Trimmen eines Hobie Cat 16

Um einen Trimmbericht objektiv zu verfassen muss vorab richtig gestellt werden, dass lediglich die persönlichen Erfahrungen aufgeführt werden können. Natürlich hat der eine oder andere seine eigene Erfahrung gemacht die nicht unbedingt mit diesem Bericht übereinstimmen muss. Von grosser Bedeutung ist das Mannschaftsgewicht. Es versteht sich von selbst, dass ein Crewgewicht von 135 kg einen anderen Trimm benötigt, als eine Mannschaft mit 160 kg Gewicht. Ebenso ist das Alter vom Boot nicht unwichtig. Die älteren Hobie Cat 16 haben leider nicht alle die entsprechenden Beschläge und Blöcke um die im folgenden beschriebenen Trimmvorschlägen umzusetzen. Ein Boot zu trimmen bedeutet immer weiter zu probieren und zu testen. Folgende Ausstattungen und Gegebenheiten sollten vorhanden sein: Ausstattung: Eurofockfall mit Spectra Tau Focktrimmsatz mit Curryklemmen von Harken Doppeltrapez Anti Rutschstreifen Ruderanlage an der die Neigung zu verstellen ist 6:1 Großschotanlage Teleskoppinne 2. Locheisen am Vorstag mind. GfK Ruderblätter besser Epoxi Ruderblätter Gegebenheiten: Wantenlänge 5830 mm Vorstaglänge 5570 mm Segel nicht älter als 5 Jahre Mannschaftsgewicht 135 kg bis 140 kg

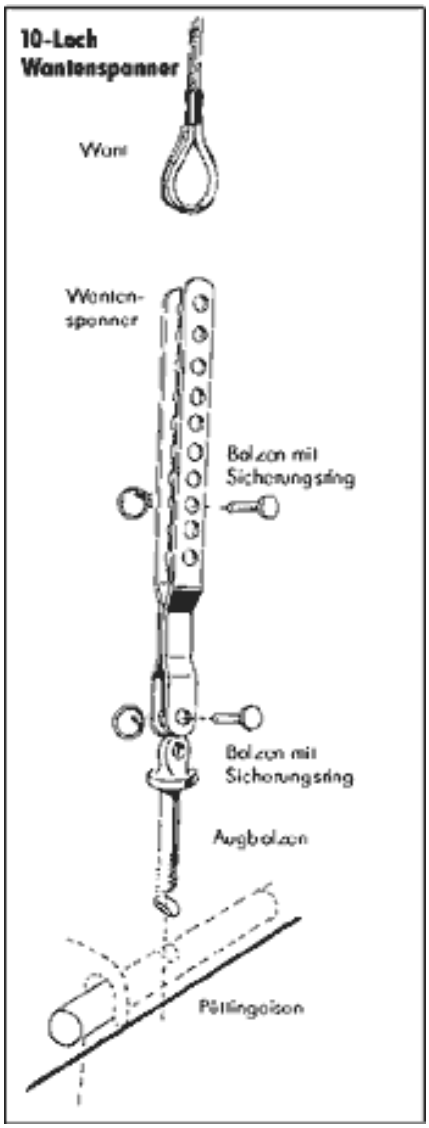
Einstellung des Mastfalls

Der Mastfall wird durch die Einstellung an den Wantenlocheisen begrenzt. Es gibt drei verschiedene Grundeinstellungen: Flachwasser mit wenig bis mittleren Wind 4. Loch von unten

