



J-80 Trimm und Manöver

Stand: 040526

Vorwort

Diese Anleitung entstand auf der Grundlage der Tuning Guides der Firmen North Sails und Shore Sails. Diese wurden nach meinen Informationen beide von Jay Lutz erstellt und sind sich daher extrem ähnlich. Übersetzt habe ich die Anleitung von Shore; die bei North abweichenden Angaben, habe ich in eckigen Klammern zugefügt. Eigene Anmerkungen und metrische Maße stehen in runden Klammern.

Viel Erfolg bei der Umsetzung!

Bernd Blombach

Vorbereitung

Um sicherzugehen, dass Ihre J-80, ob nun gebraucht oder brandneu, in regattafähigem Zustand ist, sollten Sie bestimmte Bereiche überprüfen. Die meisten dieser Tipps sind anwendbar auf die Vorbereitungen, die Sie in jeder anderen Eintyp Regattaklasse treffen würden.

- Rumpf

Ein sauberer und glattes Unterwasserschiff ist Grundlage für ein schnelles Boot. Sorgen Sie dafür, dass der Unterwasserbereich glatt und frei von Dellen und Buckeln ist. Wenn Ihr Boot keinen Landliegeplatz hat, empfiehlt sich für das Regattasegeln eine sehr harte Unterwasserfarbe. Es gibt verschiedene Racing Unterwasserfarben die gute antifouling Eigenschaften haben. Schleifen Sie gelegentlich den Unterwasserbereich mit 600er Nassschleifpapier um die glatte Oberfläche zu bewahren.

- Kiel und Ruder

Diesen Bereich mit Nassschleifpapier in einen glatten und ebenen Zustand versetzen.

- Mast

Demontieren Sie die Klemme für das Gennakerfall am Mast. Befestigen Sie einen Umlenckblock am Augbeschlag der Steuerbordseite des Mastes und führen Sie das Fall zum Cockpit. Wir finden, dass dies gut für das Setzen des Gennakers funktioniert, da so das vorderste Crewmitglied im Cockpit bleiben kann, um zu helfen den Gennaker einzusammeln und es das Segeln mit kleiner Crew vereinfacht.

(Kommentar BB: Belassen Sie die Klemme am Mast und lenken das Fall zu einer zusätzlichen Klemme auf der Steuerbordseite des Kajütdaches. Beim Setzen wird das Fall am Mast bedient, denn dort hat der Bediener gute Bewegungsfreiheit, steht im Regelfall auf der Luvseite und kann mit seinem Körpergewicht und wenigen Hüben den Gennaker setzen. Im Cockpit müsste sonst die übrige Crew auf Ellenbogen achten.

Wenn das Boot dann unter Gennaker segelt, wird das Fall in der Klemme auf der Kajüte belegt und am Mast neben die Klemme gelegt. So kann dann das Bergen vom Cockpit aus geschehen!)



- [Beschlüge]

[North empfiehlt, die Montage eines Travellerschlittens mit Leeautomatik, also der von Lee aus nach Luv gezogen werden kann und sich dann die Schot automatisch belegt.]

(Kommentar BB: Dies ist nach meinem Wissen nicht konform mit den Klassenbestimmungen!

Es empfiehlt sich, für stärkeren Wind zusätzliche Umlenkblöcke für die Fockschot auf die Genuaschienen, oder an die Füße der Relingstützen zu bauen. Damit kann dann die Fockschot auf der luvseitigen Winsch gefahren werden)

- Riggeinstellung

Vor dem Setzen des Mastes

Vorstaglänge. Die Länge des Vorstags wird gemessen vom Mittelpunkt der Bolzen am Mastbeschlag und dem Vorstagbeschlag am Bug und sollte 32' 9,5'' (9,995 m) betragen [North: 32' 10,5'' (10,02 m)]
Das Standard Vorstag ist oft zu kurz und daher kann es nötig sein, Toggles unter dem Rollfockbeschlag einzufügen.

