

Trimmanweisung

Für den neuen schwarz eloxierten DYAS-Mast der
Firma Union for Masts, Auslieferung ab 1974

Mit Ihrer DYAS erhalten Sie ein modern konzipiertes Rigg. Wir haben ein solches Rigg gewählt, da man davon überzeugt ist, dass Ihre DYAS als anerkannte DSV-Klasse auch ein modernes flexibles Regattarigg haben muss.

In Zusammenarbeit mit der Union for Masts und der Firma North Sails wurde dieses Rigg entwickelt. Gleichzeitig verlangt ein solches Rigg aber auch, dass es sorgsamer getrimmt, eingestellt und behandelt wird. Wir machen deshalb unsere Kunden darauf aufmerksam, dass man den Erfolg eines solchen modernen Riggs nur dann haben wird, wenn man den Mast ordnungsgemäß trimmt und die Trimmtipps, die Sie nachfolgend erhalten, auch berücksichtigt.

1) Mastposition

Es ist bekannt, dass die Mastposition nicht nur von der Konstruktion eines Schiffes abhängt, sondern ebenso durch ein unterschiedliches Mannschaftsgewicht oder durch unterschiedliche Wind- und Wellenbedingungen anders gewählt werden kann. Grundsätzlich sollte aber die für die DYAS-Klasse inzwischen von erstklassigen Spitzenseglern herausgefundene Standardstellung für den Mast gewählt werden. Wantenlängen, Deckklötze und alle Standardeinrichtungen wurden bei dieser Mastposition abgestimmt. Der Mast ist mit einem Abstand von 7-8 cm von der Vorderkante Loch bis Vorderkante Mast in das Mastloch hineinzustellen. Die Fußposition auf der Fußschiene ergibt sich damit automatisch. Für den Fall dass einige Boote für eine solche Maststellung im Deck kein Verbolzungsloch auf der Mastfußschiene haben sollten, muss nachträglich ein zusätzliches Loch gebohrt werden. Durch die Änderung des Mastfußes und durch die Neuproduktion des neuen Riggs ergaben sich hier einige Umstellungen.

2) Mastfall

Sie stellen den Mast so auf und setzen die Wanten so an, dass bei durchgesetztem Vorstag der Mast einen Mastfall von ca. 15 cm hat. Dieses Maß können Sie jederzeit messen, indem Sie irgend ein Gewicht an Ihr Großfall hängen und dann sehen, wie weit das Großfall von der Hinterkante Mast - am Baum gemessen - ausschlägt. Hier sollte als Minimum ein Maß von ca. 15 cm unbedingt erreicht werden. Selbstverständlich kann man den Mastfall bei leichten Winden etwas weniger wählen, bei mehr Wind kann mehr Mastfall absolut vorteilhafter sein. In diesem Fall müssen bei mehr Wind die Wanten fester genommen werden.

3) Mastklotz bzw. Fixierung im Deck

Bei einem flexiblen, modern arbeitenden Rigg ist es erforderlich, den Mast ab etwa Windstärke 4 in Deckshöhe zu fixieren. Dies geschieht mit einem Mastklotz, der ab dem Datum der Trimmanweisung allen Booten mitgegeben wird.

Dieser Mastklotz ist so geschnitten, dass er, bei der angegebenen Mastposition im Deck und dementsprechendem Mastfall, so an der Vorderkante Mast hineingesetzt werden kann, dass er noch ca. 1 cm Spiel hat. Selbstverständlich ist es jedem Segler überlassen, bei Veränderung der Mastposition sich auch weitere Teile zu verschaffen, um somit immer wieder den Mast bei mehr Wind im Deck zu halten, das heißt, eine Unterstützung zu geben, dass der Mast in Deckshöhe nicht nach vorne durchbiegen kann.

Boote, die vor dem Termin dieser Trimmanweisung ausgeliefert wurden, sollten ebenfalls nicht ohne einen solchen Mastklotz gesegelt werden.

Achtung:

Bitte fordern Sie einen solchen Mastklotz an, falls Sie ihn nicht schon haben.

4) Unterwanten

Weiterhin wurde zur besseren Trimmmöglichkeit des flexiblen Riggs der Mast mit 2 Unterwanten ausgerüstet. Die Unterwanten werden an Deck an Augbolzen ca. 4 cm hinter den Oberwanten angesetzt. Eine Verstellmöglichkeit ergibt sich durch die Lochbleche.