Leichter Wellengang bei wenig bis mittleren Wind 3. Loch von unten

Offene See mit Welle und Hack 2. Loch von unten

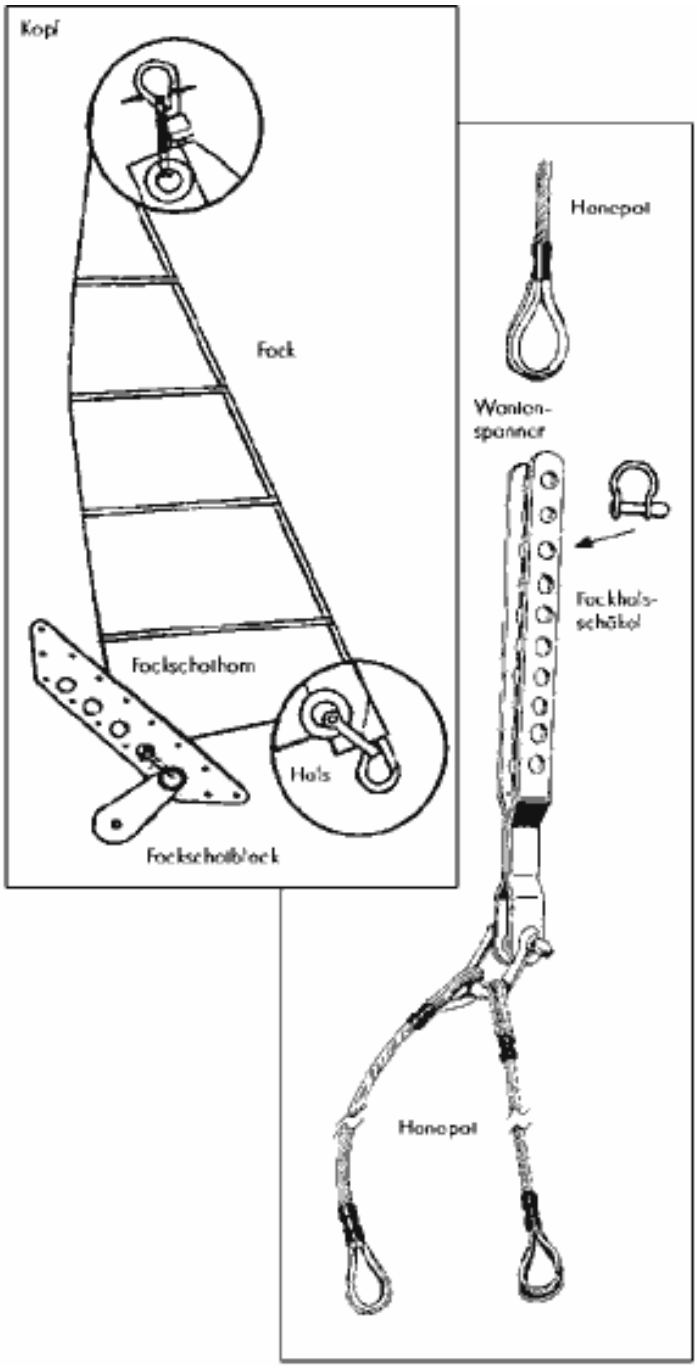
Die Riggspannung Riggspannung und Mastfall hängen unmittelbar miteinander zusammen. Bei leichten bis mittleren Winden führt man durch das Fockfall eingestellt eine relativ hohe Riggspannung. Zur Überprüfung der Einstellung stellt man das Boot ein wenig aus dem Wind. Groß- und Fockschot werden ganz dicht geholt. Die Riggspannung ist richtig wenn die Großschotblöcke gerade noch aufeinander treffen. Geht der Vorgang zu leicht, Fallspannung verstärken! Bei zunehmenden Winden wird das Rigg mehr und mehr gelockert, bis die Blöcke sehr einfach gegeneinander zu ziehen sind.



Das Einschäkeln der Fock

Die Fock wird fast immer im unteren Locheisen eingeschäkelt. Die Höhe ist vom Mastfall und der Rigg spannung abhängig. Es ist darauf zu achten, daß die Schotspannung unter allen Umständen erhalten bleibt. Kann man Sie nicht mehr richtig dichtholen, ist die Fock zu tief ein geschäkelt.

Als Grundeinstellung zum Einschäkeln der Fock kann man am unteren Locheisen das 3. Loch von oben verwenden.