(Kommentar BB: Nach meinem Empfinden sollte das Vorstag bei Bedarf eher oben verlängert werden, da sich sonst der Abstand des Fockunterlieks zum Deck vergrößert)

Achterstaglänge. Bei einer Verlängerung des Vorstags kann das Achterstag zu lang werden. Lassen Sie Ihr Achterstag auf das Maß 28' 6,75'' (8,705 m) von Masttop zum Punkt wo es sich teilt, ändern. Jedes der unteren Stücke sollten 8' 9 3/8'' (2,676 m) lang sein.

Nach dem Mastsetzen

Mastfußposition: Der Mastfuß sollte 8,5 bis 9'' (21,6 bis 22,9 cm) vor dem Hauptschott positioniert sein. Messen Sie zwischen Hinterkante des Mastes und Vorderkante des Hauptschotts. Die Position ist dann korrekt, wenn das Vorstag stramm ist und der Mast mit seiner Hinterkante der Mastöffnung im Kajütdach berührt. Dann ziehen Sie die Schrauben am Mastfuß fest.

Mastkeile (auf US Booten): Die Mastkeile sichern den Mast in der Decksöffnung und sollen so geformt werden, dass sie der Mastform vorn und hinten entsprechen. Die Seiten des Mastes sollten mit Stücken aus den originalen Mastkeilen gefertigt, gesichert werden, um den Mast seitlich festzusetzen.

(Kommentar BB: Die Boote aus Frankreich sind mit einem Formstück für die Kajütdachöffnung ausgestattet. Falls dieses sich nicht leicht in die Öffnung drücken läßt, kann man dieses nach unten hin, mithilfe eines Band- oder Tellerschleifers nach etwas verjüngen.)

Rigg Feineinstellung:

1. Bei lose durchhängenden Mittel- und Unterwanten werden die Oberwanten von Hand so angezogen, dass sie leicht gespannt sind, dabei aber die Mastkiep gerade bleibt, wenn man vom Lümmelbeschlag zum Masttopp hinaufpeilt. Um sicherzustellen, dass der Mast in Querschiffsrichtung senkrecht steht, wird das Großfall so belegt, dass der Schäkel die Fußreling unter leichtem Zug querab von den Püttings berührt. Nun wird mit gleichem Zug die andere Seite des Bootes gemessen. Der Mast steht senkrecht, wenn der Schäkel an beiden Seiten den gleichen Abstand zur Fußreling hat. Falls nicht, verstelle die Oberwanten solange, bis der Abstand gleich und die Mastkiep gerade ist.

(Kommentar BB: Aufgrund von Fertigungstoleranzen der Boote, können die Püttingeisen und Mastöffnung im Deck um Zentimeter von der idealen Sollposition abweichen. Wer es genau wissen will, sollte mit Maßband vom Vorstagsbeschlag zu den Püttings messen und sich mit Edding in gleicher Länge auf jeder Seite eine Markierung für die Messung mit dem Großfall auf der Fußreling machen. (So kann auch die Gleichheit der Position der Fockholepunkte geprüft werden.) Die Position der Decksöffnung wird von den Püttings aus gemessen und kann dann auch noch zu der Markierung der Fußreling überprüft werden.)

2. Nun da der Mast in Querschiffsrichtung senkrecht steht, ziehen Sie das Achterstag so fest es geht. Dieses wird den Mast biegen und die Oberwanten lösen. Nun spanne die Oberwanten an, bis der Durchhang beseitigt ist. Beachten Sie, dass Sie auf jeder Seite genau gleich viele Umdrehungen machen. Das Ergebnis wird ca. 780 lbs (3537 N) Wantenspannung oder 32 Einheiten auf dem Loos Spannungsmesser sein.

