

Shark 24 - Trimmanleitung

von JC Sail incl., Kingston, Kanada
aus dem Englischen übersetzt von Fritz Fricke und Karl-Friedrich Bräker

Diese Trimmanleitung soll helfen, das Beste aus Ihrer Shark 24 herauszuholen. Diese Information enthält das Wissen vieler erfahrener Shark- Segler. Wir haben versucht, die Informationen und Vorschläge allgemein zu halten, müssen aber betonen, daß sich jede Shark anders verhält. Nicht jeder Vorschlag ist daher für Ihre Shark anwendbar. Der sichere Weg, um die optimale Geschwindigkeit aus Ihrem Boot herauszuholen ist, es selbst auszuprobieren.

Dazu einige Überlegungen und Schritte :

Schritt 1 :

Kontrolliere den Mast, bevor er aufgestellt wird.

1. Stelle sicher, daß die Salinge fest sind und nicht wackeln.
2. Die Jumbstagen müssen justiert werden.

Lege dazu den Mast auf zwei Holzböcke, mit der Rückseite (Nut) nach unten. Jetzt ziehe die Jumbstagen mit der Hand an (nicht zu fest). Peile den Mast vom Mastfuß bis zum Top hoch und justiere ihn so, daß er geade ist. Benutze eine Schnur, falls nötig. Lege zwei Finger auf die Jumbstagen ca.15 cm oberhalb der unteren Befestigungsstelle am Mast, neben den Salingen. Es sollte möglich sein, die Jumbstagen ohne Kraft auf den Mast zu drücken.

Falls der Mast bereits gestellt ist, hole das Achterstag ungefähr 3/4 dicht und ziehe die Jumbstagen handfest an. Dann öffne das Achterstag und kontrolliere, ob der Mast noch gerade ist.

Schritt 2 :

Wenn der Mast steht, löse beide Wanten und kontrolliere wie groß der Mastfall ist. Zum Messen ziehe ein Bandmaß am Großfall bis zum Masttop hoch. Messe bis zum Zentrum der Abschlußleiste auf der Backskiste. Der Abstand sollte 914 cm betragen mit einer Toleranz von 2,5 cm.

Schritt 3 :

Jetzt muß auf beiden Seiten des Bootes eine Markierung mit gleichem Abstand zur Bugspitze angebracht werden, z.B. am Süll neben den Wantenpüttings. Nehme Maß vom Halsbolzen des Lümmelbeschlags zu den Markierungen auf beiden Seiten des Bootes. Nicht die Wanten nehmen, da deren Abstand von der Bugspitze nicht immer seitengleich ist. Jetzt messe von den Markierungen zum Mastfuß und zum Masttop, um sicher zu stellen, daß der Mast nicht nur in der Mitte steht, sondern auch gerade ist.

Beginne vorsichtig die Wanten anzuziehen, um den Mast gerade zu halten. Peile entlang der Nut den Mast hoch, um sicher zu stellen, daß er gerade ist und falls notwendig, ziehe das Großfall zum Lümmelbeschlag runter als Referenz. Wenn der Mast gerade steht, ziehe die Wanten gleichmäßig an, bis eine Spannung von 160 bis 180 kg auf die unteren und 205 bis 220 kg auf die oberen Wanten anliegt (gemessen mit einem Wanten-Spannungsmeßgerät). Beachte: die Angaben sind Mittelwerte.

Schritt 4 :

Jetzt ist es an der Zeit, das Rigg mit den gesetzten Segeln zu checken.

Segle am Wind (bei 3 bis 4 Bf., ca.20 km/h). Peile den Mast hoch und beobachte die Mastbiegung nach beiden Seiten. Du solltest einen relativ geraden Mast sehen.

Wenn überhaupt, wird der Masttop nach Lee biegen. Wenn die Mastmitte nach Lee und oder der Masttop nach Luv biegt, muß Du entweder die Unterwanten anziehen, oder die Oberwanten lösen. Ist das Groß schon älter, löse die Oberwanten. Bei einem neuen Groß ziehe die Unterwanten an.

Die folgende Tabelle dient der **Segeleinstellung auf dem "Am Wind - Schenkel"**.

