



Liebe Äsa Seglerinnen und Segler,

seit Ostern liegt die Äsa wieder bei Bobby-Reich segelklar am Steg. Die auffälligste Veränderung ist unsere **neue Persenning**. Im Juli letzten Jahres hatten wir die Äsa zum Anpassen einer neuen Persenning direkt vor der Werkstatt unseres Persenning-Profis und Segelmachers Olaf Petrofski aufgeriggt. Tuchsorten und mögliche Formen wurden ausgiebig diskutiert. Leichter (keine Sandsäcke an den Seiten!) und einfacher zu bedienen sollte die neue Persenning werden. Weniger Windangriffsfläche und trotzdem einen effektiven Schutz für Segel und Gelcoat sollten gewährleistet werden. Schnell wurde die Idee einer neuen Passform diskutiert, Schablonen gemacht und abends konnte die Äsa dann wieder auf der Alster zu Wasser gelassen werden. Im späten Herbst wurde die neue Persenning das erste Mal zur Probe aufgebaut. Olaf kam zur Alster und kleinere Korrekturen wurden besprochen. Wir benötigen doch zwei Gurtbandösen, um das Hochwehen mittschiffs zu vermeiden – Olaf sollte mal wieder Recht behalten und so wurden Gurtbänder ergänzt und sehr unauffällige Gurtbandösen hinter den Achterholerklemmen montiert (waren die nicht schon immer dort?). Etwas später, schon fast kein Boot mehr auf der Alster, konnte die fertige Persenning dann ein Paar Tage erprobt werden, bevor die Segelsaison am 19. Dezember mit dem Kranen endete.

Da die neue Persenning grundlegend anders aber vor allem leichter anzubringen ist, haben wir die schon immer vorhandene Äsa-Segelanweisung auf der Rückseite um Persenning-Hinweise ergänzt. Es wäre sehr sinnvoll, wenn trotzdem das Boot bis Ende Mai

möglichst immer mit zumindest bis auf den Heckspiegel geschlossener Persenning übergeben wird – eine Persenning, die man selbst abgebaut hat, wird man auch wieder aufbauen können.

Zusätzlich möchten wir mit diesem Beitrag die Auf- und Abbauschritte bebildert erklären:

**Abnehmen von Persenning und Vorsegelkleid**

1. Reißverschluss und Klett am Heck öffnen. Achterleinen kurz ausschäkeln und Persenning überschlagen. Dreckige Persenningecken sauberwaschen.
2. Achterstag lösen und einhängen. Plane bis zum Mast überschlagen.
3. **Klettverschlüsse** Backbord und Steuerbord **unter der Plane öffnen**, Reißverschlüsse seitlich öffnen.



Klettband unter der Plane, beidseitig auf Höhe der Unterwanten. Beim schließen maximal dicht ziehen!

4. **Vorleine zum Abnehmen der Plane kurzzeitig ausschäkeln: Achtung: Boot nicht loslassen und nicht fieren – sonst fährt das Boot hinten gegen den Steg!**
5. Plane verbleibt Backbord im Vorschiff an Bord.
6. Vorsegelkleid: Spifall fieren, Klett und Reißverschluss öffnen. „Flutterleine“ (blau) bleibt fest.
7. Spifall am Spi oder an der Niro-Öse am Bug befestigen und gut durchsetzen, da sonst das Ausrollen der Fock behindert wird.



## Anbringen der Persenning

1. **Prüfen**, ob das Vorstag maximal gefiert wurde – der rote Strecker muss bis zum Ende gefiert werden. **Prüfen** ob der Baum abgepolstert Backbord achtern an Deck liegt.



2. Vom Bug aus ohne jedwede Spannung nach achtern beginnen.
3. **Vorleine zum Überstülpen der Plane kurzzeitig ausschäkeln: Achtung: Boot nicht loslassen und nicht fieren – sonst fährt das Boot hinten gegen den Steg!**
4. Seitlichen Reißverschluss schließen. Plane glatt über den Bug und die Bugspitze ausbreiten.

5. Reißverschlüsse neben dem Mast schließen, Klettbänder zwischen den Wanten sorgfältig schließen.
6. Persenning mit Klettbändern durch die grauen Gurtbandösen hinter den Achterholerklappen bis zum Anschlag stramm spannen. (Bild s. o.)