Die Fockschotblöcke

Die besonders kleinen Fockschotblöcke werden auf eine besondere Art eingeschäkelt. Dazu wird der Schäkel durch das untere Loch der Schothornplatte geschoben und mit dem Bolzenloch über das zweite Loch in der Platte hochgekippt. Bevor man abschließend den Schäkelbolzen hier verschraubt, werden die beiden kleinen Blöcke über die Wangen des Schäkels an beiden Seiten der Schothornplatte geschoben. Der Vorteil dieser Methode liegt darin, daß man so bei den Blöcken Platz spart und die Fock möglichst weit unten einschäkeln kann. Die Erfahrung zeigt, je tiefer die Fock unten eingeschäkelt ist, umso mehr Höhe läuft das Schiff!

Die Vorliekspannung

Am Groß wird die Spannung über den Vorliekstrecker am Lümmelbeschlag eingestellt. Je mehr Spannung gegeben wird desto flacher wird das Segel. Das bedeutet bei schwachen und mäßigen Winden normale Vorliekspannung, bei starken Winden maximale Spannung bis zum schwarzen Band. . Die Fock hat ein Flachreff, werlches man bei Starkwind mittels eines Stropps durch Flachreffkausch und Halskausch dichtholt. Dadurch wird die Anschnittkante der Fock abgeflacht.

TIP: Gleichzeitiges Dichtholen der Großschot erleichtert das Ziehen am Vorliek! Das Unterliek Der Unterliekstrecker wird den Windverhältnissen entsprechend gespannt. Bei Starkwind wird er soweit durchgesetzt bis eine Parallelfalte zum Unterliek entsteht. Auf längeren Vorwindkursen sollte er vollständig gelöst werden.

TIP: Zum durchsetzen kann der Vorschoter mit einem Stropp durch die Schotkausch gezogen nachhelfen!

Der Traveller

Die Travellerposition ist immer vom Manschaftsgewicht abhängig. Bei wenig Wind wird der Traveller an der Kreuz eine Hand breit aus der Mitte gefahren. Steigt das Boot zu oft, führt man den Traveller weiter raus bis max 40-50cm aus der Mitte. Der Focktraveller wird meistens innen gefahren. Wird der Wind stärker und das Segel bekommt zu viel Druck, wird der Traveller immer weiter nach aussen gefahren. Das kann sogar bei extrem viel Wind ganz aussen sein. Bei gut eingespielten Teams übernimmt der Vorschoter die Travellerschot, und bedient diese. Das bedeutet, dass bei einfallenden Boen nicht der Steuermann die Schot öffnet, sondern der Vorschoter die Travellerschot. Der Vorteil dieser Variante besteht darin, dass durch das Bedienen der Travellerschot direkter der Druck aus dem Boot genommen werden kann. Das Ganze funktioniert leider nur mit einem Rollentraveller und einer eingelassenen Travellerschiene. Raumschots: Großtraveller halb nach außen und Schot lösen damit das Segel twistet. Focktraveller nach außen und Schot lösen.
Vor dem Wind: Traveller los und Leinen los, die Fock bei wenig Wind ggf. per Hand nach außen drücken.

