

ETAP 21i - Wilde Ente

www.etap21i.de

Die Inhalte sind im Wesentlichen ein PrintOut der Webseite etap21i.de die ich nicht mehr pflege und deren Daten zwar noch als Backup archiviert sind aber nicht mehr online verfügbar sind.

Alles was es an Blogs und Informationen gab steht hier in chronologischer Reihenfolge. Alle Reiseberichte sind auf Linguini.eu verfügbar. So jetzt aber.....

Die Wilde Ente fliegt wieder

Es hat eine ganze Zeit gedauert bis es soweit war. Heute ist unser Boot ein kleiner Traum der in Erfüllung ging. Aber mal von vorne.

Welches Boot ? Eine schwere Frage, eine entscheidende Frage! Es darf nicht zu schwer sein um mit dem Trailer transportiert zu werden, es soll genug Platz für 2 Erwachsene plus mittelgroßem Hund bieten. Revier ist generell Binnen aber ein Ausflug an die Ostsee muss schon drin sein.

Am Ende gab es zwei Kandidaten. Die Beneteau First in den Versionen 210, 211 und 21.7. Das zweite Boot der Wahl war die etap 21i. Beides hier im Süden Deutschlands sehr schwer zu findende Boote. Letztere dank ihres stabilen hohen Preises.

Am Ende wurden wir ganz in der Nähe, am Bodensee fündig.



Die Marli sah auf den ersten Blick ganz vernünftig aus. Alles dran, alles in ganz gutem Zustand und eigentlich genau was wir suchten. 2 Tage drauf die Zusage abgegeben und wir hatten ein Boot.

Es hatte ca. 4 Monate gedauert bis wir das passende Boot gefunden hatten, jetzt begann die eigentliche Arbeit.

Matrose.

Refit der Wilden Ente

Die Arbeiten an der Wilden Ente in einer kurzen Zusammenfassung gibt es am Ende des Prints.

Heimathafen Enderndorf

Wir haben einen Heimathafen! Jaja das gibt es auch bei Binnenseglern und die Unterschiede sind so gewaltig wie die Menschen die sich an einem Steg treffen. Ein gemeinsames Hobby, das Segeln, verpflichtet ja nicht zu einheitlicher Denkstruktur, Ansichten oder sonst irgendetwas.

Aber wir haben alles richtig gemacht. Der Segelhafen Enderndorf liegt schön. Unser Liegeplatz ist fast als optimal zu bezeichnen und die Menschen denen wir bisher begegnet sind, Kapitäne und Matrosen, sind sehr freundlich, offen und hilfsbereit. Meist in fränkischem Dialekt, was die Sache noch gemütlicher und angenehmer macht.



Danke Google Maps!

Und da liegt sie nun und wartet schon auf das nächste Wochenende im Wind!



Am See

Der Brombachsee ist unspektakulär dachten wir. Nach zwei Wochenenden hat sich unsere Sicht bereits etwas verändert. Die Umgebung, die wirklich schönen Ortschaften ringsum, die vielen Biergärten nebst wirklich leckerem Spalt Bier, der See selbst und „unser“ Steg. Natürlich darf man hier auch Leckeres aus dem Elsass trinken. Passend zur Stimmung eben.



Wie sagte Frank, die gute Seele des Stegs, „wir sind hier ja als Trinker-Steg verschrien“. Ok, ich wiederhole mich, alles richtig gemacht ;).

Matrose.

Etap 21i Eignerhandbuch / Owners Manual

Auf Papier und ab in den Scanner. Nun liegt es auf der Platte und ist eines der meist genutzten digitalen Dokumente. Wer es braucht der mailt!



If you need it, just email.

Code 0 Bändiger

Der Code Zero von HongKong Sailmakers hat ja eine kleine Odyssee hinter sich. Ist wohl der erste Code 0 der der Laden genäht hat und so stimmte nichts. Der deutsche Vertrieb hat das Segel dann (eigenmächtig) verändert und mir ein Segel zugeschickt das irgendwo zwischen 150% Genua und Code 0 liegt. Die Verstärkungen an Top und Fuß viel zu steif und naja, es gab Rabatt was am Ende die Situation entspannte. Ich werde mir sicherlich noch einen anständigen Zero zulegen wenn die Zeit gekommen ist.

Ein paar Ansichten des Segels:



Wie man sieht, nicht wirklich spannend. Aber, bei Schwachwind am Wind, und das war der Auftrag, zieht die Ente an allem vorbei was nicht über ähnliche Antriebe verfügt.

Der Code 0 soll Raumschots bei viel Wind ebenfalls gute Leistungen liefern. So viel zur Theorie. Raumschots und viel Wind bei der Segelfläche – oha. Kein Problem für die Ente, eher für die Schoten. Die nicht selbstholenden Winschen liefern hier keine echte Erleichterung. Und so hab ich mir zwei Spinlocks auf Relinghalter schrauben lassen um die Schoten an der sehr stabilen Fuß Reling der etap 21i zu klemmen.



In Betrieb schaut das dann so aus



Leider ist die Kraft am Wind dermaßen hoch, dass es die Klemme auf der Reling verdreht. Nachdem ich die Schraube elendig fest gezogen hatte ging es dann. Die Qualität der Schraube führte dann zu einem kleinen Fiasko als ich sie wieder lösen wollte. Aber ging dann irgendwann und neue Schrauben mussten her. Imbuss oder Torx. Oh Schande – die Schrauben sind zöllig.

Nach einigem hin und her bekam ich dann passende Schrauben. Die Klemmen werden noch modifiziert und mit einem Loch versehen durch das dann ein Stift in ein Loch der Fußreling gesteckt wird. Das sollte das seitliche Verdrehen stoppen.

EDIT: Planänderung. Alles Murks. Die Spinlocks werde ich zukünftig für einen Spi verwenden (oder für irgendwas anderes) und stattdessen liegen hier nun selbstholende Winschen. Die Zero Schot wird umgelenkt und geht dann auf die Winschen. So wie es eigentlich auch sein soll.

Rollmops?

Der Roll-Code Zero ist schon ne feine Sache. Eine leicht funktionierende Roll-Anlage ist dagegen nicht so einfach anzubauen.



Der Furler vom Stegkollegen ist spitzenmäßig verarbeitet und läuft butterweich. Lediglich die Befestigung am Auge des Bugspriets muss verändert werden.

Eine Zeichnung liegt bereits in der Schublade, Edelstahl Haese wird es schon richten. Leider gibt es unter den gefühlt 10.000 Teilen für Boote immer genau das Richtige nicht.

Als Führung für die Rollleinen kamen diverse Möglichkeiten in Frage. Am Ende hat der Standard von Selden gesiegt. Ja die sind teuer. Hat man sie aber in Gebrauch dann relativiert sich der Preis – einfach, durchdacht, funktioniert.



Achtern behelfe ich mir noch mit einem zweischeiben Block. Funktioniert so lange bis was besseres gefunden ist. Am Ende der Rollanlage ist ebenfalls ein Provisorium. Es sollte flexibel bleiben und einfach zu lösen sein. Die Tüftelei darf weitergehen. In jedem Fall bedient sich der Furler so in jeder Situation einwandfrei. Wenn man sich dann noch gemerkt hat welche Leine welche Richtung steuert, dann klappt schon mit dem Segel. Eventuell muss am Bug eine weitere Selden-Führung angebracht werden.

Pinne auf Öl

Holzpinnen wollen in Öl schwimmen. Also so denke ich mir das eben.

Aus diesem Grund wurde die, im letzten Jahr bereits mit Ovatrol eingelassene Pinne, abgeschliffen und erneut mit Ovatrol behandelt.

Nun ist die Pinselei von mindestens 20 Schichten nicht sehr spaßig und so kam die Idee, die Pinne in Öl einzulegen und auf Vakuum zu ziehen. Nicht ganz auf Vakuum, denn das Öl braucht ja auch etwas Luft um einzuziehen aber eben sehr entspannt in „die Tüte“.



So eingeschweißt braucht es nur ein paar Drehungen über 2 Tage und heraus kam diese sehr schöne Pinne.



Viel einfacher als mit dem Pinsel. Ob die Technik funktioniert hat wird sich am Ende der kommenden Saison zeigen.

Rauchzeichen oder dann doch ne Funke

Da wir ja in Kürze mit der Ente in der Adria segeln werden, wird ein Funkgerät irgendwie Pflicht. DSC Notruf und die Sicherheit im Notfall kommunizieren zu können. Ein [Standard Horizon Handfunkgerät HX851e](#) ist ausreichend. Die Bedienung ist simpel und es schwimmt sogar (in Milch?). Rufzeichen DK 4216 sowie unsere MMSI sind beantragt worden und so kann es losgehen. Das SRC Funk-Zeugnis soll ja auch nicht umsonst gemacht worden sein.

Dann wollen die Italiener noch Handfackeln oder eine Leuchtkugel-Pistole an Bord sehen. Der Rest ist sowieso an Bord.

Um im Falle eines Falles die richtigen Worte parat zu haben, vor allem etwaige Mitsegler falls der Capitano zu den Fischen ist, ist [Seewetter Pro](#) eine echt coole App. Liefert, neben hervorragenden Wetterinformationen, einen Notafallplan nachdem auch ein nicht geübter Funker sich ordentlich verständigen kann. MMSI, Schiffsname und Rufzeichen eingeben und gut. Um die GPS Position zu nennen muss allerdings das Ipad GPS mitlaufen. Das könnte man noch verbessern.

Man darf nur nicht vergessen die Mitsegler hier entsprechend einzuweisen.

Aber auch dafür gibt es ja Apps oder die guten alten eingeschweißten Tafeln. Ich hab mir eine Auswahl an Infotafeln bei www.maritimer-shop.de besorgt. Sehr schön. Sehr übersichtlich und auch ohne Akku betriebsbereit



www.maritimer-shop.de Tafeln

Ipad Navigation oder nicht? Navigation und anderes.

Das ganze Thema Ipad Navigation hat mich lange beschäftigt. Die ersten „Gehversuche“ mit Navionics und einem Samsung 8.4 Pro Tablet waren ernüchternd. Navionics ist grundsätzlich ok aber was bringt es einem wenn man auf dem Display nichts erkennt.

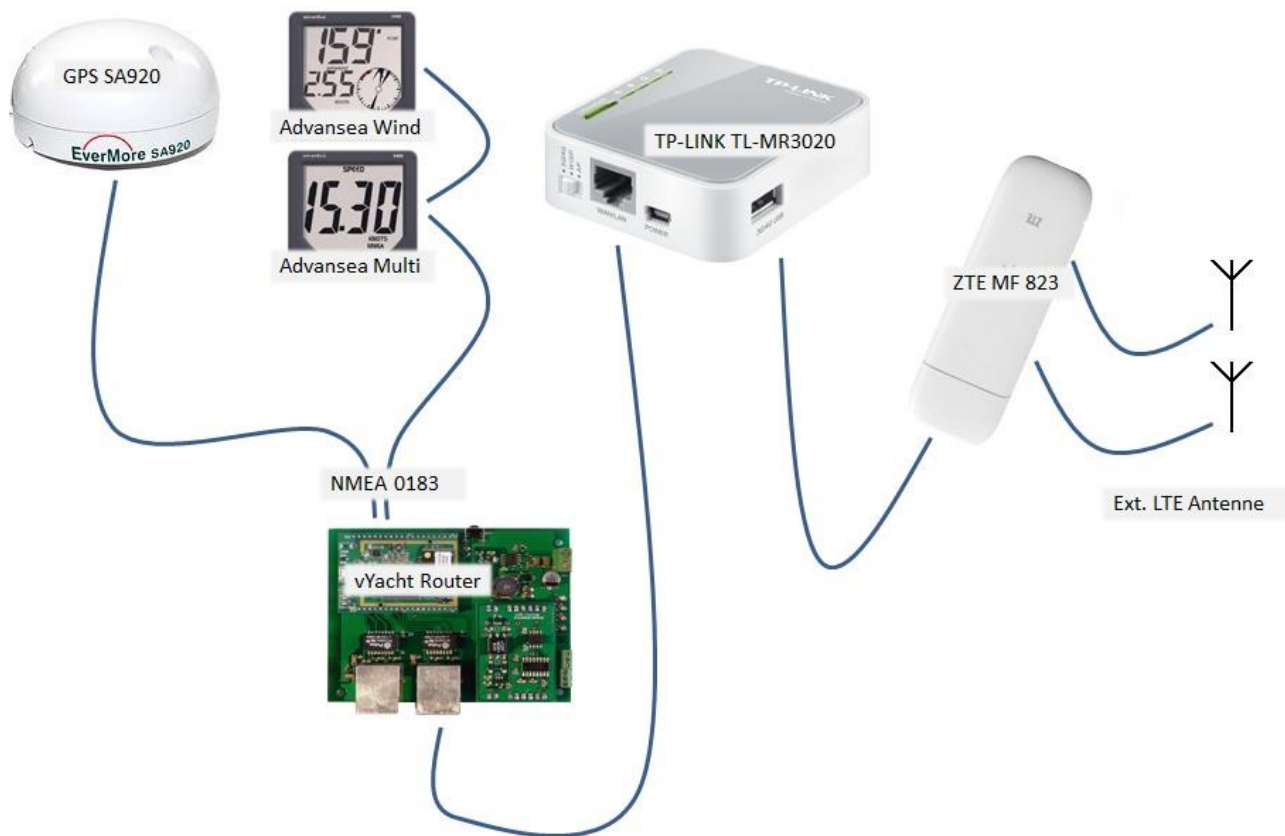
Dann kam das Ipad Air 2 auf den Markt und die [Displaytests von Display Mate](#) sagen ganz klar, wenn ein Tablet zur Navigation, dann das Air 2. Gut das mein alter Vertrag gerade auslief und so konnte ich ein wirklich feines Angebot annehmen bei dem man zum Preis des Ipad's quasi 2 Jahre 6GB/Monat dazu geschenkt bekommt. Ok stimmt nicht ganz. es kostet rund 70,- mehr als der günstigste Air 2 Preis :-). Ipad Navigation

Teil 1

Ich hatte das Air 2 im Dezember am Atlantik dabei. Strahlender Sonnenschein, reflektierendes Licht von allen Seiten, das Air 2 bleibt davon relativ unberührt. Wahnsinns Display. Bei direkter Sonne auf das Display kann man aus 3 Meter Entfernung noch immer die wichtigen Details der Navioberfläche lesen. Das ganze mit etwas Sonnenschutz im Gehäuse – definitiv das perfekte Tablet.

Der GPS Betrieb erfolgt via externem 20 Kanal GPS Empfänger der über einen Multiplexer per Wifi verteilt wird. Wifi brauche ich eh für den Internetempfang und so schlägt es zwei Fliegen mit einer Klappe.

Als Multiplexer kommt der [vyacht Wifi Router MKII](#) zum Einsatz. Daran hängt ein TP-Link G3 Router mit Surfstick. Alles recht klein, gut verstaubar und funktioniert einwandfrei. Hier mal das Schaubild:



So auf dem Trockenen kein Thema. Jetzt kann ich nur noch auf ein warmes und frühes Frühjahr hoffen.

Mit dem Ipad und IOS kommen natürlich ganz andere Möglichkeiten was die Applikationen anbelangt. Schlußendlich läuft nun iNAVX UND Navionics auf dem iPad. Navionics erlaubt leider keine externen NMEA Signale via Wifi – deshalb iNAVX. iSailor war ebenfalls in der Auswahl aber die Karten die iSailor nutzt gefallen mir nicht. Hier ist die Auswahl an Karten via iNAVX doch um einiges attraktiver.

Trailer Challenge I

Ein Bootstrailer ist für so nen Hobby Segler ein überaus nutzloses Gerät. Naja, ohne ihn geht es leider nicht. Im Frühjahr Boot zum See, im Herbst Boot weg vom See. Wenn der Trailer Glück hat darf er unterm Jahr mal mit dem Boot in den Urlaub fahren.

Sportboot Trailer dürfen laut Gesetz nur mit Sportbooten oben drauf oder leer bewegt werden. Doof auch – da ginge echt ne Menge Grünschnitt mit.

Trailer dürfen idR nur 80 km/h fahren, was in einigen europäischen Ländern anders ist aber wenns kracht und mehr als 80 sind nachgewiesen haste Pech gehabt. Dafür gibts dann die 100 km/h Zulassung. Die bekommt man wenn:

Die Reifen maximal 6 Jahre alt sind. Das ist einfach rauszufinden. Die DOT Nummer auf dem Reifen zeigt Dir die Produktionswoche und das Produktionsjahr jeweils zweistellig.

Easy denkst Du jetzt? Nicht wirklich wenn man neue Reifen sucht die noch bereits seit 3 Jahren auf Lager liegen. Es ist schwierig und wenige Online Händler machen sich die Mühe jungfräuliche Reifen für uns rauszusuchen. Vielleicht der örtliche Händler?

Haste die Reifen dann drauf, braucht es noch Stoßdämpfer am Trailer. Die sind idR Pflicht für Deinen Trailer. Welche? Am besten beim Trailerhersteller fragen und dort kaufen, dann ist man save. Abgesehen davon, war zumindest bei Wick, der Stoßdämpfer nicht teurer als das preiswerteste Internet Angebot. Man weiß das er passt und das nimmt die Nervosität vor dem TÜVler.

Ahhh der TÜV. Wird er uns scheiden oder nicht? So weit bin ich noch nicht und ich mach den Trailer fertig und fahr dann vor. Am besten mit einer Anti-Schlinger Kupplung. Nicht nur um die 100er Plakette zu bekommen, es ist ein ordentliches Stück Sicherheit für grad mal 269,-. Die AL-KO 3004 ist wohl der Standard auf den Straßen. Man kann auch 400,- dafür bezahlen. Ein Minütchen im Netz suchen reicht.

Mit einer Anti Schlinger Kupplung reduziert sich u.a auch die Anforderung aus der StVo an das Zugfahrzeug bzw. der Berechnungsindex der Gesamtmasse wird dadurch besser oder auch tolleranter. Aber warum kopieren? Ein Link zum [TÜV](#) und alle Fragen sind geklärt. Auch eine schöne Zusammenfassung von der Firma AL-KO [HIER](#)

Alle? Nein sicher nicht. Ich hatte gerade die Frage nach dem Reifenquerschnitt mit Wick klären können. Meinen 175 / 14 haben einen Querschnitt von 80. Dieser ist in der ABE des Trailers eingetragen (die mir leider nicht vorliegt) aber nicht in den Papieren. Nun gibt es nicht viele Reifen mit einem 80er Querschnitt. Und will man eine neue DOT, dann wird die Auswahl verschwindend gering. So denke ich mir, dann nimm ich eben einen 175 / 14er mit einem anderen Querschnitt. Das geht grundsätzlich. Da wird dann allerdings der Nachweis nach Geschwindigkeits, Belastungs – und Bremsfähigkeit notwendig. Den hat der Trailerhändler unter Umständen in der Schublade und schickt ihn zu oder eben auch nicht. In letzterem Fall – Gedanken streichen und den ABE eingetragenen suchen. Die Kosten stehen in keiner Relation.

