäumen gefahren werden.

Damit die beiden Genuas sauber stehen, wird im Normalfall das Großsegel geborgen. Nachteil dabei: Die Manövrierfähigkeit ist eingeschränkt, denn beim Anluven steht nicht die volle Segelleistung zur Verfügung, und die Crew ist gefragt, da das Groß erst wieder gesetzt werden muss. Auch verstärken die beiden ausgebaumten Vorsegel die Rollneigung der Yacht. Im schlimmsten Fall schaukelt sich das Boot so stark auf, dass die langen Bäume eintauchen.

Die vom Engländer Iain Simpson entwickelte Variante der Passatbesegelung soll diese Nachteile wettmachen und sich auch von kleinster Crew bedienen lassen. Da fast keine Arbeiten auf dem Vorschiff nötig sind, nennt er sein System Simple-Bow-Rigg oder kurz Simbo-Rigg.

„Mit dem Simbo-Rigg bleibt die Yacht jederzeit voll manövrierfähig, und die Crew kann ohne großen Aufwand auf Wetter- oder Kursänderungen reagieren“, beschreibt Simpson die Vorteile seines Konzepts. „Das Boot kann von einer Person gehalst oder von Raumschots- auf Vormwindkurs umgetrimmt werden. Selbst zum Reffen muss niemand das Cockpit verlassen.“

**D**as Simbo-Rigg besteht wie bei Passatsegeln üblich aus zwei identischen Vorsegeln. Statt überlappender Genuas verwendet Simpson allerdings Arbeitsfocks mit hoch geschnittenem Schothorn. Sie werden in die beiden Nuten der Rollanlage eingezogen und mit einem gemeinsamen Fall gesetzt. Jedes Segel ist mit einem eigenen Satz



*Klassische Passatstellung, ohne Großsegel. Die Ausbaumer sind nur halb so lang wie das Unterliek und daher sehr handlich*

## »FAST JEDES MANÖVER LÄSST SICH EINHAND AUS DER PFLICHT FAHREN«



*Am Wind liegen die Focks aufeinander, sie werden zusammen bedient. Holepunkte und Winschen sollten doppelt vorhanden sein*

Schoten ausgerüstet. Daher ist es praktisch, wenn auch doppelte Genuarutscher und zwei Sätze Winschen vorhanden sind. Zudem werden zwei kurze Bäume benötigt, die nur etwa die halbe Unterlieklänge der Focks haben, wodurch sie sehr handlich sind. Die Bäume sollten jeweils mit eigenem Auf- und Niederholer ausgerüstet sein.

**B**eim Abfallen auf Vormwindkurs werden die Vorsegel eingerollt und die Bäume geriggt. Dabei läuft von jeder Fock eine Schot durch die Endbeschläge. Die beiden anderen Schoten werden vor dem Wind nicht benötigt und laufen über Kreuz nach achtern. Im Gegensatz zum klassischen Spigeschirr werden die Bäume fest auf 90 Grad zum Rumpf gesetzt und in dieser Position mit kurzen Enden zu den Bug- und Mittschiffsklappen fixiert. Einmal angeschlagen, müssen sie nicht mehr nachjustiert werden. Anschließend können die Vorsegel wieder ausgerollt und in Schmetterlingsstellung geschotet werden.

Das Groß wird auch vor dem Wind nur etwa 45 Grad weit aufgefiert und mit einem Bullenstander gesichert. Dadurch schamfilt es nicht an den Salingen und leitet den Wind in die luvseitige Fock. Außerdem verringert sich so die Rollneigung.

Alternativ lässt sich bis auf Raumschotskurs abfallen und lediglich der luvseitige Ausbaumer riggen. Beim weiteren Abfallen genügt es, die Großschot zu fieren und das luvseitige Vorsegel nach Luv zu ziehen. Sobald das Segel steht, leitet es die Luftströmung in die leeseitige Fock, sodass auch diese ohne zu killen steht. Damit jederzeit gehalst werden kann, sollte anschließend auch das Leeseegel ausgebaumt werden.