Die Lattenspannung

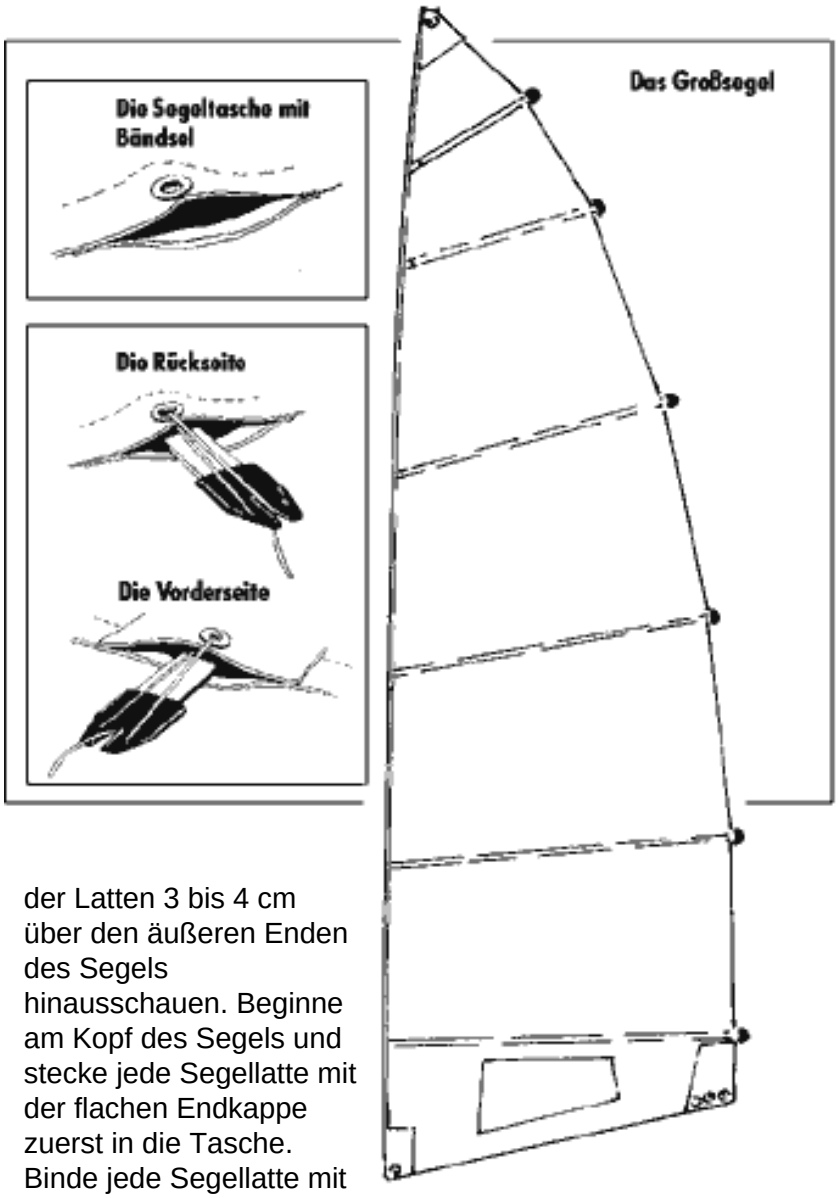
Die Segellatten sollten grundsätzlich nach dem Segeln entspannt werden um die Lebensdauer der Segel zu verlängern. Für die Spannung ergeben sich zwei Grundeinstellungen:

Leichte bis mittlere Winde mäßige Spannung, sodaß die Latten ständig gebogen sind. Starkwind geringe Spannung, das Segel darf an den Lattentaschen keine Falten mehr werfen. Zu beachten ist: Zuviel Lattenspannung läßt das Vorliek leicht durchscheuern, zuwenig Spannung kann zum Durchstoßen der Latten durch die Lattentasche führen.

Das Großsegel

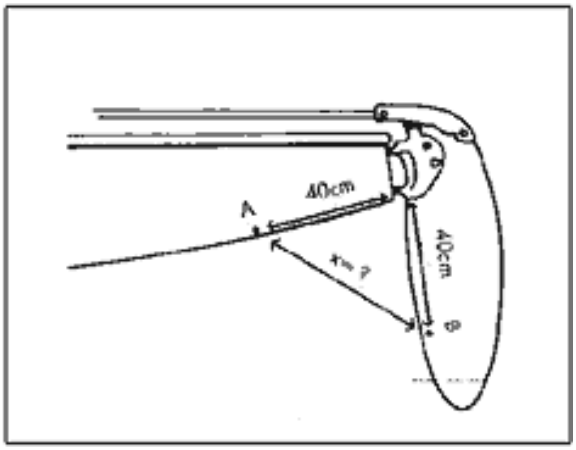
Breite das Segel flach auf dem Boden aus und lege jede Segellatte auf die richtige Segeltasche. Befestige die Segellattenbändsel an den Ösen. Es ist wichtig, daß das Segel wirklich vollkommen flach auf dem Boden liegt. Ein faltiges Segel kann zu einem Riß in dem fabrikneuen Segel führen, wenn die Segellatten in ihre Taschen gesteckt werden.