So, Ich geh jetzt dann mal die neue AL-KO Kupplung montieren. Laut diversen YouTubes ist das ne Sache von Minuten.....

Fette Beats an Bord!

Naja, ich verbinde mit Segeln eigentlich immer chillen und Ruhe. Wenns Wetter technisch heftiger zugeht macht die Ente ja eh genug Musik. Aber ein bisserl Musik schadet nie.

Getreu der Maßgabe so wenig wie möglich Löcher in die schöne etap21i setzen, kann es natürlich kein Festeinbau werden. Braucht es auch nicht. Das hier:



Tivoli PAL BT mit Akku (integriert aber wechselbar) und Bluetooth. Akku hält locker 4-6 Stunden wenn nicht zu laut. Kann man aber auch mit 12V oder 230V betreiben. Schöner Sound für so ne kleine Kiste und über Bluetooth mit Smartphone oder Tablet verbunden hört man was man will.

Die Evolution wäre dann das **Tivoli iSongBook**. Haben wir ebenfalls. Ist mir fast zu groß an Bord unserer kleinen Ente, aber ebenfalls mit Akkubetrieb / 6 AA-Zellen, 12V oder 230V. Ist im Urlaub im Ferienhaus dabei oder beim Picknick. Geules Design, sehr anständiger Sound und der angedockte Lautsprecher kann, dank integriertem aufgerolltem Kabel 2 Meter weit weg stehen.

Fast hätte ich es vergessen, einen iPod oder ein iPhone kann man ebenfalls andocken.

Trailer Challenge II

Au weia. Eigentlich ganz einfach wenn man es weiß.

So wollte ich heute meine Kupplung der Auflauf Vorrichtung gegen eine Anti-Schlinger Kupplung ersetzen. Schrauben raus, neue drauf, Schrauben rein. Denkste. Die hintere Schraube muss man mit einem Bolzen durchschieben damit der Stoßdämpfer nicht nach vorne schieben kann. Wenn das passiert, nicht so schlimm, diese beiden Videos zeigen es im Detail.

So macht man es richtig:

Faltenbalg Montage an Auflaufeinrichtung Anhänger wechseln Montage Anleitung Kröger-Serie

<https://youtube.com/watch?v=vEA2rmV4mMc>



Und wenn man, wie ich, die Sicherung vergessen hat, dann zeigt das folgendes Video ab ca. 4:15 wie man es wieder richtet.

Brems-Stoßdämpfer montieren Anhänger mit Knott Auflaufeinrichtung Montage Anleitung Kröger-Serie

https://youtube.com/watch?v=OZt7B_sNkrg



Und schon klappts auch mit der Kupplung. Merci [Aluliner.com](http://www.aluliner.com)

Mit der Ente um den Erdball – die Habecks

Nein, nicht das jemand denkt wir hätten das vor. Obgleich es einen gewissen Reiz in sich birgt. Familie Habeck hat es vorgemacht und ihr Buch kann ich nur **empfehlen**.

Mit der etap 21i um den Globus. Vielen kommt das verrückt, verantwortungslos vor. Beginnt man das Buch, dann ist man in den ersten Seiten dazu geneigt diese Meinung zu teilen. Aber weit gefehlt. Man könnte bei einigen Meinungen denken, auf die Autobahn darfst du nur mit nem Unimog oder LKW um lebend am Ziel anzukommen. So kann man eben auch mit 21 Fuss seinen Weg finden. Mit der kleinen etap 21i.

Die Abenteuer der Habecks gehen über diese Weltumseglung hinaus und hey, lest die Seite(n) aufmerksam und ich meine für jeden ist da etwas dabei.

Das Buch ist erschienen bei DK – [HIER](#) und gibts auch als eBook.

Wer sich für weitere Weltenbummler interessiert, dem sei der [Windpilot Blog](#) empfohlen. Hier gibts u.a. auch einiges über die Habecks zu lesen.

Das etap21i Eignerhandbuch

Sollte ja in keinem Boot fehlen. Oben rechts in den Menüs gibts die Seite dazu sowie einen Download eines gescannten Handbuchs. Das Handbuch entspricht der Version nach 1999. Mit Achterstag und geraden Salingen. Es gibt andere Versionen der etap21i die sich aber nur minimal unterscheiden.

Die Warntafel

Was man bei einer Warntafel nicht alles beachten muss um sein Boot sicher an die italienische Adria zu trailern. Inseere etap21i macht hier keine Ausnahme. Bella Italia ist bei der Höhe der Tickets recht erbarmungslos. Eine Warntafel muss sein!



Info von ADAC Seite:

Sie müssen jede nach hinten (bis maximal 3/10 der Fahrzeuglänge) hinausragende Ladung mit einer Warntafel versehen. Dies gilt auch dann, wenn die Ladung weniger als einen Meter übersteht. Das Überstehen der Ladung nach vorne ist stets unzulässig.

*Sie müssen eine viereckige, mit reflektierendem Material überzogene Tafel **am Ende des vorspringenden Ladungsteils anbringen**. Die Warntafel muss ständig quer zur Fahrtrichtung verbleiben. Die Tafel muss mindestens 50 x 50 cm messen und rot-weiß schraffiert sein. Außerdem soll sie aus Blech sein und der Typengenehmigung entsprechen.*

Weiterhin braucht man **zwei Warndreiecke!**

Die Warntafeln gibts für 30,- im Netz. Aus Metall mit Zulassungsstempel!

Noch ein Zusatz zur Klarheit: Die Warntafel ist eine viereckige, mit reflektierendem Material überzogene Tafel **am Ende des vorspringenden Ladungsteils** in der Form anzubringen, dass sie ständig quer zur Fahrtrichtung verbleibt. Die Tafel muss mindestens 50 x 50 cm messen und rot-weiß schraffiert sein. Außerdem soll sie aus Metallblech sein und eine Typengenehmigung haben.

Etap 21i Trimmen

Diese Frage stelle sicherlich nicht nur ich mir. Wahrscheinlich gibt es so viel Meinungen wie Segler wenn es um den richtigen Trimm geht. Ich habe mich bei meiner „ohne Achterstag, dafür gepfeilte Salinge“ Etap 21i, für diese Variante mit X=2,5mm entschieden:

*Einen Zollstock (2 Meter) am Oberwant befestigen und zwar so, damit dessen unteres Ende **X mm** über das Obere Ende des Wantenspanners übersteht. Dabei sollte der Mast bereits durch die Unterwanten gerade ausgerichtet sein (vom Heck oder Bug aus blickend). Jetzt dreht man beide Wantenspanner der Oberwanten*

so fest bis der Zollstab bündig ist. anschließend ziehst man die Unterwanten an bis der Mast eine vernünftige Biegekurve aufweist.

X = 1mm Dehnung auf 2 m → 5 % der Bruchlast

X = 2mm Dehnung auf 2 m → 10 % der Bruchlast → Mindestens

X = 3mm Dehnung auf 2 m → 15 % der Bruchlast → Optimal

X = 4mm Dehnung auf 2 m → 20 % der Bruchlast → Maximal

Allerdings bin ich noch immer auf der Suche nach einer offiziellen Aussage der Firma Etap. Wer etwas hat – nur her damit!

Eine lange Version der Firma Seldén gibt es [HIER](#)

Und noch die Trimmfielbeln der Firma Diekow [HIER](#)

Beides ziemlich gelungene und verständliche Informationen.

etap 21i Spinnaker segeln

Erst mal viel lesen, Videos schauen und sich die Begriffe einprägen. Einige sagen, besser gleich in englisch. Aber wenn Dich dann keiner versteht ok, dann beides.

Zwei, wie ich meine, sehr gute Anleitungen:

[In Deutsch vom SV-Wacker](#)

[In Englisch von Selden](#)

Welchen Spinnaker bzw. welche Maße für die Etap zu empfehlen sind richtet sich weitestgehend nach dem Einsatzzweck. Gemütlich oder flott cruisen bis Regatta und sehr flott.

Die Basis ist das I und J Maß. I dürfte bei den identischen Versionen gleich sein. Allerdings habe ich auf der Spitze des Bugspriets noch den Roll Code 0 und werde in Kürze eine neue Platte auf den Bugspriet setzen. Somit verändere ich das J Maß entscheidend.

Normal dürfte J ca. 240 cm sein. Meine Varinate liegt bei 265 cm. I liegt bei 770 cm, respektive 830 cm.

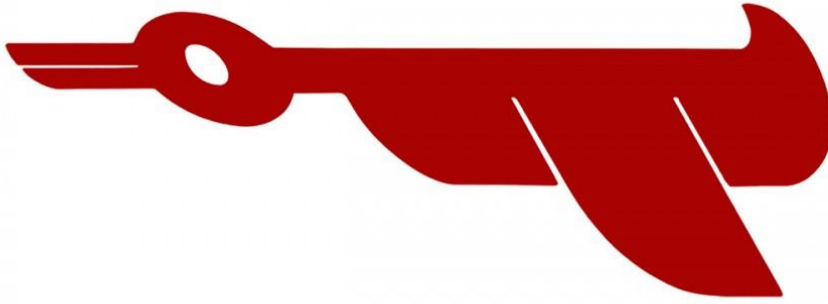
Somit ergibt sich für meinen cruising Spinnaker: Luff = 820 cm, Leech = 760 cm, foot = 440 cm

Im Gesamten = 30.4 m² im Star Cut. Menge Tuch für die kleinen Ente

Alter Name – Neues Logo

Das erste Logo war sozusagen ein „Schnellschuss“ und bedarf einem kleinen Refresh.

WILDE ENTE



Die Folienkleber sind bestellt und herjeh, das Wetter will einfach nicht so richtig und die Liste der Arbeiten wird immer länger. Ich hab mir das etap Logo ordentlich gescannt und eine rechte sowie eine linke Version erstellt. Wer es als printfähige PDF-Datei haben möchte – Mail! Damit unsere etap 21i s weiterhin im vollen Glanz erstrahlen.

100!

Geschafft!

Nach langem Suchen endlich Reifen aus DOT 4614. Bedeutet Reifenherstellung in KW 46 im Jahr 2014. Das ist ziemlich neu für Reifen. Ab zum TÜV und voilà. Nur doof das das Leergewicht des Zugfahrzeugs 4 Kilo über dem meines Alltags-PKW's liegt. Die Welt oder besser die StVo ist einfach grausam.



Baumniederholer und Beschlag

Baumniederholer und Beschlag

Man findet auf den wenigen Bildern zur etap 21i einige unterschiedliche Versionen des Kickers nebst Baumniederholer. Von einer nackten Stange bis hin zu einem klassischen Kicker/Baumniederholer Kombi.

Unsere etap 21i war mit „Stange only“ ausgestattet und somit war ein flacheres Profil bei ordentlichen Winden nicht wirklich möglich. Dem habe ich Abhilfe geschaffen.



Ein Langloch in die Stange und ein Loch um eine Führungsrolle zu befestigen. Da durch ein flexibles Stahlseil mit einem schraubbaren Terminal (damit es auch durchpasst). Eine Talje dazu und fertig ist der Baumniederholer.

Am Mastbeschlag ein zusätzliches Loch für die andere Seite mit einem Gabelterminal und gut.

Auf dem Deck ist ein Auge angebracht (Bilder folgen) an dem ein Doppelscheibiger Block angebracht wird. Am Terminal des Stahlseils ein Violinblock mit Klemme und schon ist der Kicker-Niederholer Kombi einsatzbereit.

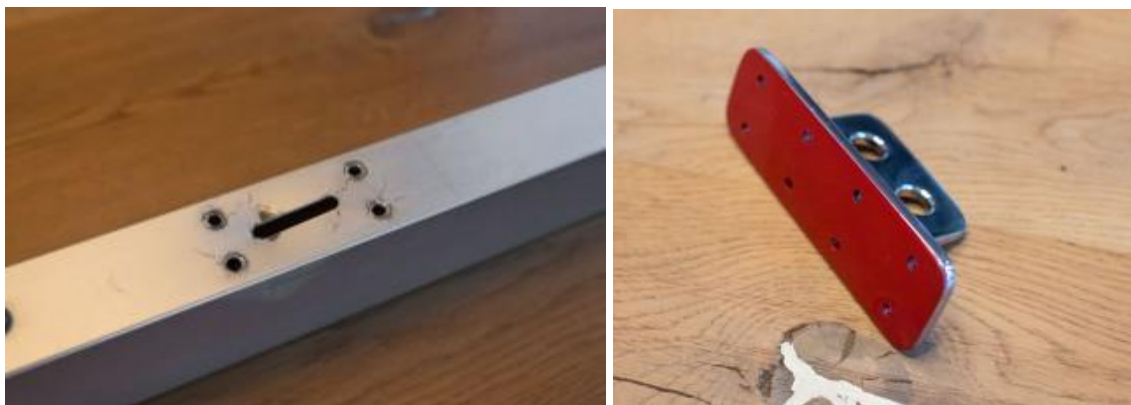


Der Kicker geht am Baum auf einen Beschlag der im Baum liegend von außen festgenietet wurde. Man sieht 4 Nieten von denen, zumindest bei unserer etap 21i nur zwei genutzt sind. Die beiden (auf dem Bild links) Nieten ohne Funktion sind wahrscheinlich einem Bohrfehler geschuldet. Oder ich hab durch das Entfernen nun eine wichtige Funktion im Baum zerstört :-). In jedem Fall haben sich die beiden Nieten mit der Zeit gelöst und die Kicker-Aufnahme war verbogen. Muss wohl irgendwann einmal einen heftigen Schlag abbekommen haben.

Raus damit und einen ordentlichen Beschlag befestigen war der Gedanke. Das schwierigste dabei ist, den alten Beschlag aus dem Baum zu bekommen. Dünnes Seil dran, Nieten aufbohren und hoffen das man ihn an einem der Enden des Baums raus bekommt. Vergesst es! Es ist ein T-Stück und das verfängt sich an allem was im Baum läuft und am Ende ist kein Platz für eine Durchführung.

Draht am Loch befestigen, nach oben ziehen und die Nase möglichst weit unten abflexen. Dauert 20 Sekunden und danach poltert die innen verbliebene Scheibe am Ende des Baums raus. Beim Flexen immer etwas Wasser drauf schütten damit die innen liegenden Leinen nicht Feuer fangen.

Nun ist der Baum bereit den neuen Beschlag aufzunehmen.



Den neuen Beschlag aus V4A habe ich anfertigen lassen. Um eine Korrosion zu vermeiden ist die Kontaktfläche zum eloxierten Alu hin mit einer ordentlichen Schicht Lack geschützt. Jaja die ist rot aber sieht man eh nicht. Das folgende Bild auf dem Baum ohne Nieten zeigt den fast Endzustand. Mit Monel Nieten nieten! Wichtig sonst frisst die Korrosion das Alu auf.

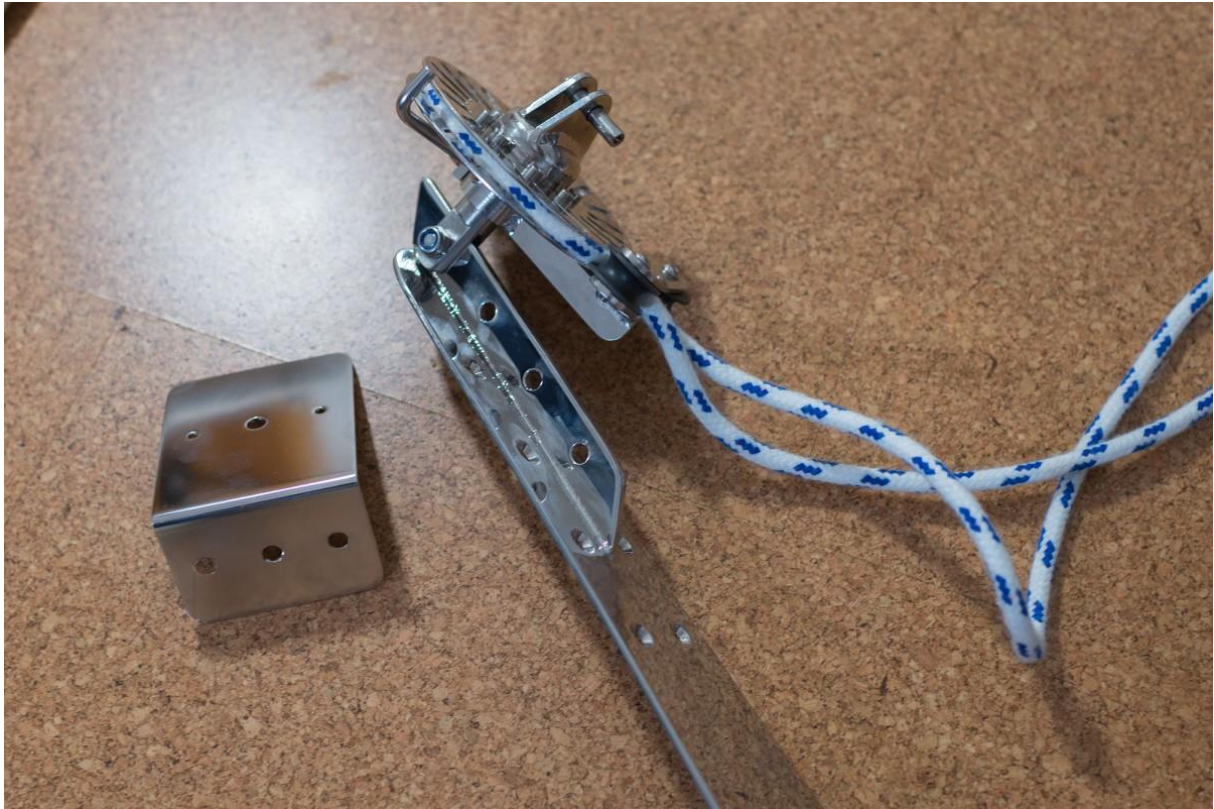


Mal sehen wie viel mehr Speed ein Niederholer für die etap 21i liefert.

Update: Beim Aufriggen zum ersten mal das Großsegel gesetzt und den Baumniederholer verwendet. Das Profil des Segel – absolut Top. Keine Falte, steht wie ne Eins, ich freu mich sehr auf den ersten Einsatz.

Bugspriet meets Roller – Rollmops die 2.

Die Etap 21i hat ja bereits einen recht ordentlichen Bugspriet. Allerdings ist das Auge das vorn befestigt ist quer angelegt. Für meine Rollanlage nicht wirklich geeignet da sie immer rechts/links umeinander gewackelt ist. Man will es ja perfekt und so wurde eine Bugsprietauflage nebst Steg zur Befestigung der Rollanlage gebaut bzw. bauen lassen.