3. Abermals die Mastkiep hinaufpeilend um das Rigg gerade zu halten, spannen Sie nun beide Unterwanten gleichmäßig bis auf 22 Einheiten auf dem Loos Gerät. Mit dieser Spannung sollte der Mast 1,5'' (3,8 cm) Vorbiegung haben. Nun spannen Sie die Mittelwanten auf beiden Seiten gleichmäßig bis auf 18 Einheiten. Kontrollieren Sie nun das Rigg auf Geradheit durch abermaliges Peilen entlang der Kiep und dann auch beim Segeln. Stellen Sie die Wanten so ein, das der Mast querschiffs gerade bleibt.

Auf dem Wasser bei veränderlichen Windbedingungen:

Dein Mast ist nun für Wind von 8-15 kn eingestellt. Wenn Sie bei schwächerem Wind segelst, sollten Sie die Unterwanten um 3 Umdrehungen lösen und den vorderen Mastkeil herausnehmen. Dies verstärkt die Mastbiegung und den Vorstagdurchhang, und gibt Ihnen das optimale Segelprofil für leichten Wind. Beachten Sie auch die Trimmtable am Ende dieser Anleitung für detailliertere Wantenspannungangaben.

[North: Lösen der Ober- und Unterwanten um 3 Umdrehungen, keine Veränderung an Mastkeilen]

Segeltrimm:

Großsegeltrimm am Wind:

Dies sind die grundsätzlichen Tipps zum J-80 Großsegeltrimm. Sie werden Ihnen helfen eine schnelle Ausgangsstellung für Ihre eigenen Vorlieben zu erreichen.

Twist ist schnell. Mit Twist meinen wir, dass es notwendig ist das Achterliek im oberen Bereich zu öffnen um eine Strömung über den oberen Segelbereich zu erzielen. Eine gute Faustregel ist, die Großschot am Wind soweit dicht zu holen, bis der oberste Trimmfaden am Achterliek aufhört auszuwehen und dann die Schot wieder um 2'' bis 3'' (5 bis 7,5 cm) zu fieren, bis der Trimmfaden wieder ausweht. Dies steht im Gegensatz zu vielen anderen Eintyp-Klassen, bei denen die obere Segellatte unter den meisten Bedingungen parallel zum Baum steht. Um das Segel kraftvoll zu halten und damit das Boot Höhe laufen kann, ist es notwendig den Travellerschlitten weiter auf die Luvseite zu ziehen, als Sie es erwarten würden. Sehr oft steht der Travellerschlitten 15'' bis 20'' (38 bis 50 cm) über der Mittschiffslinie. Wenn der Wind zunimmt, müssen Sie erreichen, dass das Boot weiterhin ausgewogen auf dem Ruder liegt. Beginnen Sie mit dem Dichtholen des Achterstags, um den oberen Bereich des Großsegels flacher zu machen. Fahren Sie den Travellerschlitten bei Zunahme des Winds in Schritten von 6'' (18 cm) für jede 3 Knoten nach Lee. Wenn Sie den Travellerschlitten nach Lee fahren, müssen Sie die Großschot dichter nehmen um das Achterliek zu schließen, damit das Boot weiterhin Höhe laufen kann. Bei stärkerem Wind, hat das Topp des Großsegels sehr viel Twist und das untere Drittel des Segels bringt den Vortrieb.

Focktrimm:

Das Fockprofil wird durch drei Größen beeinflusst, Holepunktposition, Schotzug und Fockfallspannung. Den offensichtlichsten Effekt hat der Schotzug. Er kontrolliert den Achterliek Twist und den Segelwinkel. Wenn Sie betrachten, wie das Segel auf den Schotzug reagiert, bewirkt er zwei Dinge. Stellen Sie sich vor das Boot segelt am Wind segelt und man nimmt die Fockschot dichter. Zuerst ändert sich der Segelwinkel, dann bei den letzten Zentimetern verändert sich der Twist des Achterlieks. Kurz: Zuerst zieht die Schot das Segel herein und dann herunter

Es ist wichtig die Achterliekskurve an das Profil des Großsegels anzupassen. Versuchen Sie sich vorzustellen, wie die Segel von einem hinterherfahrenden Motorboot aussehen würden.