„Auf unserem Boot deckt diese Konfiguration Windeinfallswinkel von 150 bis 180 Grad ab“, erläutert Simpson den Einsatzbereich der Schmetterlingssegel.

Es geht auch ganz ohne Bäume, aber nur, solange man direkt vor dem Wind segelt. Auf diesem Kurs genügt es, die Holepunkte der Vorsegel etwas nach vorn zu verlegen, sodass sich das jeweilige Achterliek schließt. Die vom Großsegel abgeleitete Strömung reicht dann aus, um die Segel zum Stehen zu bringen. Für kurze Vormwind-Strecken kann diese Konfiguration günstig sein. Die ausgebaumte Variante ist aber komfortabler, da nicht so exakt gesteuert werden muss. →

## SEGEL-HANDLING

Auf der **ROLLANLAGE** verhalten sich die beiden Vorsegel wie ein einfaches Tuch, sie lassen sich wie gewohnt bequem ein- und ausrollen und bei Bedarf stufenlos **REFFEN**



Zum Setzen der Vorsegel ist etwas mehr Kraft nötig, die Vorlieken werden in die Nuten der Rollanlage gefädelt und die Focks mit einem gemeinsamen Fall vorgeheißt. Dabei entsteht deutlich mehr Reibung als mit nur einem Vorsegel

Ein großer Vorteil des Simbo-Riggs gegenüber konventioneller Vormwind-Besege- lung ist das Reffen. Durch einfaches Ein- oder Ausrollen der Focks lässt sich die Segel- fläche vom Cockpit aus an die Wetterver- hältnisse anpassen. Das entlastet die Crew vor allem nachts, denn das Manöver kann von einer Person gefahren werden.

**D**urch die vergleichsweise kurzen Bäume ist selbst das Anluven kein Problem. Dazu fiert man einfach die Schot der luvseitigen Fock, bis sich das Segel auf die in Lee stehen- de Fock gelegt hat. Erst wenn der Wind vor- licher als 60 Grad einfällt, machen sich die Spreizen negativ bemerkbar und müssen weggenommen werden.

Auf Amwind-Kursen liegen die beiden Segel aufeinander und verhalten sich wie eine einzelne Fock. Durch abwechselndes Lö- sen der Schoten lassen sich die Holepunkte bequem verstellen. Wird die Leeschot des äußeren Segels belastet, kann die innere

### IAIN SIMPSON

*Der in Stockport lebende Engländer ist seit über 60 Jahren Fahrtensegler, seine Laufbahn begann auf der familieneigenen 55-Fuß-Yacht „Patna“ von Camper & Nicholsons. In den letzten 14 Jahren, in denen er mit seiner Frau Janet unterwegs ist, haben die beiden sechs Atlantiküberquerungen absolviert und dabei auf Najad-Yachten zwischen 46 und 57 Fuß mehr als 30 000 Seemeilen geloggt. Um die Boote bequem zu zweit segeln zu können, entwickelte Simpson das Simbo-Rigg*



[www.rhbell.com/simbo](http://www.rhbell.com/simbo)

Schot gelöst werden. Die Fock ruht dann auf dem äußeren Segel, und ihr Holepunkt lässt sich bequem verstellen. Umgekehrt deckt das innere Segel die äußere Fock so gut ab, dass auch ihre Schot kurzfristig gelöst werden kann, um den Schlitten zu verschieben, ohne dass ein Segel killt.

**S**elbst beim Beiliegen bietet die Doppelfock Vorteile. Dazu werden die Vorsegel zu den jeweili- gen Seiten back geschotet. Drückt der Seegang die Yacht unvermutet durch den Wind, liegt sie auch auf dem neuen Bug automatisch wieder beigedreht.

Mit dem Simbo-Rigg werden weder Raumschots- und Vormwind-Gang neu er- funden. Die Handling-Vorteile gegenüber einem Gennaker oder einer klassischen Pas- satbesege- lung ohne Groß sprechen aber für sich. Vor allem für kleine Crews kann es eine überlegenswerte Alternative sein.

IAIN SIMPSON/HAUKE SCHMIDT