Das Blech links dient der heckseitigen Befestigung des Evermore GPS-Empfängers.

Bilder inkl. Boot folgen nach dem diesjährigen Kranen. Auf jeden Fall ein echtes Improvement.

LED versus Glühstrumpf

Stromverbrauch ist ein schmerzendes Thema wenn man auf dem Wasser ist. Der alt hergebrachte Glühstrumpf ist dabei eher als durstig anzusehen. Was liegt näher als die Glühbirnen gegen LED-Leuchten auszutauschen?



Da aber den Anschein hat das in Deutschland alles seine Ordnung hat, gibts auch für Leuchtmittel eine Verordnung. Hat ja auch seinen Sinn da wir ja bis in eine definierbaren Entfernung hin sichtbar sein sollen bzw. wollen. Das führt dazu das eine LED-Ersatzlampe über 100 Euro kostet. Man fragt sich wieso? Aus

diesem Grund hab ich mal Standard LED-Leuchtmittel im Navigationsgehäuse mit den guten alten Glühbirnen verglichen.

Lux rulez. Helligkeit und Farbtreue der roten und grünen Gläser im Vordergrund.

Zum Einsatz kamen Mega LED Leuchtmittel Mega LED 66 BAY15D (5W) als Ersatz für die 25 Watt Glühbirne und die LED Einsatz 15D (3W). Beides über SVB.

Laut SVB liefert die Große 420 Lumen und die 3W LED 266 Lumen.

Da hab ich mal das Luxmeter ausgepackt und verglichen.

Mein Fazit MEGA LED 66 gegen 25 Watt Glühstrumpf: Die grüne Leuchte liefert mit beiden Leuchtmitteln den nahezu identischen Lumenwerte. Die Farbe ist auf 6 Meter identisch – mit meinen Augen kein Unterschied. Natürlich kann ich so die Parallaxe (siehe Wikipedia: [Parallaxenfehler](#)) nicht bestimmen und die Trennung zwischen rot und grün könnte nicht ausreichend gegeben sein. Ich werde das am See einmal auf die Entfernung von 2 Seemeilen testen. Grundsätzlich hat eine Glühbirne eine sehr zentrale Lichtquelle. Eine LED hingegen ist in der Regel ein Rohr mit daran aufgebrachten Lichtquellen. Nur wenn die Lichtverteilung der LED den Winkeln der Röhre und der Mittelachse der Röhre entspricht können Parallaxenfehler minimiert werden. Ein Ding der Unmöglichkeit. Allerdings weisen auch Glühbirnen den selben Fehler auf, nur eben weniger deutlich.

Beim Rot liefert die LED gemessene 1/3 weniger Licht als die Glühbirne.

Die weiße hintere Heckleuchte ist bei der LED ebenfalls rund 1/3 schwächer.

Im Vergleich der kleineren 3 Watt LED gegen die 10 Watt Glühbirne als weiße Rundumleuchte, liefert die LED 920 LUX gegenüber den Glühbirnen 740 LUX.

Ich für meinen Teil suche hauptsächlich einen Rundum Licht Ersatz. Zugelassen oder nicht – die Leuchtkraft ist akzeptabel bis besser bei weit geringerem Stromverbrauch. Für die rot/grün Navigationsleuchte werde ich wohl in den sauren Apfel beißen und eine zugelassene LED einsetzen oder auf den Glühfaden zurückgreifen.

Ach übrigens, die WaPo belohnt den Einsatz von nicht zugelassenen Leuchtmitteln in Navigationsleuchten mit 40 Euro Trinkgeld!

Ipad Navigation – Befestigungsfrage

Wie befestigen? Die große Frage die sich jeder Skipper mindestens einmal gestellt hat der eine Navigation mit dem Tablet anstrebt. Navigation ist ein Kernelement des Segelns und somit beschäftigen wir uns überproportional lange damit. Ich habe mich aus diversen Gründen für das Ipad zur Navigation entschieden. Doch wie befestigen? Wie kann man es sicher und praktikabel nutzen? Wasserdicht oder lieber durch den Niedergang geschützt? Viele viele Fragen zur Ipad Navigation.

Als Alternative war eine wasserdichte Hülle und ein Einschieben in eine Klarsichttasche auf einer Fallentasche angebracht. Doch leider lässt die Etap 21i keine ausreichend große Fallentasche zu und es gibt aktuell noch kein gutes wasserdichtes Gehäuse für das Ipad Air 2. Sobald sich das ändert werde ich meine unten vorgestellte Lösung wahrscheinlich überarbeiten müssen.

Die Lösung ist für mich eine Schwanenhals Halterung an die am Ende ein Endstück mit M6er Gewinde angebracht ist. Das wird dann in der Kajüte auf einer der Windenschrauben-Muttern geschraubt oder gar als Ersatz der Mutter hergenommen. Funktioniert einwandfrei. Auch hier folgen die Bootsbilder noch.



Das Endstück mit dem M6er Gewinde habe ich zufällig als Ersatzteil für eine Spritzmaschine gefunden. Mit Superduper Kleber eingeklebt und mit den beiden Imbussschrauben der Schwanenhalsbefestigung (Firma Aukey) zusätzlich geklemmt.

Die Ipad Navigation läuft auf der Wilden Ente unter [iNavx](#)
UPDATE:

Hier Bilder wie das auf dem Boot aussieht. Die Befestigungsfrage hat sich somit erledigt. Funktioniert einwandfrei.



Spinnaker Ahoi – Kampf dem Muff

So ein Spinnaker ist schon was Tolles. Ich hab ja durch Glück, Zufall, Dummheit.... nun zwei rumliegen. Die Nr. 2 entspricht dem Optimum an Maß und Farben und ist auch sonst in einem guten Zustand. Wenn da nicht der erbärmliche Muff wäre.

Das Tuch stinkt wie eine durchgeschwitzte Sporttasche die man im Eck vergessen hat.

Nicht daran zu denken, dass Segel so in der etap 21i zu verstauen. Also lüften! Am Haus hochgezogen und 3 Tage an der Luft gelassen. Minimale Verbesserung. Schonendes, kurzes Waschprogramm hat nochmals etwas Verbesserung gebracht. Gleichzeitig hab ich dem Spinnaker damit ein zusätzliches Nutzungsjahr verpasst. Er ist nen Tick weicher geworden. Nun schlummert der Spinnaker im Vakuum in der Tiefkühltruhe. Wenn der Gestank von Bakterien rührt dann hoffe ich das selbige kälteempfindlich sind. Mal 24h bei – 20 Grad und erneuter Schnuffeltest. Wäre schon schön wenn ich den Muff aus dem Tuch bekomme.

Update: Der Spinnaker riecht nicht mehr. Langes lüften, ein paar „Frischesäckchen“ mit dem Spi in eine luftdicht abschließende Tüte und warten. Sehr schön.

Übrigens gibt es hervorragende Informationen zu Spinnaker Segeln. [Die Trimmfibel](#) von Diekow Segel ist sicher eine der besten Quellen

Navigationsoftware

Welche Navigationssoftware am besten geeignet ist? Auf diese Frage gibt es eben so viele Antworten wie Segler. Navigationssoftware sollte sicher, aktuell, gut und einfach bedienbar, umfangreich sein und dabei wird sehr schnell über den Preis hergezogen.

Ich meine, die Arbeit die in der Kartographie und der Aufbereitung sowie Aktualisierung von Karten steckt ist schon enorm. Man vergleiche nur einmal sein KFZ-Navi mit einer Navigationssoftware die ein Jahr auf dem Buckel hat. Ein Jahr ist auf der Straße nicht so viel, weil man den neuen Kreisverkehr natürlich einfach erkennen kann. Die Straße ist unbekannt? Ein neues Wohngebiet? Alles kein Problem.

In der Schifffahrt sollte die Aktualität wochengenau, für Gefahrstellen vielleicht sogar tagesgenau sein. Die gute alte Papierkarte hat man selbständig über die Nachrichten des BSH aktualisiert. Gefahrstellen, Tonnen, Wracks. Einfach eingetragen und gut.

Eine App für Navigation aktualisiert man über einen Download. Die Aktualisierungsintervalle sind dabei „von bis“. Sich auf die digitale Karte verlassen? Ja in jedem Fall! Was soll man auch sonst tun. Die Papierkarte weiterhin aufwendig pflegen? Wenn man die Zeit dazu hat – natürlich! Man kann auch Pois in den digitalen Karten dazu verwenden wenn der Hersteller mal wieder pennt.

Alles schön und gut wenn man sich in Deutschen Küstengewässern bewegt. Die Papierkarten für andere Teile der Welt und ihre Aktualisierungen sind, wenn man den erfahrenen Seglern glauben mag eine echtes Abenteuer. A. wie kommt man an die Karten, B. wo finde ich die Aktualisierungen und C. wie vertrauensvoll sind die Quellen.

Ich habe mich durch die vielen Apps und Navigationssoftware geschmökert und die wichtigsten Anforderungen waren:

- Gute Aktualität europäischer Karten, vornehmlich die Deutsche Küste sowie das nord-westliche Mittelmeer nebst Adria.
- Gute Bedienbarkeit
- Kontrastreiches Abbild der Karten

- Integration in mein WiFi Netz um GPS und NMEA Informationen darzustellen

Was dabei herauskam war [iNavX](#). Eine sehr professionelle Navigationssoftware oder App die leider auch ihren Preis hat. Die Kosten habe ich schnell verschmerzt nachdem ich mich mit der App beschäftigt habe.



Bei der Auswahl der zur Verfügung stehenden Karten habe ich mich für Navionics entschieden. Die Abdeckung und das Farbbild (Kontrast) war mit entscheidend. Was den Grad der Aktualität angeht gibt es verschiedene Meinungen. Da ich Navionics als App zusätzlich auf einem Android Device nutze, sehe ich, die Aktualität der Karten via dem iNavX Kartenservice X-Traversal scheint besser zu sein. Allerdings ist meine Erfahrung durchaus bescheiden und unser Italien Trip an der venezianischen Küste wird es zeigen.

iNavX bietet über eine große Community viel Hilfestellung und für jede Frage eine gute passende Antwort. Ich habe ich recht schnell in die Funktionen eingearbeitet. Die Funktionsvielfalt ist mächtig und man sieht es der APP zu Beginn nicht an. Integration von Wetterinformationen, GPS, AIS und andere Instrumentendaten. Revier- und Hafeninformationen mit direkten Quellen in Google / Internet. Und und und.

Eine gute englisch sprachige Übersicht [HIER](#)

Baumniederholer die 2. – Pimp it



So schaut der Baum Niederholer in „Action“ aus. Funktioniert gut. Die Bedienung muss noch optimiert werden da die Klemme weder bei Anbringung unten oder oben gut auslösbar ist. Allerdings wie oft braucht man das?

Man muss nur immer daran denken, beim Setzen des Groß den Niederholer wie eben auch die Großschot zu lösen um das Segel auch bis oben hin zu bekommen.



Der Baumbeschlag wurde kurzerhand mit der Flex bearbeitet und die 2-Loch Version zur 1-Loch Version umgebaut. Die Kicke Aussparung hatte leider nicht gepasst.

Der Baum Niederholer bzw. die Talje ist an Deck mit einem Auge verbunden. Mit zwei M6er Schrauben und groß dimensionierten Unterlegscheiben von innen sollte es eigentlich passen.

Fallentaschen – Pimp it

Die Anzahl an Fallen, Schoten und anderen Leinen nimmt langsam Überhand. Fallentaschen müssen her. Waren eigentlich sowieso für die Aufnahme des Ipads gedacht aber leider lässt die Etap hier nicht genug Platz dafür.



Nach langem Suchen habe ich mich für die Fallentaschen von Magic Marine entschieden. Über [Sailsupply.de](https://www.sailsupply.de), einem Niederländischem Shop, war die Bestellung sehr schnell ausgeliefert und überhaupt ein wirklich klasse Sortiment.

Die passenden Saugnäpfe für die Taschen, an die man nen Elefanten hängen kann, gab es bei [Indu Shop](https://www.indushop.de). Drei Saugnäpfe pro Tasche. Man kann sie auch mit den beiliegenden Klettbandern befestigen. Ich mag allerdings nichts aufkleben.



Neue Winschen – Pimp it

Jetzt gibt es einige Bilder der Winsch Modifikationen des vergangenen Winters.



Die neuen Winschen von [Lewmar \(ST15\)](#) benötigen 5 neue Löcher im Deck der Etap (autsch!). Die alten Löcher mit Harz und „GFK-Wolle“ verschlossen fällt es nicht mehr auf. Bei der Position sollte man bei der Backbord Winsch berücksichtigen das die alte Winsch bereits weiter aus der Mitte befestigt ist als die Stb Winsch! Der erste Einsatz der ST Winschen offenbart ein ganz neues Feeling. Self Tailing ist echt ne klasse Sache. Ob man es wirklich braucht ist Ansichts- oder Bequemlichkeitssache. Beim Einhandsegeln auf jeden Fall.

Da neben den Fallen auch die Schoten des Spinnakers sowie des Code 0 auf den neuen Winschen belegt werden musste ich mir eine sinnvolle Umlenkung einfallen lassen. Naja, ich würde mal sagen ein Provisorium. Ich habe einen Block am Softschäkel an der Scharnier Leitöse, Dem Auge im hinteren Drittel unterhalb der

Fussreling befestigt. Funktioniert soweit, könnte durch eine zweite Umlenkung auf Höhe der Winsch verbessert werden für nicht so viel Leine im Cockpit.

Bugspriet – Pimp it

Der angebaute neue Bugspriet oder besser die Bugsprietauflage liefert nun eine ideale



Führung für die Rollanlage. Der Längengewinn kann sich ebenfalls nur positiv auf die Nutzung des Code 0 und irgendwann eines Gennakers auswirken. Lediglich die Rutschfestigkeit der Oberfläche muss überarbeitet

werden falls wir häufiger über den Bug einsteigen und nicht nass werden wollen. Eine Auflage im hinteren Teil aus rutschfestem Belag... mal sehen was sich so finden lässt. Ein Stück grauer Decksbelag liegt hier noch rum.

Wie immer wurde das Teil von [Edelstahl Haese](#) angefertigt. Sehr feine Adresse für Edelstahl und Boot. Standardmäßig haben Etaps keinen Bugspriet. Dies wurde bei Bestellung optional angeboten und mit einem kleinen Aufpreis belegt. Wer eine gebrauchte Etap kaufen will sollte darauf achten. Ohne den Bugspriet wird für eine sinnvolle Gennaker oder Code 0 Nutzung in jedem Fall ein Gennakerbaum notwendig.

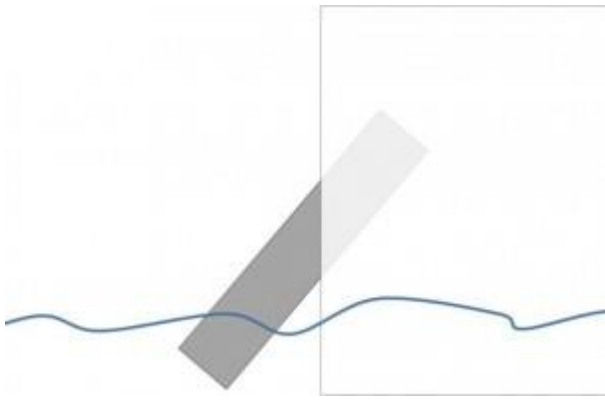
Motor und Halterung

Der Motor der zur Etap 21i passt ist schnell gefunden. Ein Kurzschaft mit max. 10 PS und schön drauf achten das der Deckel nicht zu voluminös ist.

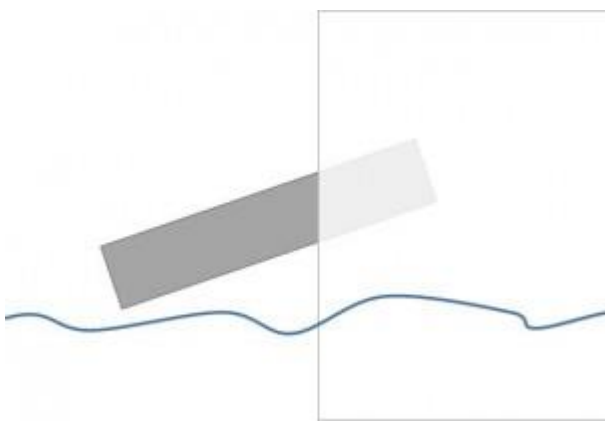
Wir haben, nachdem wir erst einen alten Tohatsu 5PS gekauft haben nun doch einen Honda mit 8 PS und Stromgenerator erworben. Fast neu und schnurrt wie ein Kätzchen.

Oh Schreck, er passt nicht ans Boot? Nein, so dramatisch ist es dann nicht aber wenn man den BF6 bzw. BF8 hocklappt, dann kommt die Schraube nicht aus dem Wasser.

Standardhalterung



So sollte es aussehen



Also ganz aus dem Wasser raus damit nichts die unwahrscheinlich hohe Geschwindigkeit der Etap reduzieren kann

Der Motor kommt allerdings nicht so ohne weiteres so weit aus dem Wasser da er an der Heckbrücke anschlägt. Je nach Motor reicht evtl. ein Stück der Heckbrücke wegzudremeln. Doch wer mag das seinem Schiff antun? Die Lösung ist eigentlich ganz einfach. Der Motor muss lediglich ein kleines Stück weiter nach hinten Wandern damit er an der Heckbrücke vorbei schwingen kann.

Das erreicht man wenn man eine zusätzliche Auflage hinten ans Motorbrett anbringt. Vorausgesetzt die Motorhalterung hat genügend Spiel.



Ich habe einfach ein Stück geöltes Teak in 17 mm aufgelegt und somit kommt der Motor um 17mm weiter nach hinten und lässt ihn nun problemlos an der Heckbrücke vorbeischwingen. On der nun 17mm weiter hinten liegende Schwerpunkt etwa ausmacht dürfte eher philosophisch zu betrachten sein.

Im Artikel „[Mit der Ente um den Erdball](#)“ sieht man auf dem Bild recht deutlich wie tief der AB ins Wasser geht und das es fast eine Horizontale benötigt um den Motor gänzlich aus dem Wasser zu bekommen. Ok, die

haben einen schweren 15 PS dran und stehen im Bild auch noch am Heck. Aber die Konstruktion ist nicht wirklich gut. Hätte man die Heckbrücke doch nur um 5 Zentimeter höher gelegt wäre alles kein Problem. Alternative: Ein Yamaha 8 PS Kurzschaft ist ein Stückchen kürzer, obenrum ein wenig schlanker und schwingt sehr gut ins Boot. Siehe dieses [Bild](#).
Aktuelle Überlegungen: 2 Flanschmotoren am Rumpf. Mal sehen.....