Der Fockschot Holepunkt kontrolliert, wie flach oder rund die Fock im unteren Bereich ist und die Höhe der Achterliekspannung. Je weiter hinten der Holepunkt liegt, um so flacher wird das untere Drittel der Fock und um so geringer ist die Spannung auf dem Achterliek. Umgekehrt gilt, je weiter vorn der Holepunkt liegt, desto runder ist der Fuß und um so dichter ist das Achterliek. Wenn der Holepunkt auf der maximalen erwünschten hinteren Position eingestellt wurde, wird sich der Fuß der Fock einfallen sobald die mittlere Segellatte parallel zur Mittschifflinie einstellt. Kurz, ein runderes Profil entwickelt mehr Kraft, ein flacheres Profil bringt mehr Geschwindigkeit. Bei flachem Wasser möchten Sie ein flaches Segel und bei rauem Wasser ein volles oder runderes Segel.

Die Fockfallspannung verändert feinfühlig die Profilcharakteristik des Segels. Wenn das Fall mehr durchgesetzt wird, wandert der tiefste Punkt des Profils mehr nach vorne, und wenn man die Fallspannung reduziert, wandert dieser Punkt mehr nach hinten. Bei leichterem Wind sollte das Fall lose genug sein, dass am Vorliek noch gerade Anzeichen von waagerechte Falten verbleiben. Wenn der Wind zunimmt, muß die Fallspannung soviel erhöht werden, bis diese Falten verschwunden sind, jedoch keinesfalls soviel, dass das Vorliek überdehnt wird.

Manschaftsposition:

Auf Amwind Kursen unter den meisten Bedingungen sollte der Steuermann mit gespreizten Beinen über der Travellerschiene sitzen. Bei leichtem Wind rutscht er vor die Travellerschiene. Die Mannschaft sollte zwischen den beiden hinteren Relingstützen ausreiten und bei leichtem Wind sollte sich das vorderste Mannschaftsmitglied nach vorne bewegen bis auf gleiche Höhe mit dem Kajütdach.

Großsegeltrimm vor dem Wind:

Versichern Sie sich das Großsegel aufzupowern, sobald Sie vor dem Wind segeln. Lösen Sie den Vorliekstrecker, Unterliekstrecker und das Achterstag. Stellen Sie den Baumniederholer so ein, dass die oberste Segellatte parallel zum Baum steht oder geringfügig weiter offen. Seien Sie sich sicher, dass das Achterliek nicht durch zuviel Zug auf dem Baumniederholer krallt.

Vorbereitungen für den Gennaker

Wenn Sie den Gennaker anschlagen, achten Sie darauf, dass die Halsleine über die „untätige“ Schot verläuft. (Die Schot die zur anderen Bootsseite führt). Das bewirkt, dass der Gennaker bei der Halse auf der Innenseite, also zwischen Vorstag und dem Gennakervorliek, durchgeht und nicht aussen um das Luvliek herum und vor dem Boot her.

(Kommentar BB: Der Gennaker wird am besten aus dem Niedergang oder einer Tasche im Niedergang gesetzt. Üblicherweise werden bei Regatten die Tonnen Backbord liegengelassen. Darum wird der Gennaker so vorbereitet, dass er an der Backbordseite gesetzt werden kann. Nun ist es auch ersichtlich, warum die Gennakerfallklemme an der Steuerbordseite des Mastes angebracht ist., denn so kann der Fallmann auf der Luvseite stehend gut arbeiten.)



