



Korrektur

In **segeln** 10/2008 haben wir einen Vergleichstest von **Faltpropellern** veröffentlicht, den wir bei der **Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam (SVA)** in Auftrag gegeben haben. Die Berechnungen der SVA waren teilweise falsch

Die SVA hat auf unsere Bitte hin bestimmte Ergebnisse des eigenen SVA-Prüfberichtes noch einmal durchgerechnet – und einen Fehler entdeckt: In den Berechnungen fehlte nämlich die **Saildriveuntersetzung**. Die **Pfahlzugwerte** und die dafür erforderliche **Motorendrehzahl** wurden neu kalkuliert – die Ergebnisse unterscheiden sich deutlich von der ersten Version. Aus unserer Sicht ein ziemlicher **Fauxpas**. Schließlich haben wir für den Test viel Geld bezahlt, um korrekte Werte und fundierte Kaufhilfen zu liefern. Auch den Propellerherstellern gegenüber sind wir verpflichtet, einwandfreie Daten zu veröffentlichen.

Vorsichtshalber haben wir die neuen Werte dem Germanischen Lloyd in Hamburg vorgelegt, der hält die neuen Berechnungen für plausibel.

Mit den überarbeiteten Werten ändert sich die Gesamtbetrachtung der verglichenen **Faltpropeller**, denn die **Pfahlzugwerte** sind eine wichtige Kenngröße unter anderem bei **Hafenmanövern**. Sie geben Auskunft darüber, mit wieviel **Power** das Schiff beschleunigen oder abstoppen kann. So waren diese **Pfahlzugwerte** neben dem **Schleppwiderstandswert** (hier ändert sich nichts!) und dem **Preis** ausschlaggebend für unser **Testurteil** im Hinblick auf die Empfehlungen zum **segeln-Tipp** und **segeln-Testsieger**.

In der neuen Bewertung erhält der **Flex-O-Fold** u.a. wegen der der besten Kombination der **Pfahlzugwerte** vor/zurück jetzt einen **segeln-Tipp**, der **Autoprop** hingegen verliert diese Empfehlung, da seine Werte nur noch durchschnittlich sind.

Die anderen Tipps bleiben erhalten.

11 stromungsgünstige Propeller im Test
Gegen den Strom

Ein Festflügelpropeller ist nicht erste Wahl, wenn man das letzte Quäntchen Geschwindigkeit aus der Yacht herauskochen möchte. Der Stromungswiderstand ist im Vergleich zu Falk- oder Dreiflügelpropellern deutlich höher. Wie groß dieser Unterschied tatsächlich ist und was die stromungsoptimierten Flügel bei Hafenmanövern leisten können, hat segeln für Sie in der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam herausgefunden.

Test und Foto: Gerald Seiwisch

TECHNIK & AUSRÜSTUNG

So haben wir getestet

Zwei Tage lang sind wir mit dem neuen Segeltriebwerk der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam unter anderem auf dem Meer unterwegs. Die Messungen sind in diesem Testbericht zu sehen. Die SVA hat uns auch die Möglichkeit gegeben, die Messungen selbst durchzuführen. Die Messungen sind in diesem Testbericht zu sehen. Die SVA hat uns auch die Möglichkeit gegeben, die Messungen selbst durchzuführen.

Neben drei Propellern aus der Versuchsanstalt sind auch zwei Propeller aus der SVA im Test.

Über 40 Jahre Erfahrung im Bereich der Schiffbauversuchsanstalt

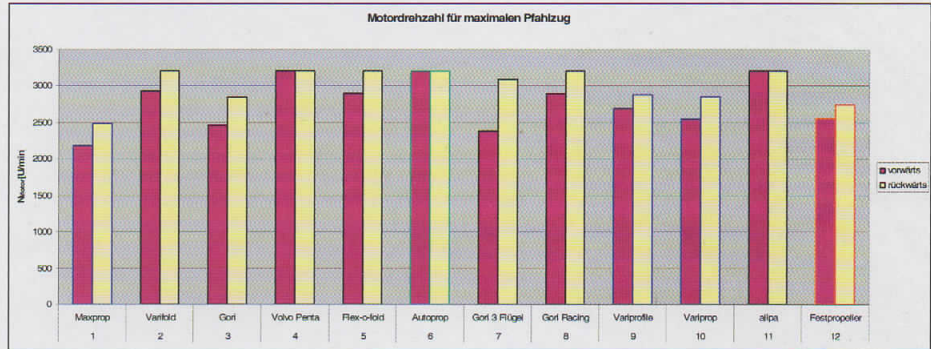
Die SVA hat uns auch die Möglichkeit gegeben, die Messungen selbst durchzuführen.

Gab begründeten Anlass zum Grübeln und ärgern: Propellertest „Gegen den Strom“

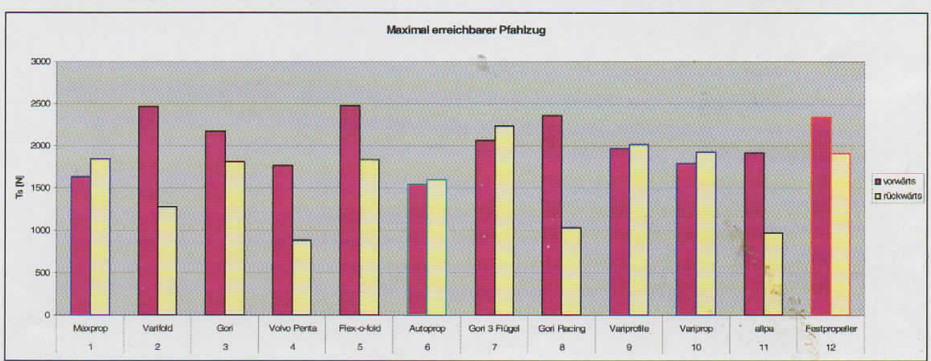
Erhält dank neuer Werte einen Tipp: Flex-O-Fold



Den überarbeiteten Artikel mit neuen Diagrammen und angepasster Bewertung können Sie kostenlos auf www.segelnmagazin.de herunterladen. Dort stellen wir auch den SVA-Prüfbericht ein. Wir entschuldigen uns für Unannehmlichkeiten, die Ihnen dadurch entstehen.



Jetzt liegt die erforderliche Drehzahl für die maximalen Pfahlzugwerte höher als zuvor



Die Pfahlzugwerte ändern sich teilweise sehr: zwei Props sind an der 2500N-Marke

15x12 15x9 15x12 15x8 15x12 15x12 11x12 15x11 15x12 15x9 16x11

Fotos: PR, Diagramme: SVA