24h Regatta Brombachsee

SOUND ON/OFF Small Waves

Am Sonntag Abend sind wir komplett übermüdet zurückgekehrt. Die erste Regatta der Wilde Ente. 24h Regatta Brombachsee, organisiert durch den [1. WSC](#). Hier mein Bericht.

Was geschah zuvor.

Weil ich immer wieder Probleme mit dem Code 0 hatte, habe ich mir einen neuen Code 0 bei Fareastsails in HongKong bestellt. Die ganze Abwicklung lief einwandfrei und das Lieferdatum vor der 24h Regatta Brombachsee war erreichbar. Mein altes Tuch, das mir bei leichten und mittleren Winden immer genialen Speed gebracht hat (7 kn nach GPS in Italien) habe ich natürlich gleich mal in die Kleinanzeigen gesetzt. Ich hatte nicht wirklich damit gerechnet das das Segel in Windeseile weg geht. Naja egal, das neue Segel ist bereits im Fedex Tracking sichtbar und wird pünktlich ankommen.

Freitag – der Tag vor der 24h Regatta

Die Crew kommt an. Jens und Frank kommen aus Düsseldorf und Hamburg um Spaß zu haben. Klar wissen wir das wir mit nem Yardstick von 113 kein atemberaubendes Meilen-Ergebnis einfahren. Klingeling und der Fedex Mann überreicht mir ein Paket.

Aufgerissen und reingeschaut. Ich hätte Zeder und Mordio schreien können. Die haben den Code Zero ohne Torsionsleine gebaut. Zum klassisch anschlagen und nicht rollen. Absolute Katastrophe. Ohne Rollen ist ein Kreuzen nicht wirklich möglich. Ich ärgere mich und schreibe eine Mail nach HongKong. Ein Zitat aus der ersten Antwort bleibt und wird zum Running Gag. „Peter, we stand behind you!“

Ok, dann eben ohne Code 0 und nur mit der kleinen 8 m² Arbeitsfock.

Bei der Anreise steigert sich unsere Vorfreude und wir kommen gut gelaunt am Steg an. Die Ente klar gemacht und ablegen. Erst mal die Segel checken. Den Code 0 angeschlagen, ein echter Beschleuniger. Aber das An-Abschlagen auf dem kleinen Vordeck der Ente geht einfach nicht. Nicht dran zu denken das Nachts oder bei heftigem Wind zu tun.

Einen Spinnaker haben wir auch an Bord. Einen kleinen Spinnaker. Der war eigentlich zum Testen gedacht ob sich ein Spi und die Bedienung auf der Ente gut macht. Viel zu klein um Performance zu liefern aber hey ein Spi.

Die Besprechung zur 24h Regatta Brombachsee beim 1. WSC zusammen mit den anderen Seglern hat Spaß gemacht. Ein lustiges Völkchen, durchzogen von ein paar ehrgeizigen aber sympathischen Rennziegen-Seglern (Melges etc.). Wir ahnen bereits das unser Boot nicht die geringste Chance hat.

Noch 30 Minuten bis zum Start. Wir sind dabei alles nochmals herzurichten und uns vor zu bereiten. Dann kommt der Wind, mächtig Wind. Der Windmesser zeigt bis 20 Knoten und wir müssen direkt vor dem Start reffen.

Jens zieht das erste Reff an. Man hätte auch checken können ob es am Baum festgemacht ist. Ich rufe, nein ich schreie STOP. Zu spät, die Reffleine ist in den Baum gerauscht und weg. Keine Chance sie ohne Tools wieder durchzuschieben. So ein sch.....



Der Wind wird noch stärker, ab ins zweite Reff. Diesmal erstmal gecheckt, am Baum geknotet und Segel ins 2. Reff runter.

RaaaaatSCH!

Als wir das Reff anziehen haute eine Böe ins Segel und die Kausch die die Reffleine am Segel befestigt, reißt aus. Die Leine reißt das Segel bis zur Latte runter auf und ich bin kurz vor dem Explodieren.

Der Start ist bereits durch. Wir gehen mit gerissenem Groß im 2. Reff und 8m² auf die Reise der 24h Regatta Brombachsee.

Der Wind hielt die ersten 2 Stunden an und wir entschlossen uns trotzdem nach 1,5 Stunden raus aus dem Reff und Vollzeug. In diesem Moment wurden wir bereits das erste mal überrundet. Unsere Egos sind erwachsen genug das wegzustecken.

Der Wind geht auf erträgliche 10 Knoten zurück und wir kreuzen was das Zeug hält. Höhe laufen ist anscheinend nicht die beste Eigenschaft der Ente und man sieht den Verlust pro Schlag. IdR brauchen wir pro Boje 1-2 Schläge mehr als die Rennziegen. Wir segeln ständig bis ans Maximum am Wind, Fock fällt ein und wir verlieren Höhe. Ich würde es ja anderst segeln aber ich bin nicht an der Pinne.

Der Wind ist nun bei ca. 5-6 Knoten und ich vermisse meinen alten Code 0 sehr. Die Etap läuft bei 5 Knoten noch nicht wirklich an. Mit Code 0 sind bei 5-6 Knoten Wind gut 4,5 Knoten Speed drin. So tümpeln wir mit 2-2,5 Knoten und sehen den anderen zu wie sie ihre fetten Beschleuniger setzen. Der erste Gedanke an ein

neues Boot schießt mir durch den Kopf. Aber hey, die sind schnell, wir haben bequem Platz unter Deck, 4 gemütliche Betten und ... nein, ich hör auf damit.

Es dämmerte und mit der Dämmerung schlief auch der Wind ein. Er schlief tief und fest. Ab und zu ein Schnarcher und wieder zeigte der Windmesser 0.0 Kts.

Ich übernahm die erste Wache und übte mich im Stehen. Für ca 0,6 Meilen brauchte ich in den 3,5 Stunden meiner ersten Wache nicht wirklich viel zu tun. Ein Blick nach rechts, nach 20 Minuten noch ein Blick nach rechts und zweimal das selbe Lagerfeuer auf gleicher Höhe. Die anderen Boote bewegten sich quasi nicht. Man sah nur die Positionslichter, ein Stilleben.

So ging es durch die Nacht. Ich schlief kaum während Jens und Frank ganz gut mit den Matratzen zurecht kamen. Ich dachte zu viel an die Segel, an den Riss und ärgerte mich am meisten über mich selber.

Am Morgen gabs wieder ein wenig Wind. Ich war wohl doch eingenickt als mich das Rattern der Winden weckte. Jens wirbelte an Deck als wären es 5 Beaufort. Hmmh, keine Krängung. Ein Blick nach außen, fast kein Wind aber der Versuch eines Matchraces gegen zwei Rennziegen. Nach der Tonne machte es „Pfooopp“ „Pfooopp“ und die beiden hatten ihre Gennaker gesetzt. Jens schaute etwas neidisch hinterher.

Wachablösung und Frank übernahm die Pinne. Ich gesellte mich recht früh dazu weil schlafen war irgendwie nimmer.

Der Wind frischte auf und eine Zeit lang hatten wir Druck in den Segeln und konnten die Morgenstunden genießen. Die Orga des WSC brachte und Kaffee per Zodiak und irgendwie waren die ersten Qualen vergessen. Als der Wind wieder einschlief waren wir auf halber Strecke zur östlichen Tonne beim ehemaligen Pleinfelder Hafen. Neben uns ein Boot das nicht an der Regatta teilnahm aber trotzdem bereit war, ohne es abzusprechen, ein Matchrace zur nächsten Tonne mitzumachen.

Das Zeitlupen Matchrace!

0.1 Knoten Wind gaben beiden die Möglichkeit alles aus dem Boot herauszuholen. Der Wind drehte ständig um 180 Grad. Aus Luv wurde Lee aus Vorfahrt wurde Raum geben. Sehr lustig und wir unterhielten uns sehr angeregt mit dem Kollegen an Bord des anderen Bootes. Kurz vor der Tonne, wir hatten Vorfahrt, ein Auffrischen des Windes und das kleinere Boot mit seinen 400 Kilo machte einen Satz und eine Halse um die Tonne während wir gerade so am loszuckeln waren. Was ein Ärger. Aber nach 100 Metern hatten wir ihn und der auffrischende Wind beschleunigte uns im Rahmen der Möglichkeiten.

Der Wind nahm stetig zu und wir machten gut Fahrt. ein Halbwind Schlag neben zwei Melges zeigte, dass wir auf halbem Wind Kurs nicht so schlecht liefen. Bei 10 Knoten Wind waren wir annähernd identisch im Speed. Höhe laufen auf Am Wind war ebenfalls im selben Winkel möglich. Hat saumäßig Spaß gemacht zu sehen das die Nußschale doch was drauf hat.

Der Wind nahm wieder zu und es zog eine Regenfront auf. So wie der Himmel aussah dürften wir in keinen 30 Minuten nass werden. Ich sagte den Jungs, Ölzeug und Westen und erzählte wie das so ist am See. Wind, dann kommt der Regen, der Wind schläft ein und dann kommt sie, die Monsterbö.

Wir zogen uns an, der Wind schlief ein und der Regen kam, er kam aus Eimern oder C-Schläuchen und Bääääääsch, die Monsterbö kam wie geplant. Die Ente legte sich sanft aufs Wasser, kam wieder hoch und wir refften mit Seilen und ab ging die Lutzi. Windgeschwindigkeiten in den Böen bis zu 37 Knoten laut Windmesser eines Kollegen. Ich hatte maximal 28 Knoten auf unserem Windmesser gesehen, hatte aber alles

andere zu tun als da drauf zu schauen. Die kommenden Minuten waren echt heftig aber ich war trotzdem erfreut das die Ente das mitmachte. Als der Regen dramatisch zunahm haben wir uns kurz besprochen und wir unterbrachen die Regatta. Ab in den Ramsberger Hafen und festgemacht. Ins Häuschen des WSC und erstmal nen Kaffee getrunken und nen Sanistopp eingelegt.

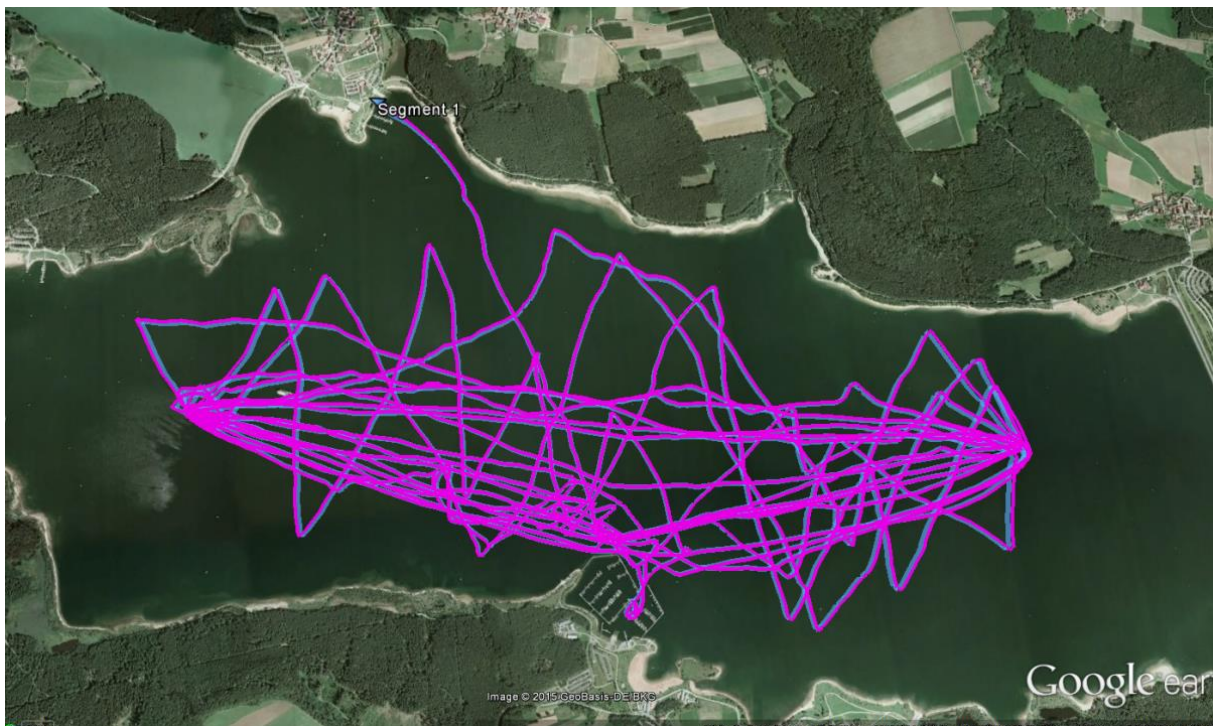
Nach einer Stunde hörte der Regen auf, wir haben abgebrochen. Es gab ja einiges zu tun, Segel abschlagen, aufräumen und und und. Wir motorten zurück nach Enderndorf und packten zusammen.

Zurück im 1. WSC zur Siegerehrung applaudierten wir den Gewinnern und nahmen unseren Preis entgegen. Bis auf den dämlichen Witz des Moderators (Chefs?), in Unkenntnis der Ereignisse, mein Boot eine „Lahme Ente“ zu nennen, war alles ganz nett.

Ich freu mich schon auf das Video meines Stegkollegen Gerald der auf Franks schöner „Varuna“ mitgesegelt ist.

In diesem Sinne „Ein Hoch auf uns alle!“

Der Song Good Ride ist von der geilen Band [Madeira Cake](#)
Facts:



Distance: 45,1 NM

Moving time: 18:35

Average speed: 1,9 kn

Avg. Speed Mov.: 2,4 kn

Max. Speed: 6,6 kn

Segel Ahoi – Neue Segel

Segel ahoi! Nun ist es Zeit den Code 0 zu ersetzen sowie ein wenig in Richtung Downwind Tuch zu investieren. Von der Stange gibt es attraktive Angebote. Aber entweder fehlen ein paar m² oder sie sind viel zu groß. Gennaker Maße für die Etap 21i sind laut Eignerhandbuch:

Asym. Spi 1 22,5m²

VL: 7,60; AL: 7,00; UL: 3,70

Asym. Spi 2 34m²

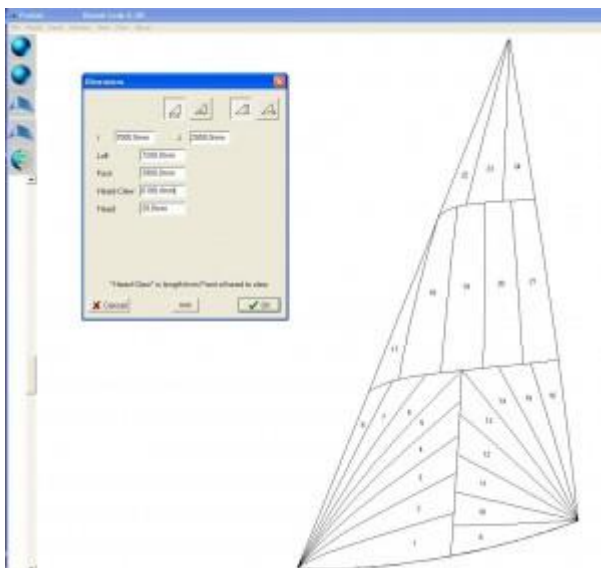
VL: 8,20; AL: 7,60; UL: 4,40

In Anbetracht der vorherrschenden Windbedingungen am großen Brombachsee ist die Wahl auf Leichtwind Tuch, den großen Gennaker gefallen. Einen A2 Cut Segel der prima den A0 (Code Zero) ergänzt.

Segelmacher? Vor Ort? Mal sehen. Direkt vor Ort gibts nichts. Am Bodensee ist definitiv der Preis für Segel unverhältnismäßig wenn man es mit den nördlichen Segelmachern vergleicht. Also Segelmacher an der Ost- oder Nordsee. Alles Online oder Telefonisch weil dann doch etwas entfernt.

Wenns schon wieder ohne persönlichen Kontakt geht, dann doch gleich nach Polen. Narwal Sails hat einen ganz guten Ruf. Die allermeisten Segler die ein Narwal Segel haben anfertigen lassen sind hoch zufrieden damit.

Hier das Layout



Narwal Segel

Der neue Code 0 kam letzte Woche an. Super gespannt den Karton geöffnet und yeah, alles wie gewünscht. Die Nähte des Narwal Segel sehen perfekt aus, die Torsionsleine – klasse. Endlich ein Code 0 der überzeugt.



Samstag zum ersten mal gesetzt. Wind passt, 8-10 Knoten. Segel hoch und erstmal gemerkt, Segel muss man in unaufgerolltem Zustand hissen damit die Antitorsionsleine auch unverdreht durchgesetzt wird. Nicht durchgesetzt lässt sie eine Umdrehung zu. Anders erklärt, beim ersten mal sollte das Segel unaufgerollt gesetzt werden, dann einrollen und beim einholen des aufgerollten Segel sollte man die nun lose Torsionsleine

nach Möglichkeit nicht verdrehen. Geht zwar nur minimal, aber wenn verdreht, dann könnte nach dem Hissen eine Umdrehung oben auf der Leine bleiben. Ahhhhhh sehr schwer zu erklären.

Schnitt – perfekt. Das Narwal Segel geht unter Wind und dichtgeholt am Wind bis 5 cm an die Salinge ran. Maximal den Raum genutzt, wobei das eher Glück war (puuuh).

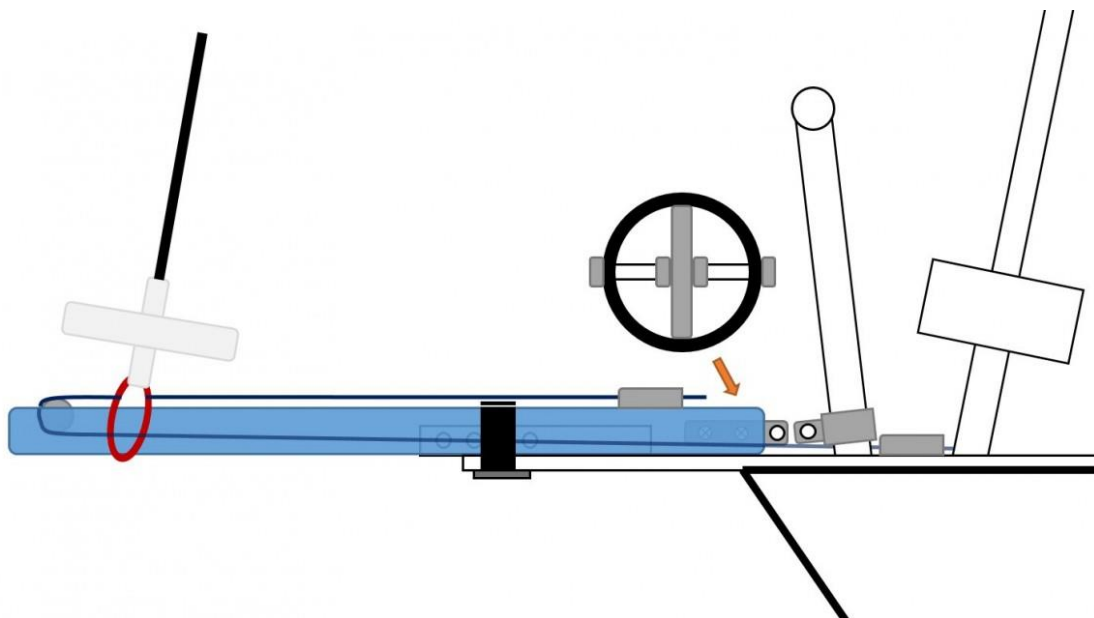
Die Etap beschleunigt mit dem neuen Narwal Segel als wäre ein Fuchs hinter ihr her. Steht wie ein Eins, lässt sich sauber trimmen. 5,2 Knoten bei 8-10 Knoten Wind. Leider war der Wind nur kurz um wirklich auf Speed zu kommen und zu testen. Aber auch bei den dann vorherrschenden 4 Knoten Wind zeigte das Segel Potential. 3 Knoten Speed bei 4,2 Knoten Wind. Ich hoffe das kommende Wochenende besserer Wind herrscht. Mal sehen was man aus dem Boot noch rausholen kann. Allerdings wird das wohl die letzte Investition in die Ente sein.