Wenn die Segellatten auf den korrekten Taschen liegen, sollten die Enden der Latten 3 bis 4 cm über den äußeren Enden des Segels hinausschauen. Beginne am Kopf des Segels und stecke jede Segellatte mit der flachen Endkappe zuerst in die Tasche. Binde jede Segellatte mit den Segellattenbändseln an die Achterkante des Segels wie man an den Einzelbildern sehen kann. Hierbei beginnt man mit einem Achtknoten, steckt das Bändsel durch ein Loch in der Kappen und so weiter... Die Segellatten haben die richtige Spannung, wenn die Falten auf den Segeltaschen verschwunden sind. Zum richtigen Trimmen bei unterschiedlichen Winden ist es notwendig, die Spannung zu verstellen.



Die Ruderanlage

Die Ruderblätter können mittels der Justierschraube am Ruderarm in der Neigung verstellt werden. Die Neigung kann man wie in der Zeichnung gezeigt, feststellen. Die Grundeinstellung lautet: A= 40cm B= 40 cm X= 45,6cm
A wird vom Heckspiegel an der Unterkante des Rumpfes nach vorn gemessen. B wird an der Vorderkante des Ruderblattes bis gegen den Ruderkopf gemessen. Es empfiehlt sich die Punkte mit einem Edding zu markieren und sie von Zeit zu Zeit zu kontrolieren. Die Parallelität der Ruderblätter wird bei durchgesetzten Rigg mittels Justierschraube an der Anlenkstange eingestellt. Dafür wird das Boot hinten aufgebockt, die Ruder heruntergelassen und eingerastet. Jetzt wird mit einem Maßband die Abstände der Vorder und Hinterkanten verglichen.

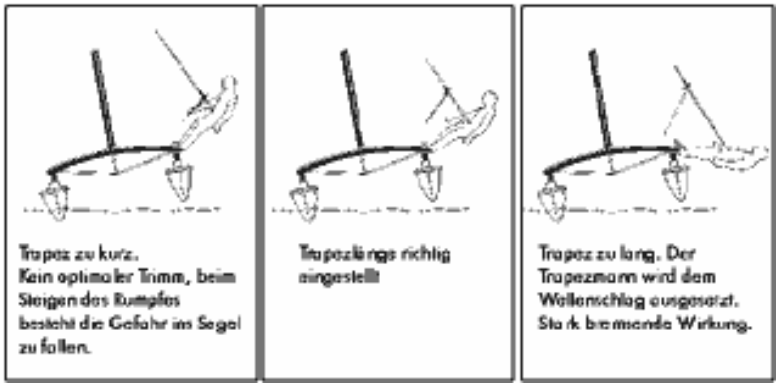


TIP. Man kann auch eine ausgezogende Teleskoppinne benutzten.

Die Ruderblätter sollen Parallel zueinander stehen, eventuell dürfen die Hinterkanten 5mm weiter auseinander stehen. Der Unterzug sollte stets stramm eingestellt sein!

