

VX One Trimmanleitung

1. Boot & Mast – Grundeinstellungen

1.0 Mast zentrieren

- Setze eine Bleistiftmarkierung knapp vor den Wanten auf einer Seite der Scheuerleiste.
- Miss von dort bis zum Bug und übertrage dieselbe Distanz auf die andere Seite.
- Messe mit dem Fockfall zu diesen Markierungen.
- Passe die Oberwanten so an, dass der Mast mittig steht.
- Passe auch die Mittelwanten an, so dass der Mast in sich gerade steht (in Mastnut hochschauen).

1.1 Mastposition

Einstellung	Wert
Mastfuß	3. Loch von hinten
<p>Achte darauf, die Klassenregel C.9.3 einzuhalten.</p> <p>(a) Mastabmessungen</p> <p>Die Position des Mastfußes wird durch den Abstand zwischen der Hinterkante des Mastfußes – also dem Teil des Mastfußes, der unter der Mastendkappe hervorsteht und auf Höhe der Mastnut gemessen wird – und dem Deck-Referenzpunkt gemäß ERS F.2.2 definiert. Dieser Abstand muss mindestens 3326 mm und darf höchstens 3336 mm betragen.</p> <p>Am Mast muss außerdem eine obere Begrenzungsmarkierung angebracht sein. Der Abstand zwischen der Position der unteren Begrenzungsmarkierung (deren tatsächliche Markierung nicht erforderlich ist) und der Unterkante der oberen Begrenzungsmarkierung muss gemäß ERS F.2.2 7026 mm betragen.</p> <p>Die Breite der Begrenzungsmarkierung hat gemäß ERS F.1.9(a)(i) 18 mm zu sein.</p> <p>(b) Mastfußkeil</p> <p>Es ist zulässig, auf der Rückseite des Mastfußes einen Keil anzubringen, der als „Mastfußkeil“ bezeichnet wird. Dieser Keil wird zwischen dem Mastfuß und dem hinteren Bolzen im Mastschuh eingesetzt und dient dazu, die Bewegung des Mastfußes zu reduzieren.</p> <p>Der Keil darf aus beliebigem Material bestehen und beliebige Abmessungen haben, solange er nicht über die Oberkante oder die hintere Kante des Mastfußes hinausragt. Wichtig ist, dass der Mast nicht auf dem Keil aufliegt.</p> <p>Sollte der Keil über den hinteren Mastbolzen hinausragen, ist dies nur dann erlaubt, wenn der Keil ein Loch enthält, durch das der hintere Mastbolzen weiterhin in seiner normalen Position verwendet werden kann.</p>	

2. Riggtrimm nach Windstärke

Um die Grundeinstellung des Riggs vorzunehmen, verwende ein PT-1 Loos Tension Gauge (LE Einheit), um die Spannung der Ober- und Unterwanten zu prüfen.

Die Babywanten müssen während der gesamten Einstellung von Ober- und Unterwanten lose sein.

Beginne die Oberwanten auf 28 LE einzustellen. Dann juwstiere die Unterwanten auf 18 LE.

Überprüfe danach erneut Ober- und Unterwanten, da sich beide verändern, wenn du eine Seite spannst oder entspannst. Wenn Ober- und Mittelwanten korrekt eingestellt sind, dann spanne die Babywanten auf 11 LE. Überprüfe, ob der Mast die richtige Vorbiegung hat, in dem du das Großfall straff zum Lümmelbeschlag ziehst.

Wenn du alles richtig gemacht hast, dann sollte die Mastvorbiegung auf Salinghöhe: 55 mm sein.

Für leichten Wind muss die Riggspannung reduziert werden, um mehr Vorstagdurchhang zu erzeugen - das gibt der Fock mehr Power. Die leichteste Einstellung entspricht ca. 2 LE Stufen weniger als die Grundeinstellung in der folgenden Tuning-Tabelle. Die nachstehende Tabelle folgt dabei ungefähr einem Verhältnis von 2:1 (Oberwanten:Unterwanten).

Bei Starkwind über 20 Knoten wird dagegen deutlich mehr Spannung benötigt, um den richtigen Vorstagdurchhang und die Mastbiegung zu halten. Daher sollten ab 20 Knoten die Oberwanten 3-4 LE Stufen höher eingestellt werden. Das Verhältnis ändert sich hier auf 1:1.