Well done Narwal Sails!

Und demnächst ... der Narwal A2

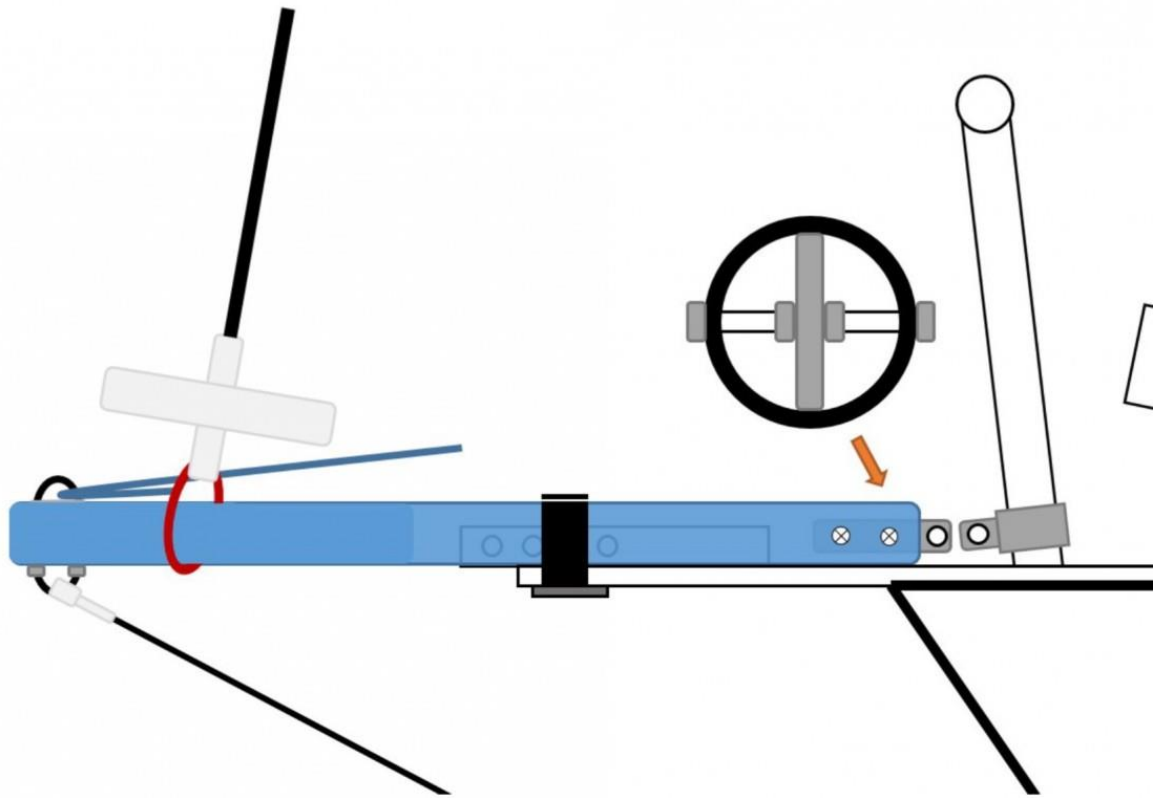
Gennaker Baum

EDIT: Habe ein Alurohr mit 60mm Außendurchmesser und 5mm Wandstärke bestellt. Viel zu stabil und damit zu schwer. Eins mit nur 3mm ist auf dem Weg zu mir. Die richtige Länge habe ich jetzt mal nach dem Bauchgefühl bestimmt. 110 cm. Davon liegen knapp 35cm auf dem vorhandenen Bugspriet auf, der Rest ragt nach vorn. Das Auge vorn wird gegen einen eingelassenen Block ersetzt. Zwei Klemmen für die beiden „Steuerleinen“ die den Furler in die richtige Position bringen. Die Position der Klemmen ist noch nicht fix. Vielleicht knote ich das auch nur einfach an die Rumpfseitige Befestigung der Furlex/Vorstag. Eine der Leinen läuft im Rohr, eine außen. Die Lastberechnung ergibt, keine Abspannung nach unten notwendig.



Ein Gennaker Baum muss her. Die Vorfreude auf die kommende Saison hat erste Blüten getragen. Da ich nur wenige Schönheitspflege-Aktionen geplant habe ist das hier wahrscheinlich das einzige Projekt für den Winter.

Einige Varianten und so soll der Gennaker Baum aktuell aussehen:



Alurohr 60 mm mit 5 mm Wandstärke, ein Halte Element aus 4 mm V4A am hinteren Ende das an eine Schelle geklips wird die am Burgkorb angeklemt wird.

Das Aluminiumrohr des Gennaker Baum hat unten eine Nut gefräßt damit er auf den aktuellen Steg des aktuellen Bugspriet aufgestülpt wird. Oben am Gennaker Baum ist ein sehr breites Klettband (back to back) per U-Scheiben und Nieten befestigt. Das wird unten um den Bugspriet geführt und hält laut Hersteller 2,2 Tonnen. Sollte reichen :-).

Vorn ist ein Auge eingeschraubt an dem ein kleiner Block befestigt wird. Der Furler ist lediglich mit einem Tauschäkel um den Gennaker Baum befestigt. Von dieser Befestigung geht eine Leine zum vorderen Block und wird ins Cockpit geführt. Damit kann der Furler ganz nach vorn gezogen werden. In die andere Richtung ist ebenfalls eine Leine auf den Bug geführt um den Furler für den Segelwechsel nach hinten zu ziehen.

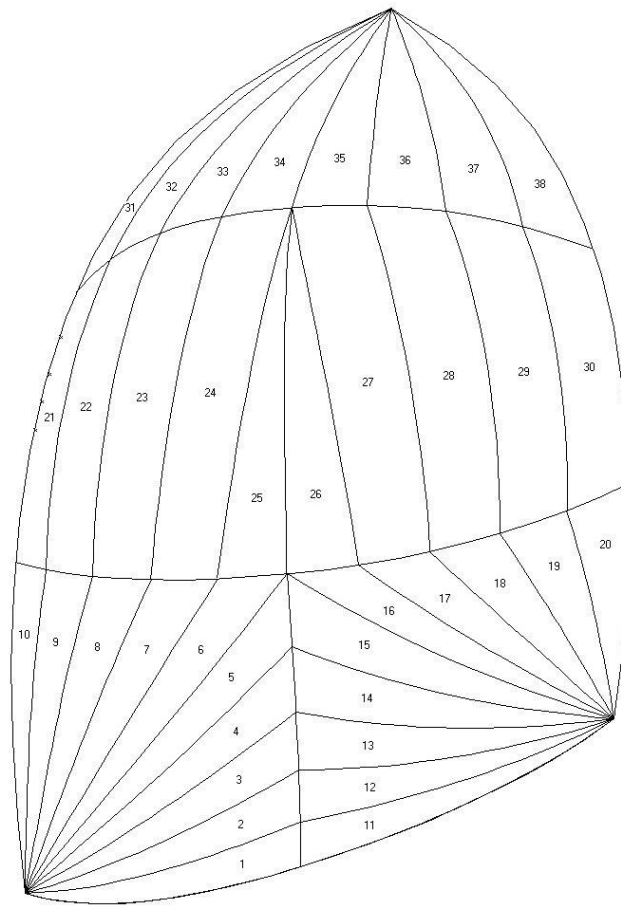
Ich rechne mit einer Rüstzeit von < 1 Minute. Beim Segelwechsel plus 5 Sekunden.

Teile sind bestellt, Kosten ca. 50,-. Ein wenig bohren, fräsen und montieren.

Auf [Sailing Anarchy](#) gibt es nen coolen Thread mit diversen Gennaker Baum Varianten.

Gennaker! Leichtwind HighSpeed

Und wieder ein Narwal Segel. Gerade ist der Auftrag raus und ich bekomme in den kommenden Wochen einen funkelnagelneu angefertigten Gennaker nebst Anti Torsion Furling Leine. 32,58 m² sind ganz ordentlich. Der von Etap angegebene größere Gennaker für die Etap 21i liegt bei 34 m². Somit knapp ausgereizt.



Vom Typ her ein klassischer A2, also eine universelle Raumschot Speedmaschine. Hah Speed. Mal sehen ob wir die 8 kts SOG Marke damit knacken können. Bis dato liegt unser SOG max bei 7.2 Knoten. Das ist ja schon verdammt viel für eine Etap 21i aber mehr geht ja immer :-).

Das Spifall, welches ich für den Segelkopf verwende ist aktuell am Spi-Mastbeschlag befestigt. Hmmh, gefällt mir nicht so ganz. Könnte 30 cm weiter oben angeschlagen sein. Zumal die Leine außen geführt wird. Ein Fallenaustritt wäre die Lösung. Aber eine Fräsung Freihand – ups. Dann doch den Gennaker Mastbeschlag

nur nach oben versetzen. Den Beschlag gibt es übrigens nicht einzeln Muss man sich anfertigen lassen oder auf eine andere Lösung zurückgreifen.

Ansonsten die Maße des Gennaker:

I: 7,25; J: 3,00 (mit Gennakerbaum); LUFF: 8,35 – FOOT: 4,95 – LEECH: 7,10 Meter

Link zum Segelmacher: [NARWAL](#)
Bin gespannt!

Segellast – wirkende Kräfte

Welche Segellast oder besser Kraft gibt es am stehenden und fallenden Gut? Was zerrt bei 10 Knoten am Gennaker Fall? Wie muss ich die Schoten dimensionieren. Die Segellast das unbekannte Wesen

Eine kleine Sammlung an Segellast Berechnungen gibt es bei Harken [HIER](#).
Das ist natürlich nur eine Annäherung, aber es zeigt ungefähr die Dimensionen.

Auf die Etap 21i bezogen:

Gennaker oder Spi mit 34 Quadratmeter der bis ca. 15 Knoten gefahren wird. Dessen Schot sollte 161 Kg Segellast packen. Nicht viel für eine Dyneema Leine aber ganz ordentlich für die Arme

Die Dimensionen laut Eignerhandbuch muten da recht üppig an. 10mm als Spischot. 1mm Dyneema würde reichen. Ok, lässt sich echt schlecht anfassen, aber 10mm? Ich hab aktuell alles auf 6mm Dyneema. Ausnahme das Groß- und Fockfall, weil die noch gut sind. Was das stehende Gut, die Wanten, angeht, verrät das Handbuch nur „Topwanten stark anziehen“. Aha!



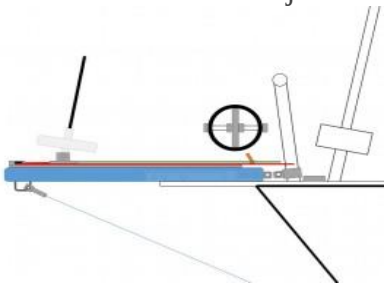
Laut Selden sollten 17% der Bruchlast bei den gefeilten Salingen an den Wanten wirken. Die Unterwanten knapp weniger aber keine messbaren Angaben. Ich stelle $\leq 15\%$ ein.

Bei weniger als 17% kommen die Oberwanten in Lee, bei ordentlich Wind, lose. Regatta, haha, will 20% als Bruchlastkomponente haben. Bei Standard Segellast.

Hier liegt nun ein Wantenspannungsmesser und wartet auf die Saison. Bin sehr gespannt in wie weit sich die Spannung, bei Zollstock Methode, vom Messgerät unterscheidet.

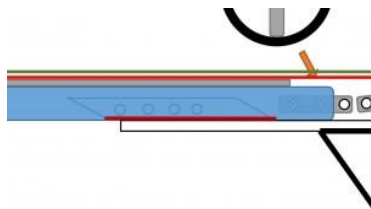
Gennakerbaum – es geht weiter

Etap 21i Gennakerbaum. Es hat einiges an Zeit gekostet bis ich meine Lösung für einen idealen Gennakerbaum skizziert hatte. Ich hatte ja in einem anderen Beitrag bereits die Vorstufen, quasi die Evolution gezeigt.



Die finale Variante schaut in der Zeichnung so aus. Ein Rohr welches an einem Beschlag am Bugkorb befestigt wird und durch eine Nut auf der Unterseite in meinen modifizierten Bugspriet einhakt.

Im zweiten Bild habe ich den spitz zulaufenden Bugspriet nochmals detaillierter. Die Nut an der Unterseite des Rohrs ist so lange wie der rote Strich. Das Rohr wird quasi von vorn eingehakt. durch die Befestigung am



Bugkorb kann es nicht mehr nach vorn und hat so an der vorderen Schräge des Bugspriets Halt. Das wackelt ohne Zug natürlich etwas hin und her, deshalb die Abspannung nach unten. Mit dem Zug des Segels dürfte es dann die notwendige Festigkeit bekommen.

Die Nachfolgenden Bilder zeigen das Rohr das bereits mit fast allen notwendigen Löchern versehen ist, die T-Schiene, die Umlenkung und den Schlitten. Den Furler sieht man auch. Was fehlt ist eine stabile Befestigung zwischen Schlitten und Roller. Ich hab das mal mit dem Flachsäckel angedeutet. Alternativen sind unterwegs, bin gespannt. Man soll nicht glauben was so ein kleines VA Teil kosten würde wenn man es anfertigen lässt. Nachdem ich ja Geld sparen will, habe ich mir einen passenden, sehr breiten Flachsäckel bestellt.



Das Aluminiumrohr hat einen Durchmesser von 60mm und ist exakt 1000mm lang. Die Oberfläche des Gennakerbaum wird pulverbeschichtet. Zuerst fehlen aber noch die letzten 4 Löcher um die Bugkorb-Halterung anzuschrauben. Dann gehts zu [ECKLA](#), einem Pulverbeschichter in der Nähe. Vorne kommt dann noch ein Kunststoff Stopfen / Endstück drauf und dann alle Befestigungen werden geschraubt.



Das Schrauben erscheint erstmal schwierig da man ja mit der Mutter tief ins Rohr rein muss und da passt keine Hand durch. Deshalb eine kleine Hilfskonstruktion aus Ratsche und Holzstab. Etwas Klebeband und voilà, man kommt soweit der Holzstab trägt. Man muss dann in der Mitte anfangen zu schrauben. Und der Gennakerbaum ist fast fertig.

Etap 21i Gennakerbaum pulverisiert!

Der Etap 21i Gennakerbaum ist beim Pulverbeschichten bei ECKLA. „N 10er“ war die Antwort auf die Frage was mich das kostet. Ich hätte mit mehr gerechnet. Gut! Den Schlitten hab ich nochmal überdacht und einen Barton Großschutrutscher bestellt. Zum Glück im Angebot und mit 19,90 ein Schnapp. Den Roller auf dem Schlitten per U-Winkel zu befestigen ist nicht gut. Wackelt nach Back- und Steuerbord und hat keine Stabilität.



Somit liefert dieses Teil hier Stabilität zu den Seiten. Nach vorn hinten ist kein Thema. Sont bleibt alles beim Alten und kommende Woche wird der Etap 21i Gennakerbaum mit allen Teilen verheiratet. Wenn dann das Wetter mitspielt zieh ich die Ente in die Einfahrt und baaaaaasteln! Nachdem ich mir heute dann noch ein paar Videos auf Yacht.TV angeschaut habe, na klar – Gennaker Segeln und ich kann es kaum erwarten wieder zu segeln. Mit Gennaker und die Etap 21i, die Wilde Ente, wird (hoffentlich) fliegen. Eine radikale Gewichtseeduktion wird dem noch zusätzlich zuarbeiten. Beim Boot und bei mir.

Gennakerbaum Etap 21i Teil 2

Juhuuu! Der Gennakerbaum ist vom Pulverbeschichten zurück und schaut wie gemalt aus. Hat etwas länger gedauert als erwartet aber was solls, der Winter ist noch nicht vorbei und so ist viel Zeit.

Die Teile sind fast alle anmontiert und so zeige ich einige aktuelle Schnappschüsse der Konstruktion. An bzw. auf den Barton Rutscher wird der Furler befestigt, dazu müssen aber noch 2 X 0,5 mm vom Auge abgefräst werden.



Die Leine ist nicht final. Ich werde eine [4mm Leine](#) von Liros befestigen. Diese läuft rund und endet jeweils am Rutscher bzw. dem Furler. Somit habe ich am hinteren Ende des Gennakerbaum kein „Getüddel“. Man bringt den Rutscher in Position, greift hinten in die Leine und belegt sie mit einem Zug in die Klemmen. Aktuell gibt es noch das Thema der Stabilität im montierten Zustand. Eigentlich sollte die Arretierung am Bugspriet sowie die Befestigung hinten plus der Zug der Anti-Torsionsleine nach oben genug Stabilität bringen. Bei Halbwind Kurs dürfte der Zug zur Seite aber doch recht ordentlich sein. So ist die Idee den Gennakerbaum noch seitlich abzuspannen. Hmmh, das wird dann komplex und nicht mehr auf die Schnelle montierbar. Der Winkel vom vorderen Ende des Gennakerbaum zu etwaigen seitlichen Befestigungen am Boot ist sehr flach. Da kommt einiges an Newtonmeter zusammen. Aber wahrscheinlich ist es am Besten erstmal mit der Version zu testen. Ich kann es kaum erwarten

EDIT!

Den Rutscher habe ich mit der Flex (Schrubscheibe) „kleingekriegt“. Furler montiert und Voilá!



Die Hintere Halterungsplatte die am Bugkorb mit einem Klappbolzen befestigt wird, habe ich mit 4 Gartenschlauch Stücken stabilisiert. Kein Geklapper mehr.