	Wind	leicht	mittel	stark	leicht	mittel	stark
	Welle	flach	flach	flach	Welle	Welle	Welle
Genua	Abstand von der Saling	30 cm	20 cm	10 bis 15 cm	38 cm	30 cm	25 cm
	Fall-Spannung	handfest, mit zunehmender Geschwindigkeit fester	dto	dto	dto	dto	dto
	Cunningham-Spannung	Vorliek-Falten	leichte Falten	Ohne Falten	Falten	Falten	Leichte Falten
Großsegel	Schotspannung (Zeit des Auswehens des oberen Spions)	25%	15%	5%	30%	25%	20%
	Schotspannung (Zeit des Auswehens des unteren Spions)	35%	25%	15%	40%	35%	30%
	Traveller-Position nach Luv	20 cm von Mittelstellung	15 cm von Mittelstellung	7 cm von Mittelstellung	25 cm von Mittelstellung	15 cm von Mittelstellung	7 cm von Mittelstellung
	Cunningham	0	0	Falten rausziehen	0	Falten rausziehen	2,5 cm mehr als für mittlere Welle
	Unterliekstrecker	2,5 cm v. schwarzen Band	1,5 cm v. schwarzen Band	am schwarzen Band	3,5 cm v. schwarzen Band	2 cm v. schwarzen Band	am schwarzen Band
	Achterstag	0	1/4 angez.	voll angez.	0	0	3/4 angez.
Baumniederholer	Nicht angezogen am Wind	dto	dto	dto	angezogen auf raumen Kurs	dto	dto

Der Raumwindschenkel :

1. Spinnakertrimm :

Unser Allzweckspi ist einfach zu segeln und zu trimmen. Wenn Spi und Genua zusammen gefahren werden, fiere das Spifall ca. 61 cm. Ansonsten soll das Spifall ca. 30 cm gefiert gefahren werden.

Außer vorm Wind wird der Spi bei viel Wind ganz oben gefahren.

Die Spibaumhöhe ist ganz einfach einzustellen. Das Luvschothorn (Achterholer) in gleicher Höhe wie das Leeschothorn fahren. Selbst wenn die Spischotseite (Leeseite) auf Deck liegt, gleiche die Spibaumhöhe (Luvschothorn) an.

Der alte Trend war, den Spibaum auf Raumschotkursen extrem hoch zu fahren. Wir haben festgestellt, daß dies bei unserem Spi nicht so effektiv ist. Einfach die Schothörner auf gleiche Höhe fahren und "Go" (ab gehts).

2. Großsegeltrimm :

Raumschots soll das Groß so voll wie möglich gefahren werden. Die bedeutet :

1. Achterstag so lose wie möglich,
2. Cunningham so lose wie möglich,
3. Unterliegstrecker ca. 15 cm von der schwarzen Marke weg.

Die wichtigste Justierung auf dem Raumschotkurs in Bezug zum Groß ist der Baumniederholer. Wird er zu wenig durchgesetzt, wird die Strömung in der oberen Segelhälfte gestört. Ist er zu stark durchgesetzt, wird das Achterlieg geschlossen und die Strömung zerstört. Eine leichte Kurve, gezogen zwischen dem Baumende und der Mastspitze ist die optimale Einstellung.

Spinnaker und Genua zusammen gefahren :

Wenn der Spinnaker und die Genua gleichzeitig gefahren werden, muß Du auf Raumschotkurs oder höher fahren, damit es effektiver ist. Das Allerwichtigste ist, die Genuaschot nicht zu dicht zu fahren. Wenn das Segel zu dicht gefahren wird, saugt es die Luft vom Spi weg und macht es schwierig oder unmöglich, den Spi zu fahren. Wenn der Spi zusammenfällt, fiere die Genua bis sie killt. Dadurch füllt sich der Spi wieder leichter. Wenn der Spi wieder richtig steht, trimme die Genua wieder sorgfältig.

Mit der 150%-Genua ist es viel einfacher. Du kannst sie achterlicher fahren und genauso trimmen, wie Du es normalerweise tun würdest, anstatt sie weiter aufzumachen, wie oben für die 180%-Genua beschrieben.

Störungssuche :

1. Keine Bootsgeschwindigkeit am Wind :

Wahrscheinlich wird die Genua zu dicht an der Saling gefahren. Unsere Vorsegel stehen mit den anderen Segeln, wenn der Abstand von der Saling auf dem "Am Wind"-Kurs ca. 20 cm beträgt. Wenn das Vorsegel bei Welle dichter gefahren wird, weil das Boot Power benötigt, schließt sich die Düse und das Boot wird dadurch langsamer.

2. Das Boot läuft keine Höhe :

Meistens, wenn das Groß nicht dicht genug geholt wird. Beobachte die beiden oberen Spione. Wenn sie die ganze Zeit nach hinten auswehen, kannst Du die Schot noch dichter nehmen. Dadurch läuft das Boot noch größere Höhe (siehe auch Tabelle auf Blatt 2).