Normalerweise sollte davon ausgegangen werden, dass der Mast eine harmonische Kurve hat. Dies bedeutet, man soll die Unterwanten bei leichten und mittleren Winden nur so lose ansetzen, dass sie gerade zum Tragen kommen. Sie werden stramm, wenn der Mast in seine Biegekurve fällt. Bei mittlerem und mehr Wind, wenn der Mast von Haus aus stärker durchbiegen möchte, werden die Unterwanten etwas fester angesetzt, damit der Mast dann im unteren Bereich gehalten wird. Bei Starkwind sollen die Unterwanten über die Lochbleche einerseits so stramm durchgesetzt werden, dass der Mast im unteren Bereich nicht stark durchbiegen kann, andererseits aber nicht so fest durchgesetzt, dass der Mast in diesem Bereich nach hinten gebogen wird, das heißt, einen sogenannten **S**-schlag bekommt. Nach wie vor muss auf eine harmonische Mastkurve geachtet werden.

Wichtig: Ein deutliches Zeichen für einen zu stark durchgebogenen Mast ist, wenn sich schräg nach unten verlaufende Falten im Segel ergeben, also nicht Falten, die senkrecht auf den Mast laufen sondern Falten, die vom Mast weg meist vom mittleren Teil des Mastes - schräg nach unten laufen. Diese Falten zeigen an, dass der Mast in Deckshöhe entweder zu wenig gekeilt oder die Unterwanten zu lose gefahren werden.

5) Schotführung bzw. Anbringung der Blöcke am Großbaum und Niederholerbedienung

Durch die Position der Großschotblöcke am Baum kann ein drückender bzw. nach hinten gehender Faktor auf die Mastbiegung ausgeübt werden.

Liegen die Großbaumblöcke hinterhalb des Travellers, so üben sie durch das Dichtnehmen der Groschot einen Druck auf den Mast aus, das heißt, sie schieben den Mast in diesem Bereich nach vorne. Wünschen Sie also bei leichten Winden etwas mehr Mastbiegung, so können Sie dieses durch nach hinten versetzte Blöcke erreichen. Biegt der Mast aber im anderen Fall zuviel durch, müssen die Blöcke so versetzt werden, dass sie vorderhalb des Reitbalkens angreifen, so dass mit Dichtnehmen der Großschot der Mast mehr in diesem Bereich gehalten wird. Die Beachtung dieses Tipps ist äußerst wichtig

Die gleiche Funktion übt der Baumniederholer aus. Setzt man den Niederholer zu stark an, wird der Mast durch den Baum nach vorne gedrückt. Andererseits kann der Niederholer aber auch im letzten oder vorletzten achteren Loch der Mastfußschiene gefahren werden und übt hier einen weit geringeren, nach vorne gerichteten Druck auf den Mast aus.

6) Mastfallschloß

Der Mast ist mit einem Stauchdruckentlaster ausgerüstet. Das Großfall hängt sich also in einen Beschlag am Masttop ein. Bevor sie Ihren Mast aufriggen, bitten wir Sie, sich einmal anzusehen, wie dieses Mastfallschloß funktioniert. Es ist sehr einfach. Sie ziehen das Segel hoch und dabei hakt eine auf das Fall aufgepresste Kugel in einen Schlitz ein, dem sogenannten Mastfallschloß. Sie brauchen also das Großfall nicht mehr an einer Klemme zu belegen, sondern können es aufschließen und neben den Mastfuß unter Deck legen.

Zum Segelbergen setzen Sie das Großfall noch weiter durch, dabei rutscht die Kugel wieder aus der Sperrklinke heraus und durch den inneren Teil des Mastfallschlusses zurück und das Segel ist entlastet. Ein einmaliges Klicken beim Segelsetzen zeigt Ihnen an, dass die Kugel eingerastet ist; ausgerastet ist sie jedoch gleich wieder wenn Sie das Fall zu weit durchgesetzt haben und ein zweimaliges Klickgeräusch vernehmbar ist. Selbstverständlich gibt es Stauchdruckentlaster, die ähnlich funktionieren. Wir wissen, dass dieses Prinzip anfangs etwas mehr Gefühl und Übung verlangt als eine normale Hakenschiene, andererseits haben wir aber dieses Prinzip gewählt, um die Flexibilität des Mastes nicht negativ zu beeinflussen. Wir sind sicher, dass Sie bei kurzer Übung und sachgemäßer Handhabung mit dieser Arretierung viel Freude haben werden.