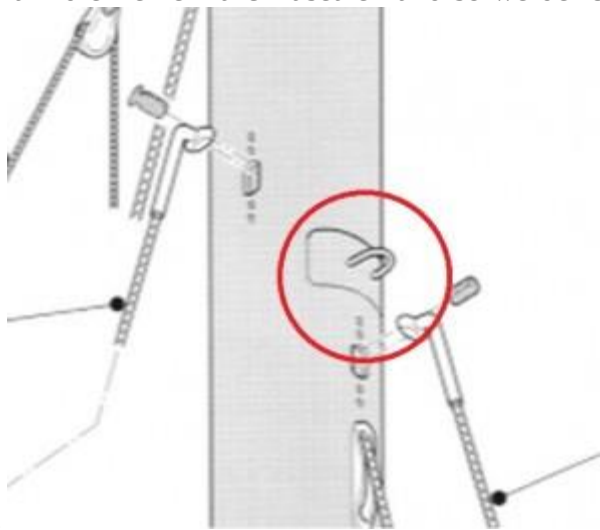
So ein Mist, es ist fertig!

Mastbeschlag & Gennaker in Sicht!

Mastbeschlag & Gennaker in Sicht!

UPDATE: Der Gennaker ist da. Klasse Verarbeitung! Den Mastbeschlag habe ich über Bubel bezogen. Etwas stabiler als die diversen die ich mir bis dato angeschaut habe aber lange nicht so massiv wie der Originale. Durch die horizontale Anordnung des Auges dürfte die Stabilität allerdings ausreichend sein. Ich habe ihn ca. 45 cm oberhalb des Originalen genietet.

Ach wie freut einen das. Narwal hat meinen Gennaker fertig. Bei der Länge der Anti-Torsionsleine bin ich nun auf 7,25 Meter gegangen. Das ist das Maximum mit dem originalen Spiblock Beschlag. Wahrscheinlich wird es nicht ausreichen um die Leine Durchzusetzen und so werde ich einen zweiten Beschlag anbringen.



Ich hatte mich mal mit der Statik befasst und viele Fragen gestellt. Der Mastbeschlag ist ca. auf der Höhe der Salinge und der Unterwanten. Somit ist hier die höchste Stabilität. Den Mastbeschlag weiter oben anbringen birgt offensichtlich echte Mastbruch Gefahr. Da der Mast über der Saling bzw. dem Unterwant-Anschlag mit jeden 10cm gut 5-10% der Stabilität verliert. Sagt einer der das wirklich wissen muss. Somit würde mein Plan, den Beschlag in 40 cm höher anzubringen, gleichzeitig 30-40% weniger Stabilität bringen. Das ist schon ne Hausnummer. Ob das ratsam ist zu testen. Naja, was kostet ein Mast....

Ich werde wohl erstmal schauen wie die Versicherung das sieht.....

Den Beschlag gibt es übrigens bei Wassersport [Bubel](#) auf Anfrage.

Etap 21i Gebrauchboot

Ein Etab 21i Gebrauchboot muss bewertet werden. Ich nehme Simons Kommentar zum Anlass meine Erfahrungen mit unserer Etab 21i, im Hinblick auf einen Gebrauchboot-Kauf wiederzugeben.

Auf was soll ich beim Kauf eines gebrauchten Bootes achten liest man sehr oft. Es gibt allgemeine, Werft spezifische und Modell spezifische Prüfpunkte. Ich kann nur und ausschließlich für mein Etab 21i Modell nebst Baujahr und Ausführung sprechen.

Vielleicht fange ich so an. Was würde ich prüfen würde ich heute ein Etap 21i Gebrauchboot kaufen. Der allgemeine Zustand ist klar. Ansonsten gibt es IMHO nicht viel was an Defekt verschleiern werden könnte.

Anti-Rutsch Pads. Kleben sie noch flächig, sind sie bald zu ersetzen (Original ca. 800,- plus 4h Arbeit oder beschichten (ca. 150,- plus 10h Arbeit)

Risse an den Ruderbefestigungen. Existieren Risse um die untere Ruderbefestigung die bis unter die Wasserlinie gehen. Wenn ja, dann müssen die beim Etap 21i Gebrauchboot behoben werden. Oberhalb der Wasserlinie ist es eher kosmetisch. Bei heftigen Rissen (alles über Haarrisse) ist das dann kein Spaß mehr und müsste tiefgründig repariert werden.

Antifouling. Wenn der Zustand beim Etap 21i Gebrauchboot nicht gut ist, sprich es blättert ab etc. (siehe Menü Enten Refit) muss man mit 2500,- rechnen wenn man es machen lässt oder mit 400,- plus 5 Tage Arbeit. bei glatter AF Fläche und bekannter AF Beschichtung (Belege) ist es easy. Grundsätzlich würde ich den Aufbau erfragen, besser die Rechnungen einsehen.

Dichtheit. In der Kajüte die Bodenplatten entfernen und auf Wasser prüfen. War bei mir ok und ich kenne auch keinen Fall wo es nicht ok war. Aber ist schnell gemacht. Ebenso unter das Waschbecken schauen. Dort sind die Geber für LOT/Logge.

Was etwaigen vollgesaugten Schaum anbelangt – no Problem. War bei der 21i nie und wird dennoch immer wieder ausgetreten.

Elektrik. Alle Schalter an und die Sicherungen und Funktion checken. Die Funktion der Laterne auf dem Masttop würde ich mir, wenns grad taghell ist oder der Mast liegt, im Vertrag zusichern lassen. Birnchen ist schnell getauscht, andere Reparaturen sind durchaus teuer oder langwierig.

Deck. An Deck hat ein Etap 21i Gebrauchboot eine Riffelstruktur. die kleinen erhabenen Punkte werden zwangsläufig irgendwann „abbrechen“ bzw. bei Belastung abgeschert werden. Wenn es zu viele sind (Bauchgefühl) sollte man sie anschleifen und lackieren da sonst u.U. Feuchtigkeit eindringen kann.

Rumpf. Der Rumpf einer Doppelschale sieht immer ein wenig dellig, wellig aus. Das ist bei allen älteren Etap 21i und größeren Etaps so.

Furler. Wenn vorhanden würde ich mir den anschauen und prüfen ob er ordentlich gewartet / gepflegt wurde.

Segel. Sind alle Mastrutscher am Segel, sind die Reffs nebst Kauschen ok.

Das wars dann eigentlich auch schon. Vielleicht beim ersten Boot etwaigen Staub und Dreck im Winterlager nicht zu wichtig nehmen. Laufendes Gut und stehendes Gut inspiziert man natürlich genau. Da gibt es aber keine Besonderheiten

Ansonsten gibt es einige Etap 21i Nutzer die in den diversen Foren oder auch den [Niederländischen Etap Club](#) um Fragen zu stellen. Am besten immer mit nem aussagekräftigen Bild.



Gennaker Baum montiert – erste Bilder

Den Gennaker Baum montiert!

Leider ist die Wilde Ente noch immer nicht im Wasser und somit hier zwei Bilder auf dem Trockenen. Die Befestigung geht innerhalb von 20 Sekunden, das entfernen ebenfalls. Bin jetzt nur gespannt ob die Belastungen an der Rohr Aufnahme, dem Schlitz, nicht zu hoch werden. Zur Not müsste ich nicht nur nach unten sondern auch nach rechts und links abspannen.



Beim Gennaker Baum montiert sieht man hinten (sorry für das Handybild) die Aufnahme per Bolzen in die Relingstütze. Bolzen raus, nach vorn schräg aus der Nut ausfädeln und mit Klett an der Reling festmachen, damit sich auch keiner am Spriet am Steg den Kopf stößt

Durch die Verlängerung ist die Endlosleine nun natürlich ein Stück zu kurz. Mal sehen ob wir damit immer noch zu recht kommen, sonst muss eine Neue her. Was ein Sparschwein so ein Boot

Damit ist die Gesamtlänge der Etap 21i nun auf 7,3 Meter / 24 Fuss angewachsen

Mehr zu Gennaker und Gennaker Bäumen: [Wiki](#)

Top Down Furling Gennaker

Meine Top Down Furling Anlage ist im Umbau!

So, nun ist alles erstmal wieder abgebaut. Der schöne Gennaker Rüssel, der Roller, die Endlosleine, alles weg.

Die ersten Versuche den Gennaker sauber zu setzen und zu bergen sind gescheitert. Nein, am Gennaker liegt es nicht. Schönes großes Tuch in gewohnter [Narwal](#) Qualität. Das Maß passt haargenau mit dem weiter oben angeschlagenen Block. Nur die Anti Torsionsleine ist zu kurz.

Durch die zu geringe Länge wird das Tuch viel zu bauchig und kann dadurch in keinsten Weise gerollt werden. Das war Lektion 1 die gleich wieder mit € 130,- zu Buche schlägt.

Bei Liros im Expressverfahren ein neues 10.5er EVO geordert, diesmal in der richtigen Länge.

Top Down Furling wurde in den ersten Zeiten relativ einfach über eine längere Leine am Segelhals gelöst. Oben eng an der Leine angeschlagen wickelt das Segel sich von oben nach unten ein. Die längere Leine am Segelhals sorgt dafür, dass das Segel erst sehr spät von unten wickelt. Mindestens so spät, dass der Bauch des Gennakers bereits von oben gewickelt wurde.

Dies setzt voraus dass das Top Down Furling eine Anti-Torsionsleine verwendet die ihrem Namen gerecht wird. Die Liros AT Evo Leine tut das definitiv nicht. Die Leine macht unten 4-5 Umdrehungen bevor sie sich oben rührt. Selbst bei destruktiver Spannung auf der Leine ist nichts zu machen. Natürlich hab ich es auch ohne Spannung versucht – Dito.

So bekomme ich maximal ein schönes Bonbon hin und habe nach einigen Versuchen, an zwei Tagen, abgebrochen.

Ich verstehe nun die Kommentare bei Selden die die Liros Produkte hier nicht mehr nutzen.

Aber was tun? Den Segelhals mit noch längerer Leine anbinden macht überhaupt keinen Sinn! Nochmals eine andere AT-Leine? Von Selden sind das ca. 250 Euro,- oder den Furler austauschen.

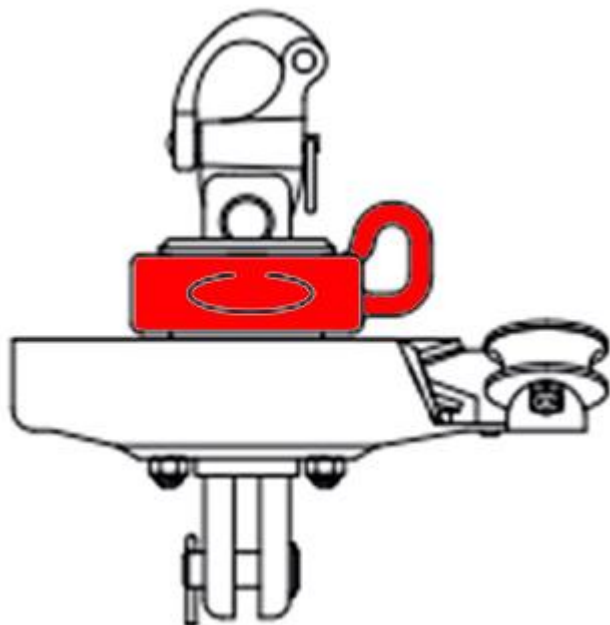
Am Ende ist der Plan den Furler gegen einen echten Top Down Furling Furler (Rollanlage) auszutauschen gewählt. Den wer weiß denn ob es mit der Selden AT funktioniert.

Top Down Furling Systeme gibt es wohl noch nicht soooo lange. Die Preise dafür sind enorm. Aber wo liegt der Unterschied? Ganz einfach, beim normalen Furler gibt es ein Auge an das ich den Segelhals oder eben die AT-Leine anschlage und gut. Alles was da dranhängt dreht immer mit. Der Top Down Furler hat hier einen zusätzlichen „Ring“ aufgesetzt der frei läuft. Er ist mit Rollen oder Kugellager um die eigentliche Achse angebracht und dreht nicht mit. Hier wird der Segelhals angeschlagen und bleibt somit „unberollt“.

Dadurch wird ein komplettes Einrollen Top-Down, also von oben ermöglicht.

Gutes Beispiel auf den Seiten von [Quantum Sails](#).

Der Furler der Wahl wird ein Bartels. Einfach weil der Bartels der preiswerteste Top Down Furling ist. Die anderen Marken setzen erst bei größeren Modellen auf die zusätzliche Top-Down Erweiterung.



Das rote ist der Halswirbel der um die vertikale Achse frei drehbar ist.

Die Leine zum Gennaker Segelhalbs wird am roten Bügel angebracht und dreht somit nicht mit wenn sich der Furler dreht und somit die AT-Leine .

Leider gibt es das bei Bartels auch nur ab Größe 2, den FE2-HW plus Halswirbel. Den FE1 gibt es nur ohne Halswirbel – wäre doch eine Idee, gerade die vielen kleinen Binnensegler haben doch Bedarf an rollbaren Segeln. Das Verhältnis Seemeile zu Anzahl Manöver liegt auf einem Binnensee, wenn's nicht gerade der Bodensee oder die Müritz ist, doch wesentlich höher als bei einem Offshore-Segler.

Nun aber erstmal in den Urlaub (leider ohne die Wilde Ente) und danach geht es mit frischem Elan weiter.

Falls jemand meine Rollanlage bzw. den Roller brauchen kann, für alles außer Top-Down ist er bestens geeignet. Einfach melden! Gebe ihn neben 7.5 Meter Endlosleine günstig ab.

24h Regatta die 2.

Geschafft! Meine zweite 24h Regatta des 1. WSC am Brombachsee ist geschafft. Diesmal mit heilen Segeln und bei absolutem Top Wetter. Aber mal der Reihe nach.....

Im letzten Jahr war die Teilnahme der Wilden Ente unter einem eher schlechten Stern. 35 Knoten Wind beim Start, gerissenes Großsegel, kein Downwind Beschleuniger uvm.. Am Ende haben wir in Stunde 21 oder 22 dank erneut übelster Wind- und Wetterverhältnisse das Ganze abgebrochen.

Das Ziel, eine 24h Regatta zu Ende zu bringen und einigermaßen ordentlich und ohne Verluste

Der Tag begann mit der Anfahrt nach Enderndorf. Thorsten und ich waren guter Dinge. In Enderndorf angekommen schnell das Boot gerichtet und allen Ballast verbannt. Ab nach Ramsberg und nach dem Anlegen schnurstracks ins Vereinsheim des [1. WSC](#). Jörg kam dann auch noch dazu und die Crew der Wilden Ente war komplett.

Die Skipper-Besprechung war kurz und knapp. Der Kurs zum letzten Jahr verändert, sprich die Tonnen lagen dieses mal im Enderndorfer „Windloch“ und nahe des ehemaligen Pleinfelder Hafens. Wohl dem der ein leichtes Boot und viel Segelfläche Am Wind zur Verfügung hat.

Der Start wird Downwind gesegelt und die Maßgabe beim Start keine großen Tücher fliegen zu lassen haben wir für bis zur ersten Tonne interpretiert. Unser erster Fehler. Schnell die Anmeldegebühr entrichtet und zurück aufs Boot.

Während sich die anderen Boote Regatta like auf Halbwindkurs den Wind auf Startlinienhöhe geteilt haben, habe ich fleißig die Schoten und Falls, Wechsel der Segel usw. erklärt. Gennaker hatten wir keinen montiert da bis zur ersten Tonne ja Gennaker-Verbot herrschte. Wie sich rausstellte galt das nur für das Überfahren der Startlinie. Wir haben einigermäßen verblüfft geschaut als die Tücher nach dem Start nach oben gingen. Start? Welcher Start? Wir warteten noch immer auch das 5 Minuten Signal. Ok, ich gehe davon aus das wir das überhört haben und somit das Startsignal das kurz vor 12 Uhr gegeben wurde... ach was ein Rotz! Den Start haben wir also schon mal verpatzt! Nun könnte man denken das das bei einer 24h Regatta nicht sooo schlimm ist. Weit gefehlt, wenn Boote identischer Yardstick Klasse gut gesegelt werden, dann ist der Start eben ein Baustein einer guten 24h Regatta.

Als wir gemerkt hatten das nun doch alle den Gennaker/Spi ziehen haben wir erst überlegt ob es Sinn macht für die Strecke. Natürlich macht es Sinn und so war diese Diskussion eigentlich überflüssig. Also den Topdown Furler rausgeholt, den Code 0 runtergenommen und den Gennaker gesetzt. Zum ersten Mal in dieser Besetzung. Was soll man sagen.. hätten wir mal schön den Code 0 oben gelassen

Klar war und ist, mein Gennaker ist ein Leichtwind Tuch mit maximaler Größe. Vielleicht etwas zu groß obgleich er sich in den Größen des Eignerhandbuch bewegt. Bis 8 oder Knoten Wind einfach zu handeln und gut einzurollen. Darüber wird es schwierig. Wenig Übung in der Crew und „Grande Chaos“. Das Tuch macht was es will und aufgeschreckte Hühner bringen das Boot in eine unruhige Lage was das Segel in heftigen Reaktionen retournierte.

Merke, Ruhe bewahren, keine extremen Gewichtsverlagerungen wenn das Tuch noch nicht steht. Aber vor allem „Übung macht den Meister“!

An der ersten Tonne ging es dann mit Code 0 und ordentlich Wind weiter. Unser Rückstand lag hier bereits bei 1/2 Am Wind Strecke. Aber erstmal segeln, den Start verdauen und schauen das wir ordentlich Höhe und Speed laufen. In den kommenden Runden zeigte es sich das der Code 0 ebenfalls ab einer gewissen Windstärke eingeholt werden muss da die Höhe eben nicht mehr ideal ist. Die Arbeitsfock liefert hier ein wesentlich besseres Ergebnis ab ca. 10 Knoten Wind nur leider liefert sie zu wenig Speed.

Mein Augenmerk hatte somit erstmal das Großsegel. Achterliekstrecker, Unterliekstrecker, Cunningham, Vorliek Spannung. Alles stand perfekt. Die Windfahnen zeigten es an und der Speed war für das Boot sehr ordentlich.

SPEED – 24h Regatta

Die Auswertung der Logge sagt max. Speed bei 6,9 Knoten. GPS Tracking sagt 7,8 Knoten max. Speed. Ich gehe davon aus das die 7,8 Knoten bei den Beschleunigungskurven unter Code 0 erreicht wurden. „Sauschnell“ in der Spitze aber im Mittel eben nicht gut genug.

Der Samstagnachmittag ließ uns in identischem Abstand zu identischen Yardstick Klasse Booten segeln. Klaus, ein Stegnachbar war dabei meine Referenz. Immer schön den gleichen Abstand. Mal etwas näher, mal etwas weiter. Vor allem an der Tonne im Enderndorfer Windloch gab es entscheidende Veränderungen. Ein eventueller Vorteil, den man auf der Am Wind Strecke erzielt hat wurde regelmäßig zunichte gemacht indem alle vor der Tonne standen und bei 0-1 Knoten Wind auf die erlösende Böe gewartet haben.