Gennaker Trimm

Wie bei allen Spinnakern sollte die Schot soweit gefiert werden, bis das Luvliek gerade anfängt einzuklappen. Der Trick durch das Segel beste Vorwindleistung zu erzielen besteht darin, einen kontinuierlichen Dialog zwischen Steuermann und Gennakermann zu haben. Gemeinsam halten sie den Druck im Segel aufrecht, ohne zu hoch zu fahren und **Velocity Made Good** (Annäherungsgeschwindigkeit zur Wendemarke) zu verlieren. Als allgemeine Regel gilt, dass das Boot, unter einem Winkel von 135° zum wahren Wind und mit einem Halsenwinkel von 90° gesegelt wird. Wenn der Wind zunimmt, wird es möglich größere Winkel zum Wind zu steuern und dabei gute Geschwindigkeit zu behalten. Ein Trick den Kurs bei kräftiger Brise schnell abzusegeln, ist bei 30 bis 40 cm gefierter Halsleine, nahezu platt vor dem Wind zu segeln. Krängen Sie das Boot nach Luv und fieren Sie die Gennakerschot. Dies dreht den Gennaker aus dem Windschatten des Großsegels heraus und bringt das Maximum an Segelfläche in den ungestörten Wind. Wenn Sie das einige Male ausprobiert haben, werden Sie sehr schnell ein Gefühl dafür entwickeln wie tief man steuern kann, bevor der Gennaker hinter dem Großsegel aufhört zu ziehen.

Schmetterling Segeln (Wing -and- Wing)

Gelegentlich ergibt es taktische Vorteile den Wing-and-Wing (Schmetterling)Trick anzuwenden. Bei Windstärken über 13-15 kn ist es möglich bis auf den reinen Vorwindkurs abzufallen, das Boot nach Luv zu krängen und das Großsegel auf die andere Seite zu schiffen. Damit dies funktionieren kann, muß das Boot nach Luv zu krängen und es dabei vom Rollen abgehalten werden. Sobald der Gennaker anfängt so auszusehen als werde er instabil und könnte einfallen, schiffen Sie schnell das Großsegel zurück und luven schnell auf den normalen Kurs an. Sobald sich alles stabilisiert hat, gehen Sie zurück auf Wing-and-Wing und steuern wieder Vorwindkurs.

Dies sollten Sie anwenden, wenn Sie die Leetonne erreichen wollen und Sie durch das Einsparen von zwei Halsen gewinnen können.

Es ist zu erkennen, dass Wing-and-Wing instabileres Segeln bedeutet als auf normalen Halse Kursen und nicht funktioniert, sobald das Boot rollt. Wenn die Mannschaft durch Bewegen ihres Körpergewichtes das Rollen des Bootes nach Lee verhindert, kann die Zeit des Segelns Wing-and-Wing verlängert werden. Dieser Trick wird Ihnen definitiv einiges an Bewunderung am Tresen des Yacht Clubs einbringen.

Gennaker Manöver

Die J80 kann mit einer vierköpfigen Besatzung gut auf dem Regattakurs gesegelt werden. Wir werden die Manöver detailliert für alle vier Personen den Steuermann, Crew hinten, Crew mitte und Crew vorn beschreiben.

Gennaker setzen

Die Crew mitte fährt den Gennakerbaum aus, zieht den Gennaker aus dem Niedergang und versichert sich, dass sich das Gennakerfall vor den Salingen befindet.

Die Crew hinten zieht mit der Halsleine den Gennakerhals ein Stück aus dem Niedergang heraus und übergibt das Ende der Halsleine an den Steuermann für die Rundung der Tonne.

Die Crew vorn setzt auf Kommando des Steuermanns den Gennaker.

Die Crew mitte führt den Gennaker aus dem Niedergang heraus.

Die Crew hinten rollt schnell die Fock ein.

Der Steuermann zieht den restlichen Weg der Halsleine, bis der Hals am Gennakerbaum ist.



Die Fock eingerollt zu bekommen ist der Schlüssel zum erfolgreichen schnellen Setzen. Dies gibt dem Gennaker fast augenblicklich ungestörten Wind. Der Steuermann muß daran denken, die Großschot nicht zu sehr zu fieren, da sonst der Gennaker hinter dem Baum und gegen die Salinge geklemmt wird.

Halsen mit Gennaker

Das Halsen eines asymmetrischen Spinnakers ist ganz anders, als es die meisten Leute gewöhnt sind. Shore Sails hat eine Technik für kleinere Boote entwickelt, welche das Drehen der J80 vereinfacht und zu einer erfolgreichen Halse führt, ohne das Segel zu verwickeln.