Grundsätzlich kann man sagen, stelle die Riggspannung immer so ein, dass die Leewant der Oberwanten gerade beginnt, lose zu werden - nicht schlapperig, aber nicht mehr straff. Starte mit der Einstellung aus der Tabelle für die geschätzte Windstärke. Wenn die Leewant beim Amwindsegeln stark wackelt, spanne beide Seiten gleichmäßig nach, bis sie nur noch leicht lose ist. Wenn der Wind abnimmt, oder du zu hart getrimmt hast, löse beide Seiten gleichmäßig, bis ein leichtes Wackeln sichtbar wird.

Wind (kn)	Oberwanten in LE	Unterwanten in LE	Babywanten in LE
0-6	-2	-1	-0,5
6-10	Basis 28 LE	Basis 18 LE	Basis 11 LE
10-12	+2	+1	+0,5
12-14	+4	+2	+1
14-16	+6	+3	+1,5
16-18	+8	+4	+2
18-20	+10	+5	+2,5
20-22	+12	+6	+3

3. Justierungen an Bord

3.1 Oberwanten (Leewant-Kontrolle)

Beobachtung	Maßnahme
Leewant sehr loose	Beide Seiten nachspannen
Leewant sehr straff	Beide Seiten lösen
Leewant leicht lose	Optimal

3.2 Unterwanten (Spannungsfalten)

Faltenposition	Bedeutung	Maßnahme
Diagonal über den Salingen	Zu lose	Unterwanten spannen
Diagonal unter den Salingen	Zu straff	Unterwanten lösen
Gleichmäßig verteilt Richtung Schothorn	Optimal	–

4. Großsegeltrimm

4.1 Großschot

Bedingung	Einstellung
Normal	Sehne Topplatte parallel zum Baum
Höhe laufen	Sehne Topplatte leicht luvseitig
Leichtwind/Chop	Sehne Topplatte 5–7° öffnen
Starkwind	Mit Schot viel arbeiten; aufrecht segeln

4.2 Unterliekstrecker

Bedingungen	Abstand Schothorn zu Messmarke
Starkwind (>15 kn)	Auf Anschlag
Chop / mehr Power	3cm zu Messmarke
Vorwind	4cm–4,5cm zu Messmarke

4.3 Cunningham

Wind	Einstellung
< 10 kn	kaum Zug
11–15 kn	Falten entfernen
> 15 kn	ordentlich spannen

4.4 Niederholer

Wind	Einstellung
Leichtwind	leicht
Starkwind	ordentlich ansetzen

Vorwind	öffnen, Top gut twisten lassen
---------	--------------------------------

5. Focktrimm

Wind	Fockschot	Fockfall	Schothornplatte	Fockschlittenwinkel
< 10 kn	Mittlere Latte 5–7° nach außen	leichte Falten	5. von unten	5–7°
11–15 kn	Mittlere Latte parallel mittschiffs	Falten verschwinden	4. von unten	5–7°
> 15 kn	mehr Twist, Schot öffnen	gut durchsetzen	3. von unten	9–10°

Die Fock ist extrem wichtig für einen guten Amwindspeed.

Bei Speedproblemen ist die Fock meist zu dicht getrimmt. Also immer zuerst die Fock etwas öffnen und erst dann andere Maßnahmen versuchen.

6. Gennakertrimm

Kriterium	Wert
Luvliek-leicht einfallen lassen	80–100 mm
Leichtwind	Schot aktiv fahren
Starkwind	Steuern kontrolliert einfallendes Liek
Ziel	Konstanter scheinbarer Windwinkel

7. Bootstrimm

7.1 Am Wind

Kriterium	Wert
Krängung	5–7°
Fock-Luv Windfaden	45° nach oben steigen lassen
Fock-Lee Windfaden	Soll sauber horizontal nach achtern auswehen
Priorität	Geschwindigkeit vor Höhe

7.2 Gennaker Kurs

Kriterium	Wert
Krängung	Leekrängung 5–10°
Bugfreiheit über Wasser	100–150 mm
Crewposition	Leichtwind: vorne / Starkwind: achtern