Der Abend rückte näher und der Brombachsee lieferte guten Wind und schöne Stimmungen.

When the night comes – 24h Regatta

Na da hat man erstmal Hunger. Die Nudeln mit leckerer Bolognese like Soße (vegetarisch) und für jeden ein Glas Wein lieferten die Grundlage für eine lange Nacht.



Gutes Essen hält Leib und Seele und am Ende die Crew bei Laune.



Die erste Schicht übernahmen Thorsten und Jörg. Ich legte mich in die Koje und naja, geschlafen eher weniger. Ausgeruht! Die Geräusche der Winschen, des gesamten Bootes habe ich nicht ausblenden können. Zu viel Gedanken, zu viel „was machen die beiden wohl gerade.....“

Ausgeruht war ich dann trotzdem um 3:30 Uhr wieder an Deck. Und nach den üblichen morgendlichen Ritualen wie Zähne putzen und nicht ins Wasser fallen beim am Heck stehend legte sich Thorsten und dann auch Jörg in die Koje.

Die kommenden Stunden waren einfach nur traumhaft. Ganz guter Wind, die Stimmung auf dem See bei Nacht und ich kam ganz gut an Klaus ran. In einer Runde hatte ich ihn auf vielleicht 100 Meter vor der Luv Tonne und dann die einzig echte Flaute der Nacht. Also meine Privatflaute! Und Klaus zog mit einer Brise von dannen. So ist das eben beim Segeln.

Überhaupt muss ich mal meinen Hut ziehen vor den beiden Seglern die sich die Regatta als „mal sehen ob wir das in unserem Alter noch schaffen“ vorgenommen haben. Und wie sie das geschafft haben. Erfahrung ist eben alles und so segelten die beiden konstant und anscheinend jede Böe persönlich kennend ein wie ich meine super Rennen. Überhaupt habe ich in der Nacht gemerkt das weniger meist mehr ist. Kurs konzentriert halten, sich auf das Wetter bzw. den Wind konzentrieren, beobachten und auch von den Kollegen auf den anderen Booten abkupfern. Keine Hektik mit hin- und her Probiererei. Ruhe im Boot und immer eine ordentliche Segelstellung.

Ich hatte die Ruhe der Nacht und das war die beste Zeit die ich in den letzten 3 Jahren Großer Brombachsee segelnd erlebt habe. Alleine dafür hat es sich wieder gelohnt.

Das „Versorgungsschiff“ legte an Luv an und brachte Kaffee, Sweet, Getränke. Da ich noch alleine an Deck war haben die Mädels sich für einen späteren, weiteren Besuch angekündigt. Sehr gerne doch!

Mit den Morgenstunden kam ordentlich Wind und die Abstände waren wieder so wie nach der ersten Runde.

Und der Wind frischte weiter ordentlich auf. Zumindest in den untern 2 Dritteln des Sees. Hier kamen wieder die Faktoren Höhe und Speed zum Tragen. Mit Höhe konnten wir auf Am Wind durchaus punkten, mit Speed leider nicht. Ich habe es ja bereits geschrieben, mit Arbeitsfock ist die Wilde Ente einfach nicht wild genug. Bei > 12 Knoten Wind liefert der Code 0 zu viel Abdrift. Und so sahen wir Klaus der kontinuierlich seine Abstand vergrößerte.

Klaus, was hast Du direkt unter Land für eine Privatdüse gebucht? Wir sahen wie er direkt unter Land Höhe lief wie geschnitten Brot. Ok, ich weiß ja das Klaus kein Internet nutzt aber ich werde Dich da spätestens kommendes Wochenende löchern Bei unserer letzten Strecke wurde die Tonne abgebaut bevor wir sie zur Wertung erreicht haben. Wir liefen den Enderndorfer Hafen an und legten uns in die Box. Da es eine nicht so gute Nachricht von zu Hause gab, haben wir uns kurz nach dem Anlegen in Richtung Heimat aufgemacht. Siegerehrung war nicht und das fand ich sehr schade weil ich schon einige Fragen an die anderen Skipper gehabt hätte. Aber es gibt eben Dinge im Leben die Priorität haben.

Die Regatta hat mir aber ganz klar gezeigt wo ich definitiv arbeiten muss und natürlich auch das eine Etap 21i andere Vorzüge hat :-).

Aber um das Ganze am Ende auf den Punkt zu bringen: SAUGEIL!

Armor-X Wasserdichte Ipad Halterung

So schaut die Armor-X Halterung aus wenn sie bombenfest an der Bente 24 angesaugt ist.

Ich konnte die Halterung bei unserem Bente Ausflug testen und habe gemischte Gefühle.

Armor-X – Saughalterung

Die Halterung wird mittels Saugfuß an einer ebenen Fläche festgesaugt. Man hat da schon so seine Bedenken wenn man in der Welle stampft und die Saugfläche doch relativ klein erscheint. Aber kein Thema, das Teil hält bombenfest! Egal ob vertikal, horizontal oder auf nicht ganz glatten Oberflächen. Sehr gut!

Armor-X – Wasserdichtes Gehäuse

Ich habe nicht versucht das Gehäuse unter Wasser zu halten. Obgleich der Hersteller sagt das Gehäuse sei wasserdicht. Ich traue der Dichtung nicht. Diese ist die weiche (gummiartig) Unterschale in die die Oberschale „einrastet“. Man muss nach dem Zusammenfügen die Kante gut und gleichmäßig festdrücken damit es zumindest optisch ein gutes Gefühl gibt.

Ohne Ipad habe ich den Unterwassertest im Waschbecken gemacht. Alles dicht. Und dennoch würde ich jetzt nicht mit dem Gehäuse schwimmen, geschweige denn tauchen gehen. Sitzt die Oberschale nicht rundum akkurat, dürfte das feucht werden.

Armor-X – Bedienung

Das Einsetzen des Ipads ist easy. Die Dichtung rundum anpressen macht man eben einmal ordentlich beim „Einpacken“. Die Anschlüsse für Strom und Kopfhörer sind über die Abdeckungen gut erreichbar, dann ist das Ganze natürlich nicht mehr wasserdicht.

Das Gehäuse hat eine Plastikfolie die über dem Ipad Display liegt. Die Bedienung mit den Fingern wird durch die Folie erschwert. Ich würde sagen das man ca. 30% weniger Kontrolle durch die Folie hat. In den Randbereichen noch weniger. Gesten sind davon am meisten betroffen. Das Hineinzoomen in eine Karte ist schwer und umständlich.

Somit ist die Kombination bei der Navigation eher in Richtung lesend zu betrachten. Zur Planung oder weiterer Aktivitäten holt man das Ipad aus der Hülle.

Armor-X – Display

Eigentlich ist es ja nicht das Display sondern die Beeinflussung der Display Qualität durch die darüber liegende Folie.

Es spiegelt ungleich mehr. Bei Sonneneinstrahlung wird das Bild des Ipad Air 2, welches zu den sehr guten gehört, annähernd unlesbar. Ohne Abschattung ist eine Navigation nach Karte bei Sonne fast unmöglich.

Eine geplante Navigation die nach Wegpunkten und Kompass navigiert kann man durchaus verfolgen. Da der große Teil der Informationen auf einem Navigations Kartendisplay im Fahrtmodus sowieso überflüssig ist, reicht die Qualität.

Mit schlechteren Displays kann ich mir das allerdings dann nicht mehr vorstellen.

Armor-X – Qualität

Über die Haltbarkeit der Displayfolie kann ich nichts sagen, habe hier aber echte Bedenken. Da ein Tablet-Technologierefresh aber sowieso alle 2-3 Jahre erfolgt und das neue Tablet dann natürlich auch eine neue Hülle benötigt, dürfte es für den Freizeitsegler durchaus ok sein. Ansonsten ist die Verarbeitung gut!

Etap Ersatzteile – Quellen und Links

Etap Ersatzteile sind bei jedem Refit oder kleineren wie größeren Reparatur eine qualvolle Beschäftigung. Man wird Zeit mit der Recherche zu Etap Ersatzteile verbringen. Zum Glück sind nur wenige Teile an der Etap 21i exklusiv für das Boot gefertigt. Das meiste an Teilen gibt es. Nur wo? Wenn ihr sucht werdet ihr sie finden – das dauert aber.

Ich stelle und pflege diese Liste und würde mich über freuen wenn ihr die Liste ergänzen würdet.

Ersatzteile / Parts Links



Bubel.de

In Deutschland sicherlich die erste Anlaufadresse für einen umfangreichen (Ersatz)Teilekatalog. Die Preise sind ok, schließlich ist das einiges an Arbeit ein solch umfangreiches Etap Ersatzteil Angebot aufrecht zu erhalten.

[Bubel Etap 21i Ersatzteile PDF](#)

Auch Viko-hh.de kann die selben Teile liefern. Die Partsliste ist allerdings die Bubel Liste. Vin daher wohl ein Joint Venture

Purplemarine

Ein Händler der viele der SeaSure Etap Ersatzteile. Vor allem die Teile der Ruderanlage liefert kann und diese relativ preiswert anbieten kann. Versandzeit und Kosten sind absolut im Rahmen.

[Purplemarine Webseite](#)

[SeaSure Webseite](#) – Seite ist etwas gewöhnungsbedürftig. Wenn aber jemand Etap Ersatzteile sucht, den dürfte das allerdings nicht stören.

Woodrolfe

ist ein kleiner Betrieb in Essex an dem ich, damals vollständig mit anderem Fokus, bereits vorbeigeschlendert bin. Er liefert an Bubel und wenn Du aus DE bestellst wird er an Bubel verweisen. Außerhalb der BRD (NL/UK) ok.

[Woodrolfe Website Etap Partse](#)

Etap Spareparts Preisliste aus 2011. Wohl die letzte offizielle Version. Lediglich als Orientierung. Die Part Nummern sind größtenteils im Eignerhandbuch auffindbar.

[2011-08-10-spare_parts_ref_pricelist-incl_vat21](#)

Delta Yacht in den Niederlande können auf Anfrage so ziemlich jedes Teil liefern oder anfertigen lassen. Hat seinen Preis aber auch seine Qualität

[Delta Yachts Webseite](#)

Dekker – Ebenfalls in den Niederlanden und falls Du neue passende Scharniere suchst. Übrigens ist das Sortiment von Dekker sehr gut ausgewählt. Nicht nur für Etap Segelboote.

[Dekker Webseite](#)

to be continued / wird ständig gepflegt

Also wenn ihr, wenn Du eine weitere Quellen kennst. Falls es sich nur um ein Bauteil handelt, bitte her damit! Als Kommentar oder per Mail kannst DU damit anderen helfen ihre Zeit mit Segeln und nicht mit Internet

Recherchen zu genießen!

VERKAUFT

Die Wilde Ente konnte heute in gute Hände verkauft werden. Wer weiß, vielleicht bleibt sie ja sogar am Großen Brombach See – würde uns natürlich sehr freuen.

VERKAUFT

Somit ist die Suche nach der „Noch wilderen Ente“ gestartet!

Matrose geht von Bord

Nun ist sie weg, die Wilde Ente. Sie wird unter neuem Namen und neuer Crew weiterhin viel Freude bereiten. Das bei einem Segelboot ganz andere Emotionen entstehen als z.B. bei einem Auto kann man jemandem ohne Boot schwer vermitteln.

Auf jeden Fall ist das hier mein letzter Eintrag in diesem Blog. Yvonne und Dirk pflegen ihn hoffentlich weiter und wir werden uns so oder so irgendwo auf dem Wasser wiedersehen...



Letzte Überfahrt (bei Nebel ohne Sicht)

YouTube player

<https://youtube.com/watch?v=aWfq0p20eEk>



Etap21i.de geht in Rente!

Das ich die Wilde Ente verkauft habe haben die meisten ja mitbekommen. Ich habe den Blog nun um die nicht Etap 21i relevanten Beiträge erleichtert. Somit gibts hier nur noch Etap 21i Infos. Alles weitere wie Reiseberichte usw. ist auf meine neue Seite Linguini.eu verschoben worden.

Etap21i.de werde ich demnächst aufgeben. Vielleicht findet sich aber ein Etap 21i Eigner der Lust hat die Seite weiter zu führen. Einfach ne Mail schicken!

Etap 21i Steckbrief – Wilde Ente

Mein Etap 21i Steckbrief. Wie unterscheidet sich unsere Etap 21i von anderen? Wahrscheinlich kaum. Ein paar Änderungen, ein paar Verbesserungen und etwas Zubehör. Viel braucht es nicht. Bei allem allerdings die Maßgabe, so wenig Löcher wie möglich in die Karkasse bohren müssen. Das bringt einen bei der Eatp manchmal in Konflikte aber wo ein Wille ist

YouTube player

<https://youtube.com/watch?v=eaeFOooTfEM>

- Baujahr: 1997
- Liegeplatz: Enderndorf am See

- Motor: Protrurar 2HP
- Segel: Groß (16m²), Arbeitsfock (8m²), Code 0 (16 m²), Gennaker A2 (32,5m²)
- Spibaum: 2,45m



Etap 21i Steckbrief (Änderungen Wilde Ente)

- Winschen: Lewmar 15 ST
- Baum Niederholer und Aufnahme
- Bugspriet (dadurch Länge 7,1m)
- Rollanlage für Code 0
- Gennakerbaum non-destruktiv + 75 cm
- 24V Elektrik und Ladetechnik (CTEK) mit 12V Wandler (Fraron)
- Advansea Multi S400, Wind 400
- vYacht Multiplexer + WiFi Router
- Evermore S920 GPS
- Simrad TP10 Pinnenpilot
- Froli „Matratzenrost“
- Barbehauler via Spinlocks auf Fussreling
- Deckline Anti-Rutschbelag von Timeout
- Zusätzlicher Achterstag (wieder abmontiert)

Und hier ein [Testbericht](#). Super alt uns ich frag mich wie man versucht heute noch Geld damit zu machen.

Etap 21i [in der Palstek](#).

[Kleinkreuzer Vergleichstest](#) D+K zu 2,-

Das Fazit aus dem Yacht Test 15/97:

Die Etap 21i ist vom Raumangebot und ihren Segeleigenschaften etwas für die junge 4köpfige Familie, für jugendliche auf Segeltörn oder für ein gestandenes Seglerpaar. Für 46.000,- (Grundpreis 33.000,-) erhält man ein gut ausgerüstetes, erstaunlich gutmütiges Schiff in bewährter Etap-Qualität.

Wer sich überlegt einen gebrauchten Kleinkreuzer zu kaufen, dem empfehle ich unbedingt die Kleinkreuzer Vergleichstests aus der Yacht.

ETAP21i – Wilde Ente

Hallo und willkommen auf unserer Etap 21i – Wilde Ente Seite.

Unsere Etap21i – Wilde Ente haben wir im Frühjahr 2014 erworben. Warum eine Etap21i? Weil die Etap für ihre 21 Fuss sehr geräumig ist.



Die außergewöhnlich lange Wasserlinie verschafft viel Platz unter Deck sowie ein, für 21 Fuss, sehr geräumiges Cockpit. Alle anderen Boote die wir in Betracht zogen, hatten hier wesentlich weniger zu bieten. natürlich hat ein Racer und viele der One Design Boote oft ein flächenmäßig größeres Cockpit, aber eben nicht bei einem Vergleich des Komforts. Man sieht, wir wollen auf dem Boot auch leben. Eine Etap21i ist sicherlich keine Rennsemmel und in ihrem Design eher für das Fahrtensegeln entwickelt. Weit gefehlt, sie eine lahme Ente zu nennen. Mit der Etap 21i ist man nicht langsamer wenn man Segelfläche und Segelart vergleicht. Mit ordentlichem Motor, zum Beispiel einen zusätzlichen 18 m² Code 0 (in unserem Fall Leichtwind) und einem 38 m² Spi, fliegt die Wilde Ente regelrecht übers Wasser. Ein paar Modifikationen sollte man aber schon einplanen.

Ansonsten ist die Unsere Wilde Ente ein wirklich hochwertig gebautes Boot. Bis dato konnte ich keinen Mangel der Verarbeitung feststellen. Sicherlich kann man auch eine Etap21i individuell verbessern aber das Boot als solches ist einfach klasse. Im Vergleich mit den vielen anderen Booten am Steg würde ich sagen, die Etap 21i ist klassisch, ohne Schnörkel und Kompromisse für lange Haltbarkeit entworfen.

In [Blog](#) sind die diversen Upgrades und IMHO sinnvollen Änderungen an unserer Wilde beschrieben und es geht weiter und weiter und weiter. Ich würde mich freuen wenn sich ein reger Austausch mit anderen Etap 21i Eignern und anderen Bootseignern ergibt.

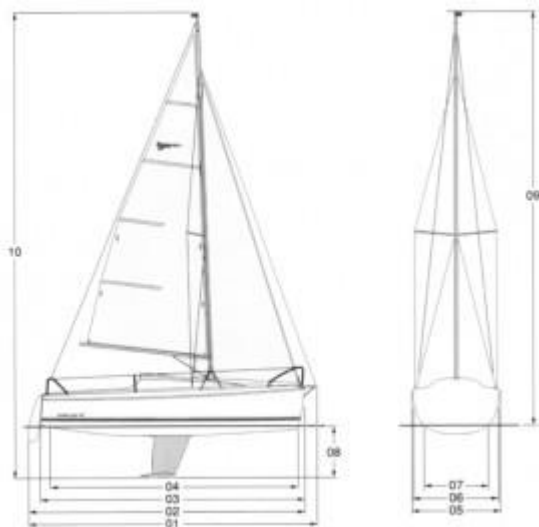
Speziell was Segel-Upgrades anbelangt sind wir noch auf der Suche nach Erfahrungen und Tips. Spi, Gennaker, Blister etc. geht alles auch auf der Etap 21i. Nur was und wie und worauf aufpassen.

Leider gibt es die Firma ETAP nicht mehr. Die besten Ressourcen die ich kenne um Teile und gute Informationen zu bekommen sind:

[Wassersport Bubel](#), [Yachthandel Hamburg](#) sowie Segel Sport Resch.
Auf der nicht kommerziellen Seite der Etap Club NL.

etap 21i Eignerhandbuch

etap 21i Eignerhandbuch – Owners Manual



Scanned original owner's manual handbook from a etap 21i post 1999 build.

Hier gibt es ein gescanntes Handbuch der etap 21i in der Bauform nach 1999.

[Download \(54 MByte\)](#) English and German language.