Zuallererst benötigen Sie einen Trimmer, der reizbar und aggressiv ist und der während jeder Halse stärker als ein Pferd ziehen will. Das hilft um das Segel eiligst um das Vorstag herum zu bekommen. Die Geschwindigkeit des Trimmers ist äußerst wichtig!

Schritt 1: Bereiten Sie die gesamte Crew auf das Manöver vor und sorgen Sie dafür, dass die alte Gennakerschot frei auslaufen kann. Ziehe alles Lose aus der Halsleine.

Schritt 2: Der Steuermann oder ein anderes Crewmitglied übernimmt die alte Gennakerschot. Wenn das Boot langsam auf Vorwindkurs gesteuert wird, wird die Schot gefiert um eine gute Segelstellung aufrechtzuerhalten. Wir lassen den Steuermann die Schot fieren, da er ein besseres Gefühl dafür hat, wie das Boot durch den Wind dreht. Wenn das Schothorn in der Nähe des Vorstags ist, zieht der Trimmer die neue Schot und die Crew mitte holt die neue Schot direkt von dem Schothorn (auf der windzugewandten Seite des Bootes). Es hilft eine Markierung an dem Punkt auf der Schot zu haben, wenn sich das Schothorn vor dem Vorstag befindet.

Schritt 3: Wenn das Segel das Vorstag passiert hat und sich auf dem neuen Bug zu füllen beginnt, arbeiten der Steuermann und die Crew vorn zusammen, um den Baum auf die andere Seite zu ziehen. Der Steuermann luvt auf den neuen Kurs. Der Trimmer fiert die Schot auf den korrekten Trimm für den neuen Kurs.

Recht häufig muß die Schot um bis zu 1,8 m gefiert werden. Seien Sie darauf vorbereitet, dass das Boot sich nach der Halse überlegt. Die Crew sollte bereit sein durch Gewichtsverlagerung nach Luv das Boot aufzurichten und dadurch das Boot aus der Halse heraus zu beschleunigen.

Bergemanöver

Die Bergemanöver mit asymmetrischen Spinnakern sind knifflig. Wir bergen bei normalen Kreuz/ Vorwind oder Dreiecksregattakursen immer auf der Backbordseite, es sie denn, ein Gybe-Set (Setzen nach Halse) ist an der nächsten Luvmarke gewährleistet. Es gibt drei grundlegende Bergeweisen, die bei jeder Leetonnen Annäherung funktionieren sollten; das Bergen in Luv, in Lee und das mexikanische Bergen.

Bergen in Luv

Wenn Sie sich der Leemarke nähern, prüfen Sie ob das Fall klar liegt und entrollen die Fock. Halten Sie etwas höher als die Marke, damit Sie später noch abfallen können, um Druck aus dem Gennaker zu nehmen. Wenn Sie bereit sind, holt die Crew mitte den Gennaker an der unbenutzten Schot. Wenn er das Segel in der Hand hält, löst die Crew vorne die Halsleine, um das Unterliek des Segels einzusammeln. Vergewissern Sie sich, dass das Unterliek auf dem Deck bleibt, damit das Segel nicht ins Wasser kommt. Das Fall sollte losgeworfen werden, sobald das Unterliek außer Gefahr ist. Sie wollen nicht Schleppnetz fischen! Ziehen Sie den Gennakerbaum ein, klarieren das Boot und runden die Tonne.

Bergen in Lee

Wenn Sie sich der Leemarke nähern, kontrollieren Sie ob Fall und Halsleine klar liegen. Es gibt zwei Arten des Bergen in Lee.



Option A: Tack Blow-Away (Wende Bergen)

Die Crew mitte übernimmt die Schot. Wenn bereit, wird die Halsleine losgeworfen und begonnen das Segel einzusammeln. Lösen Sie das Fall, wenn das Unterliek fast ganz eingesammelt und das Segel unter Kontrolle ist. Ziehen Sie den Gennakerbaum ein, klarieren das Boot und runden die Tonne.