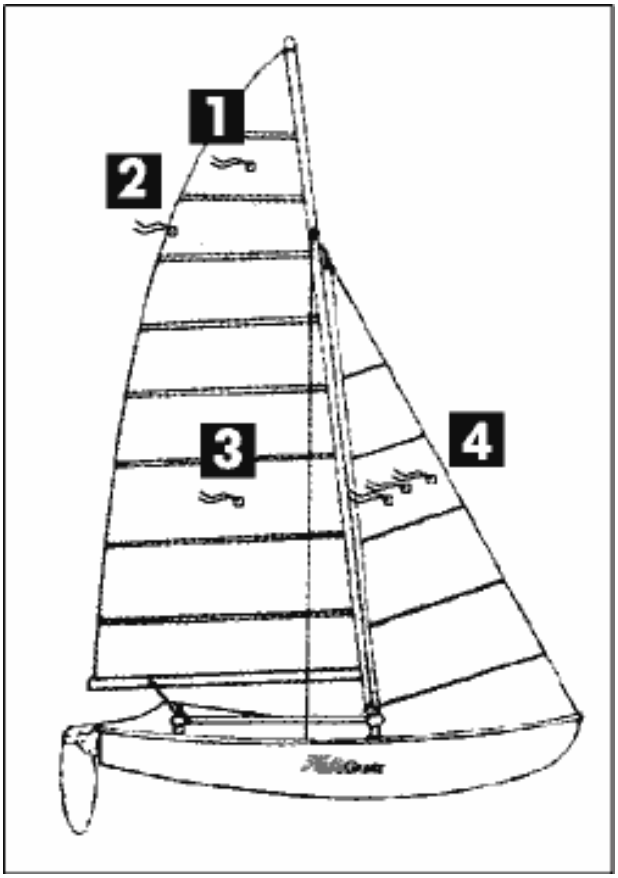
Die Trapeze

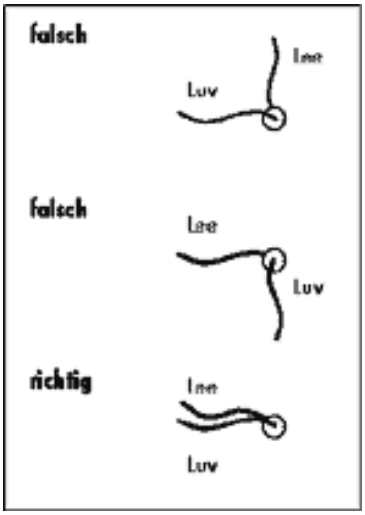
Es ist darauf zu achten, daß die Trapeze nicht zu hoch eingestellt sind, da sie sonst nicht ihre optimale Wirkung bringen. Die Höhe der Trapeze wird mittels des Trapezknochens justiert. Zur Einstellung muß das Rigg durchgesetzt sein. Die Trapezringe werden an der jeweiligen Benutzerposition auf den Seitenbeam heruntergezogen. Ihre Höhe ist optimal, wenn der Ring gerade eben die Oberseite des Seitenbeams berührt.



Die Windfäden

Für eine ständig optimale Segelstellung sind Windfäden unverzichtbar. Sie stehen nur dann richtig, wenn beide Windfäden anliegen.
Die Abbildung zeigt richtig und falsch. Steuermann und Vorschoter haben die ganze Zeit Ihre volle Aufmerksamkeit den Windfäden zu widmen. Nur wenn das Segel jede Sekunde seinen vollen Vortrieb bringt kann man schneller sein als die anderen. Das bedeutet, ein Auge für das Segel, das andere für das Regattafeld.



Die Anbringung der Windfäden

Es reichen eigentlich relativ wenige Windfäden um den optimalen Stand des Segels zu beurteilen, vorausgesetzt sie sind richtig gesetzt. Die wichtigsten Fäden befinden sich im Großsegel in der zweiten Bahn von oben.Die Fäden werden beidseitig genau in der Mitte der Bahn, d.h. 50% befestigt.Diese Fäden sind für die Kreuz wichtig. In der dritten Bahn von oben werden die Achterlieksfäden direkt am Saum bedestigt.Diese Fäden sollten immer in der Verlängerung der Segellinie stehen. In der dritten Bahn von unten werden die Raumschotsfäden angebracht.Der Abstand vom Vorliek betr„gt 33% der Länge der Bahn. In der Fock werden die Fäden in die mittlere Bahn geklebt.Man teilt die Länge der Bahn durch 4. An diesen Punkten werden die Fäden angebracht. Beim Ankleben sollte man beachten das die gegenüber liegenden Fäden etwas höher gesetzt werden, damit sie auf der Leeseite gesehen werden können und nicht abgedeckt werden.