Etap 21i Wiki – Alles über die Etap 21i

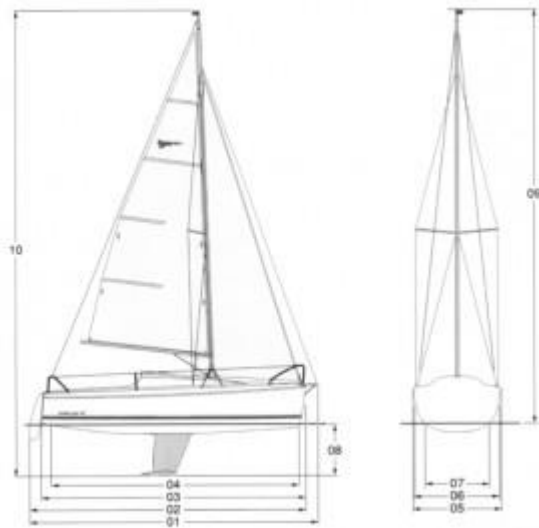
Letzte Änderung: 18.01.2015

Das Wiki für Etap 20/21/21i/22 Eigner. Mitwirkung erbeten! Die Wiki Funktion ist hier nicht gegeben, deshalb hoffe ich auf eure Kommentare, die ich dann gerne einpflege

Mit einer Segelfläche von 24 m² und einem Gewicht von 1.180 kg zählt die etap 21i zum oberen Mittelfeld der Kleinkreuzer was die Geschwindigkeit betrifft. Die Doppelruderanlage unterstützt ein sportlich wendiges Segeln. Das „i“ im Namen steht für Innovation und wurde der etap 21i in den 90er Jahren verliehen.

Die technischen Daten in einer Kurzübersicht:

- L.ü.A. 6.56 m
- Rumpflänge 6.26 m
- Länge Wasserlinie 6.10 m
- B.ü.A. 2.49 m
- Breite Wasserlinie 1.95 m



- Tiefgang Tandemkiel 0.70 m
- Tiefgang Tiefkiel 1.30 m
- Masthöhe 10.40 m
- Gewicht 1.180 kg
- Ballast Tandemkiel 350 kg
- Tiefkiel 300 kg
- Großsegel 15.50 m²
- Großsegel bis 2000 16.50 m²
- Yardstick 113
- Fock 8.40 m²
- Kojen 4
- Koje Vorschiff 2,00×1,25 m
- Koje Bb 2,00×0,59 m
- Koje Stb 2,37×0,59 m
- Vorschiff Höhe 0,70 m
- Salon Höhe 1,40 m
- Stauraum Schiff 390 L
- Stauraum Backskisten 780 L
- Frischwassertank 20 L
- CE-Design B4 / C6
- Architekten Mortain & Mavrikios

Etap, Etap 21i Logos



Die Ente im Segel, egal ob altes oder neues Logo, kennzeichnet sie eindeutig. Wobei die Etap 21i anhand einiger Merkmale auch ohne den Blick auf „die Ente“ unverwechselbar ist. Das neu Logo in edlem Grau, das alte in einem kräftigen Rot.

Es gibt Stimmen die behaupten es sei eine Gans. Schwierig. Die alten Logos sind IMHO relativ nah an einer Ente. Bei den neuen Logos könnte man auch eine Gans erkennen. Federvieh eben

Etap 21i Wiki Versionen

Mir sind zwei maßgeblich unterschiedliche Versionen bekannt. Die 21i vor und die nach 1999. Der technische Hauptunterschied ist das Rigg. Während die vor 1999 produzierten Boote gepfeilte, also nach hinten zeigende

Salinge hatten, haben die nach 1999 Boote gerade Salinge sowie ein Achterstag. Die Segelfläche der Großsegels wurde um einen Quadratmeter verkleinert. Ansonsten ist die etap 21i unverändert gebaut worden.

Noch etwas zur Geschichte mit dem sich vollsaugenden Schaum. Es gab einige wenige Exemplare der etap 21i, der etap 20 und es sollen auch ein paar etap 22 davon betroffen gewesen sein. Es wurde offenporiger Schaum verwendet um die beiden Schalen auszuspritzen. Dieser hat sich bei einem Leck oder Undichtigkeit der Aussenhaut mit Wasser voll gesaugt.

Deshalb auf die Waage mit dem Schiff wenn man sich unsicher ist. Aber, die allermeisten dieser Boote dürfte bereits als Parkbank oder Plastikbecher recycled sein. Keine Panik!

Etap 21i Wiki Geschichte Etap

In der belgischen Stadt Malle wurden die Etap Yachten ab 1970 gebaut. Die Haupteinnahmequelle der Firma Etap waren jedoch Fertighäuser sowie die Herstellung von Industriebeleuchtung. 2008 wurde Etap von der deutschen Firma Dehler übernommen. Dehler ging ein knappes Jahr darauf in die Insolvenz. Die Marke „Etap“ wurde Anfang 2009 von der polnischen Werft Toni De Pape gekauft. Seit dem gibt es um die Marke Etap die verschiedensten Gerüchte. Aktuell ist Etap nicht als operatives Unternehmen auf dem Markt. Die aktuelle Etap Webseite (<http://www.etapyachting.com>) zeigt keine Aktivitäten. In Deutschland werden Ersatzteile von der Firma Wassersport Bubel (<http://bubel.de/etap.html>) in 66450 Bexbach/Saar vertrieben.

Die Etap 21i als Nachfolgemodell der Etap 21, davor Etap 20, wurde von der Etap 22i quasi abgelöst.

Etap 21i Wiki Segelleistungen

Die Etap 21i ist kein Racer. 5.4 Knoten bei 3 Bft. Wind auf 60 Grad zum Wind sind laut der Zeitschrift Yacht (15/97) ein sportlich gutes Ergebnis „eines Familien-Cruisers“. In den Vergleichstests aus 1997-2000 schneidet die Etap 21i überdurchschnittlich gut ab und lässt ihre Marktbegleiter meist hinter sich.

Aus nun 2 Jahren Erfahrung kann ich Werte zum Glück revidieren. 7 Knoten SOG laut GPS im Mittelmeer ohne Strömung. Nja, die 7(.3) erreichten wir Raumschots beim Absurfen einer Welle. Am See haben wir die schnellste SOG mit 6.2 gemessen.

Etap 21i Wiki Konstruktion

Alle Etaps sind unsinkbar. Unsinkbar durch eine doppelte Rumpfschale die mit einem geschlossenporigen Schaum ausgeschäumt ist. Wenige sehr frühe Exemplare verwendeten einen offenporigen Schaum der sich bei Beschädigung der Rumpfschalen mit der Zeit vollgesaugt hat. Exemplare nach 1982/83 sind allesamt mit geschlossen porigem Schaum verarbeitet. Neben der Doppelschale ist die Tandemkiel Version ein weiteres Merkmal. Durch 0,70 m Tiefgang bei gleichzeitig minimal geringerer Leistung gegenüber dem 1,30 m Festkiel, vergrößert sich das Einsatzgebiet drastisch.

Unter Deck ist die Etap 21i geräumig. Kein Kielkasten mittschiffs stört. Die Doppelwandige Konstruktion bietet einen zusätzlichen und angenehmen Vorteil, sie dämpft Geräusche.

Links

Eine kleine Auswahl an Links rund um den Brombachsee, das Segeln und die Matrosen....

[Etap 24i.de](http://Etap24i.de)

Wer es ein wenig größer mag. Gute Infos zur großen Schwester

[Segelschule-Meersburg](#)

Hat viel Spaß gemacht mit Tom. Sehr zu empfehlen.

[Wassersport Bubel](#)

Der Händler für „alte“ Etaps. Viele Ersatzteile auf Vorrat und sehr netter Kontakt

[Windfinder Brombachsee](#)

Der Windfinder zeigt nicht nur Seglerinfos an, auch zur „normalen“ Wettervorhersage das ideale Tool

[Zweckverband Brombachsee](#)

Alle wichtigen Infos rund um das Segeln am Brombachsee

[Enderndorf auf Wikipedia](#)

Klein aber fein

[Abenteuerwald Enderndorf](#)

Für die Kleinen und alle anderen

[Segelsport Zentrum Brombachsee](#)

Boote richten, Segeln, Shop

[Stadt Spalt](#)

Ein nettes kleines Städtchen mit gutem Bier, vielen Biergärten sehr charmant.

[Spalter Bier \(lecker\)](#)

Ja Spalter Bier eben! Versuchen!

[Meine Seite](#)

Die Photographie ist, neben dem recht neuen Hobby Segeln, meine Leidenschaft. Aktuell wird die Seite überarbeitet – dranbleiben.

[Segel-Forum](#)

Alles zum Thema. Etwas Ost/Nordseelastig, aber da sind nun einmal die deutschen Reviere.

Enten-Refit

Refit, nicht Confit!

Da steht sie nun und könnte doch um einiges schöner sein. Die ersten Eindrücke in Bildern



Ich dachte eigentlich, schaut doch ganz passabel aus. Das Antifouling runterkratzen und gut. Es stellte sich jedoch heraus, das Antifouling ist extrem hartnäckig.

Selber machen oder nen Profi?

Es gibt ja verschiedenen Möglichkeiten zum Ziel zu kommen. Preiswert und mit viel Schweiß oder kostspielig und andere schwitzen lassen

Nachdem ich viele Möglichkeiten durchgespielt hatte war klar, vor dem Haus ist es ein no go. Abgekratztes Antifouling ist nicht gerade umweltverträglich. Einen anderen Platz zu finden ist illusorisch. Also wurden Angebote eingeholt.

Man erkennt schnell, das alles was das Attribut „maritim“ trägt, immer mindestens 50% teurer ist als würde man das deslbe Produkt oder die selbe Dienstleistung für zum Beispiel sein Auto kaufen.

Und so geht es in die nächste Runde.

Unterwasserschiff erneuern angefragt. Am Standort am Bodensee ist keine Zeit. Am Brombachsee gibt es mehrere „Werften“. Wir hatten mit unserem 470er beim SZK „dem Kagerer“ sehr gute Erfahrungen in der Beratung gemacht.

Über das SZK gibt es ein paar wenige Beiträge in Foren. Negative Beiträge. Das hat mich dann etwas unsicher gemacht obgleich ich natürlich weiß, in Foren wird meist gemotzt. Auch hatte ich einige Meinungen gehört die wahrscheinlich eher nachplapperten als aus eigener Erfahrung zu berichten.

Als das Boot ins SZK getrailert und den Auftrag lt. Angebot vergeben.

Ich mach es kurz. Die Arbeiten wurden ordentlich ausgeführt. Ordentlich, in Time und verantwortungsvoll. Verantwortungsvoll bedeutet, man macht es fachmännisch richtig auch wenn es nachher etwas mehr kostet. Naja, das etwas mehr war dann doch fast 60% mehr. Die notwendigen Reparaturen und die Aufwände dafür waren plausibel erklärt, dokumentiert und am Ende bin ich über das Ergebnis froh.

Sicherlich werde ich keinen Auftrag mehr ohne Festpreis oder vorherigen Kostenvoranschlag mit +/- 20% Regelung vergeben. Die Klausel „nach Aufwand“ dürfte eben nicht enthalten sein. Oder eben die Klausel, das bei einer Abweichung von mehr als X% informiert werden soll. Ich habe keine Erfahrung wie es bei anderen Werften gewesen wäre. Die Angebote der Wettbewerber lagen über dem SZK Angebot aber dann ziemlich genau auf dem SZK Endpreis. Wie gesagt, die Arbeiten sind einwandfrei ausgeführt worden.

Das „der Kagerer“ ein ganz spezieller Mensch ist mach die Sache doch auch wieder amüsant. Also SZK ist handwerklich zu empfehlen, in der Administrativen muss man eben etwas flexibler sein

Ein paar Aufnahmen von der Arbeit...

Der Kiel wurde gesandstrahlt und diverse Löcher mussten aufgefüllt werden. Als das AF runter war musste ordentlich gespachtelt werden um ein einwandfreies Unterwasserschiff zu erstellen. Am Ende fühlt es sich wie ein Babypopo an.

oO6EyagHLOY

Die Elektronik!

Ahhhhh hier könnte ich echt 10 Kreuze machen. Ich hab das alte Raymarine ausgebaut, eine Windmessenanlage von Advansea nebst Multi-Anzeigegerät eingebaut. Die Hoffnung war, die alten Geber sollten doch damit funktionieren. Von wegen. Viele Stunden Recherche und Versuche an Bord haben mich fast zur Verzweiflung gebracht.

Am Ende mussten die alten Geber raus und zwei neue rein.

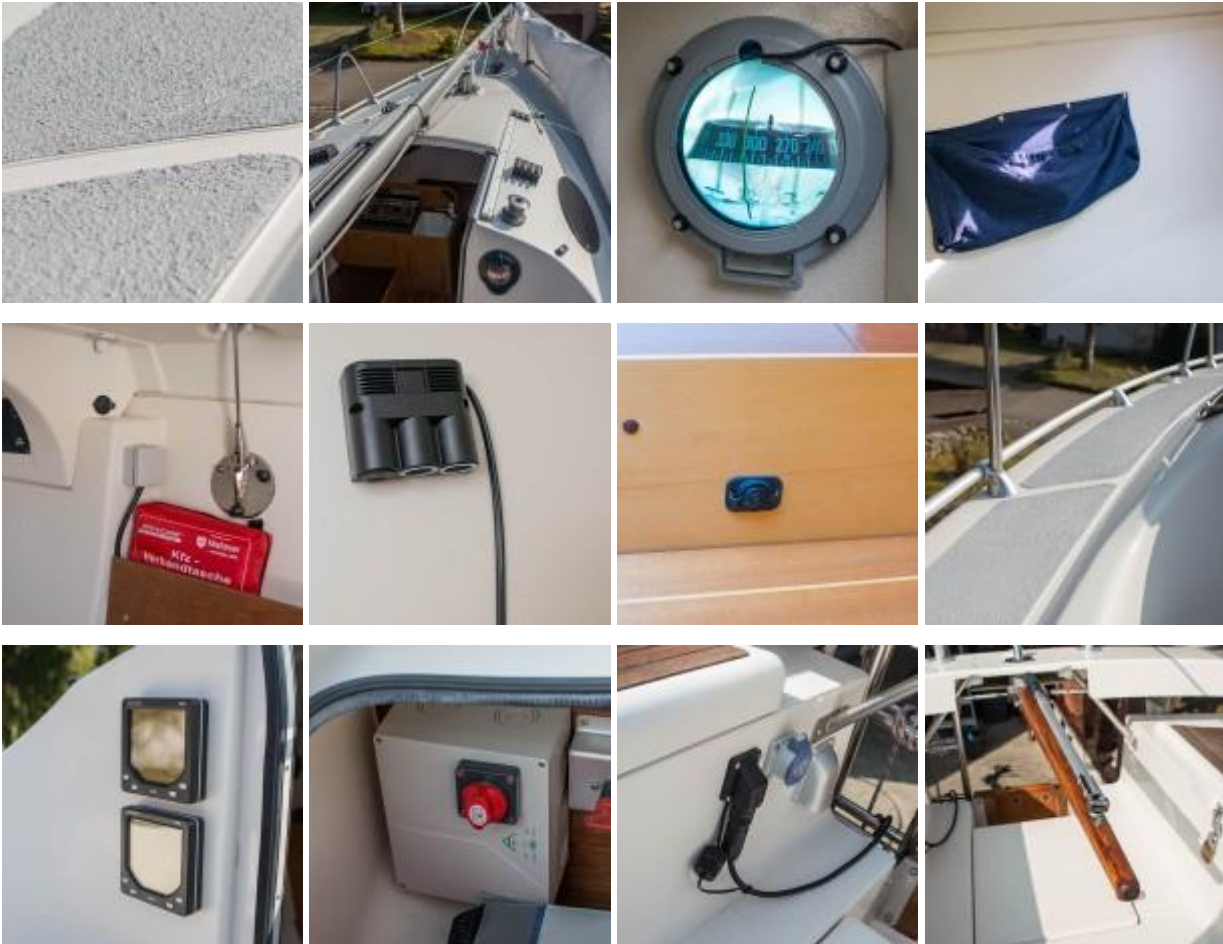
Um die Kabel sauber zu verlegen schneidet man natürlich die Stecker und Kupplungen ab. Das bringt am Ende sehr viel Spaß bei der Belegung der Lüsterklemmen. Als erstes funktionierte die Windmessenanlage. Das war ja auch einfach da alles neu. Und um Wind zu messen braucht es ja auch kein Wasser.

Nach erster provisorischer Verkabelung zeigt die Logge bei der ersten Ausfahrt den Speed. Sehr schön. Das Lot schweigt beharrlich. Es folgen mehrere Stunden Recherche, Versuch, Telefon.... sie schweigt.

Am zweiten Wochenende gehe ich es nochmals an. Airmar, der Hersteller der Geber, hat mir eine Info gesendet und..... jipeeeeh. Das Lot zeigt die Tiefe. Zwar grottenfalsch aber dazu gibt es ja die Justage.

Der einzige Wert der fehlt ist die Wassertemperatur. Ehrlich gesagt interessiert mich lediglich der Aggregatzustand fest und flüssig!

Das Deck



An Deck war die Wilde Ente, als sie noch Marli hieß, ziemlich „abgeritten“. Die TBS-Beläge wurden mit Deckline neu beschichtet. Alles poliert und die Pinne abgeschliffen und mit 20 Durchgängen Öl getränkt. Ist sehr schön geworden. Alles! Wir sind ziemlich froh darüber. Das gesamte Boot wurde mit Dr. Beckmanns Fleckenstein „entdreckt“ Der schleichende Prozess der „Vergrauung“ wurde dadurch zurückgedreht. Allerdings wird danach eine Politur notwendig die aktuell noch auf sich warten lässt. Wenn die neue Persenning da ist lohnt sich das.

Die neue 12V Anlage habe ich parallel zur alten Installation aufgesetzt. Nichts wildes aber die insgesamt 160 Amp Batterieleistung will wohl verkabelt sein. Der neue Motor, ein Haswing Comax 55, leistet ca. 650 Watt und wir müssen damit eben auch bei Gegenwind mindestens einen halben See weit kommen. Diverse 12V Steckdosen sowie eine FI gesicherte 230V Installation. Der 230V Landanschluß wurde mit einem Philippi Stecker beglückt. Nicht billig aber rock solid! Motor-Amschluß per Hochstromstecker. Naja, der sieht nicht schön aus aber die Amperes müssen eben übers Kabel.

UPDATE zum Motor! Der Comax 55 ist etwas zu schwach für die Etap. Beim römisch-katholischen Anlegen (rückwärts) reicht die Leistung bei Wind kaum um sicher in die Box zu steuern. Somit wurde der Motor gegen einen Proturar 2HP ausgetauscht. 1200 Watt bei 24 Volt wird mit 2 PS angegeben. Etwas übertrieben aber für den See nun optimal auch bei Hackwind von der falschen Seite.

Die Bezüge der Kissen wurden dunkelblau eingefärbt und damit bin ich fast durch mit den Refit Aktivitäten.