Option B: Floater Drop (Schwebe Bergen)

Übertrimmen Sie die Schot so, dass das Unterliek dicht gestreckt ist. Die Crew mitte übernimmt die Schot. Wenn bereit, werfen Sie das Fall los. Das Segel wird schnell entlang des Achterlieks bei straffem Unterliek zusammengerafft. LÖSEN SIE KEINESFALLS den Gennakerbaum, bevor das Segel im Boot und unter Kontrolle ist. Ziehen Sie den Gennakerbaum ein, lösen die Halsleine und beende das Bergen.. Klarieren Sie das Cockpit und runden die Tonne.

Mexikanisches Bergen

Vom berühmten America's Cup stammt der Mexikaner, ein simultanes Halsen-Bergen. Wenn Sie sich der Leemarke mit Wind von Steuerbord annähern, müssen Sie Halsen, um die Marke Backbord zu runden. Das Fall liegt klar zum Bergen und die Fock ist ausgerollt. Unmittelbar vor der Halse übertrimmen Sie den Gennaker, um das Unterliek dicht zu ziehen. Die Crew mitte ergreift die Gennakerschot in der Nähe des Schothorns. Wenn der Steuermann das Boot halst, sollte die Mannschaft anfangen das Segel so hereinzuziehen, dass das Unterliek an Deck und nicht ins Wasser kommt. Der weitere Ablauf ist der wie beim Bergen in Luv.

Wie bei allen Manövern macht Übung den Meister. Viel Glück mit Ihrer J80. Der beste Weg um sich an die Geschwindigkeit heranzuarbeiten, ist auf dem Wasser Wenden, Halsen, Gennaker Setzen und Bergen zu üben. Viel Spaß mit einem der besten Sportboote die es gibt!

J80 Kreuzkurs Trimm Tabelle (!!! US Boote haben anders angeordnete Püttingeisen!!!)

Wind kn	Baum	Großschot/ Topplatte	Großsegel Vorliekstrecker	Achterstag	Fockfall Holepunktposition
0-6	mittschiffs	5 ° offen	Falten am Vorliek	lose	1 Loch vor den Püttings
7-10	0-7,5 cm nach Lee	parallel zum Baum	80% der Falten entfernt	ohne Durchhang	auf Höhe Pütting
11-14	15-30 cm nach Lee	5° offen	80% der Falten entfernt	Reduziere Gegenbauch	1 Loch hinter Püttings
15 +	Ausserhalb Ecke des Spiegels	5° - 10° offen	glattes Vorliek	Sehr dicht	2 Löcher hinter den Püttings



Ergänzungen Mai 2004:

Fockschiene:

Bohren Sie zur feineren Verstellung der Fockschotholepunkte noch je zwei zusätzlich Löcher zwischen die vorhandenen Löcher.

Fockfall:

Zum leichteren Verstellen der Vorliekspannung kann in das Fockfall mit Hilfe von zwei Slipstecks eine Talje geknotet werden. So ist das Nachsetzen auch ohne Winsch möglich.

Grundeinstellung für Leicht- bis Mittelwind: GER 508 „Needles & Pins“ Münker/ Hecht:

besegelt mit:

Großsegel: Faber Münker BM4

Fock: Faber Münker JK3/ JK4

Vorstaglänge: 10.065 mm

Mastfußposition: Hinterkante Mast bis Hauptschott 250 mm

(entsprechend: Vorderkante Mastfußplatte bis Lufttank 135 mm und
Hinterkante Platte bis Hauptschott 225 mm)

Riggspannung:

Gemessen mit Mast in Deckkragen zentriert (wie J-europe)

Bei völlig losem Achterstag, Großschot und Großfall völlig lose

Oberwant: 370 kg

Mittelwant 120 kg

Unterwant: „handwarm“ ca. 50- 70 kg

Daraus erfolgt eine Mastvorbiegung von 50- 60 mm