7) Durchsetzen des Vorstags

Es ist unbedingt wichtig, dass die Fockanschnittkante steif ist, damit man eine maximale Höhe erreichen kann. Dies bedeutet, dass das Fall durch die Stagreiter hindurchgeführt werden soll, so dass dann das Drahtvorliek des Vorsegels und das Fockfall als Anschnittkante zum Tragen kommen. Ist dieses vorne eingehakt oder verbolzt, sollte man das Vorstag gegen die Wanten durchsetzen.

Wichtig:

Bitte, berücksichtigen Sie, dass bei zunehmendem Wind der Mast eine stärkere Biegung bekommt und damit das Vorstag wieder los wird. In diesem Fall muss also das Vorstag mit dem Vorstagstrecker weiter durchgesetzt werden, trotzdem muss aber noch genügend Mastfall vorhanden sein. Bei weiter zunehmendem Wind sollte daher der Mastfall durch stärkeres anziehen der Wanten vergrößert werden.

8) Achterstag

Bitte beachten Sie, dass das Achterstag zwei wichtige Funktionen zu übernehmen hat. Bei leichten und mittleren Winden kann man mit dem Achterstag das Segel trimmen. Doch viel wichtiger ist, dass es dem Mast vor dem Wind, besonders bei Starkwindverhältnissen, einen zusätzlichen Halt gibt. Der Mast muss bei starkem Wind zusätzlich am Top, insbesondere bei Spinnakerkursen, gehalten werden, damit er nicht im Topbereich mit dem Spinnaker zu stark nach vorne gezogen wird und so der Mast im unteren Bereich nach hinten ausbricht. Wir empfehlen daher das Achterstag so zu fixieren, dass selbst bei einem Rausfallen der Schot des Achterstagstreckers aus einer Curryklemme das Achterstag immer noch zum Tragen kommt. Probieren Sie selbst, ob dies der Fall ist, indem Sie zuerst den Mast genau senkrecht ins Boot stellen. Bei dieser Position muss das Achterstag stramm werden und dabei der auf dem Drahtvorläufer des Achterstagstreckers aufgebrachte Stopper unter Deck am Durchlaufblock anstehen.

Ein Stopper kann auch in der Form angebracht werden, dass bei senkrecht stehendem Mast und straff durchgesetztem Achterstag ein Knoten in die Schot des Achterstagstreckers an der Stelle gemacht wird, wo sie bei dieser Position gerade durch die Bohrung an der Curryklemme am achteren Cockpitrand läuft.

Anlage:

Artikel der Firma North Sails über „das flexible Rigg“

Wir finden diesen Artikel sehr interessant, da er klar aufzeigt, wo die Vorteile eines flexiblen Riggs liegen, aber gleichzeitig auch erläutert, wo die Nachteile liegen können.

Wir sind davon überzeugt, dass das neu konzipierte Rigg der Dyas den vielfach an uns herangetragenen Wunsch nach einem trimmfähigeren Mast gerecht wird. Es bietet insbesondere leichteren Mannschaften die Möglichkeit, auch bei mehr Wind das Boot auszutrimmen, andererseits sind wir uns aber auch darüber im klaren, dass ein solches Rigg etwas mehr Sorgfalt und Beachtung bedarf. Wir glauben aber, dass ein anspruchsvoller Segler gerne diese Sorgfalt aufbringt und hoffen, dass wir mit diesen Instruktionen und dem Beilageblatt von North Sails jedem Segler genügend Informationsmaterial gegeben haben. Bitte, rufen Sie uns an, falls Sie dennoch diesbezügliche Probleme haben sollten. Auch dürfen wir Ihnen mitteilen, dass sich die Firma North Sails bereiterklärt hat jedem Kunden spezielle Trimmfragen zu beantworten, wenn Probleme mit Rigg und Segeln bestehen.