Persenning wird nach oben zum Spibaumbeschlag gespannt

7. Halsmanschette schließen und Leine am Spibaumbeschlag oben am Mast auf Steuerbord einhaken – Plane sollte jetzt gut gespannt sein.
8. **Lenzer trockenlegen und schließen.**
9. Plane nach achtern ausbreiten, Achterstag in die Plane einhängen.



10. Plane durch beidseitiges ziehen nach achtern sauber ausrichten.
11. Achterleinen ausschäkeln und Plane mit Zug nach achtern über die Ecken ziehen.
12. Plane nochmals mit beiden Händen unterhalb des Heckspiegels stramm und seitlich nach unten ziehen. Mittig Klett zur Entlastung so schließen, dass anschließend der Reißverschluss ohne Kraft **ganz** geschlossen werden kann! Abdeckung des Reißverschlusses sauber verschließen – fertig!



Bitte beim Anbringen der Persenning die Ruhe bewahren. Die Åsa ist während eures Törns sicher nicht gewachsen! Da die Passform sehr genau ist, ist es extrem wichtig, den Mast durch komplettes Lösen des Vorstags maximal zu entlasten. Ebenso ist es wichtig, dass der Baum genau wie links abgebildet ganz unten liegt, er wird **nicht** mehr als Giebel für die Persenning benötigt. Der Baum wird hierzu mit der Großschot und Traveller vorsichtig auf Deck gezogen und mit einem Schwamm gepolstert. Es werden **keine Fender** mehr nach dem Anlegen rausgehängt, diese sind in die neue Persenning integriert. Sind diese noch draußen, bekommt man die Persenning nicht zu!

Nach ein-zweimal üben wird es euch sicherlich leicht fallen, die Persenning auf und abzubauen. Hier in der Theorie klingt alles etwas schwieriger, als es in der Praxis nachher ist. Wir haben so viele Ideen von euch wie möglich bei der Entwicklung berücksichtigt. Bitte gebt uns Feedback, sollte irgendetwas gar nicht funktionieren oder verbessert werden können.

## Wichtige Änderungen der Segelanweisung /Alster-Grundeinstellung

Durch den Entfall der Baumstütze haben wir die Segelanweisung entsprechend aktualisiert. In den vergangenen Jahren ist darüber hinaus häufig aufgefallen, dass mit schlecht getrimmtem Mast gesegelt wurde. Die Anweisung lautet deshalb ab sofort, dass Vorstag immer bis zum Anschlag dicht zu ziehen – dieser ist entsprechend für eine optimalen Alstertrimm von uns nun vorjustiert worden.



Weiterhin wurde zur Saison 2010 das **Baumniederholersystem** überarbeitet. Anstelle der Springfeder kommt nun eine Gasdruckfeder zum Einsatz. Genau wie bei Gabelbart, Toke und Röde Orm bedeutet dies - wie auch schon früher -, dass die **optimale Höhe des Baumes immer durch entsprechenden Zug auf den Niederholer** vorgegeben werden muss. Wird der Baumniederholer nicht angezogen, so steht der Großbaum viel zu hoch für ein gut getrimmtes Großsegel. In der Segelanweisung der Åsa heißt es dazu deshalb nun auch ausdrücklich: „Der Baumniederholer (weiß) ist sehr stark übersetzt, vorsichtig bedienen. Bei gesetztem Groß soweit anziehen, bis das Achterliek leichte Spannung aufweist. Nicht nachziehen, wenn er hoch am Wind lose hat.“ Die optimale Achterliekskurve überwacht man am besten mit Hilfe der auf Höhe der Segellatten angebrachten Segeltuchstreifen – diese sollen alle gleichmäßig nach achtern ausweichen, um einen optimale Strömungsverlauf zu gewährleisten. Klappen die oberen Streifen nach vorne weg, so muss die Großschot gefiert, der Traveller etwas nach Luv gezogen und ggf. der Baumniederholer etwas entlastet werden.

Das Baumniederholersystem der Åsa ist eine Eigenentwicklung und so nicht im Handel erhältlich. Dank gilt der Firma T. Technics BV – Herrn J. H. M. Tiehuis aus Holland (Edelstahl-Gasdruckfeder) sowie Yachtausrüstung Hamburg (Beschläge).

So, nach diesen vielen Vorworten wünschen wir allen eine schöne (Alster-) Segelsaison!