

MELGES
Performance Sailboats

MELGES²⁰

**Benutzerhandbuch
MELGES 20**

MELGES 20 Benutzerhandbuch

Takel- und Trimmanleitung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Vorbereitungen	3
Trailer und Boot	3
Rumpf, Ruder und Kiel.....	4
Rumpf.....	4
Ruder	4
Kiel.....	4
Ein- und Auswassern der MELGES 20	4
Einwassern über die Sliprampe.....	4
Einwassern mit dem Kran.....	5
Rigg einstellen	7
Mast stellen	7
Mast-Trimmm.....	9
Decks-Vorbereitung	10
Vorstag und Fock anschlagen.....	11
Gennaker anschlagen.....	12
Weitere Details	13
Leinen & Falle	13
Ruder	13
Motor	14
Rigg-Spannung.....	14
Segeltrimm	15
Grossegeltrimm.....	15
Unterliekstrecker	16
Baumniederholer	16
Cunningham	16
Focktrimm	16
Fock-Cunningham.....	17
Jakobsleine.....	17
Gennaker-Trimmm	17
Halsen mit dem asymmetrischen Spinnaker	17
Gennaker setzen	18
Gennaker bergen.....	18
Schlussfolgerung	19
Üben – Üben – Üben!.....	19
Kontaktieren Sie uns	19

Einleitung

Die folgende Einstell-Anleitung soll ein guter Ausgangspunkt für die Einrichtung der MELGES 20 sein. Je nach Besatzungsgewicht, Wind- und Seegang und Segelstil müssen Sie eventuell Ihr Setup etwas von dem ändern, was hier angegeben wird.

Sollten Sie nach dem Lesen dieser Anleitung noch Fragen haben, zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren. Gerne werden wir diese im Detail mit Ihnen besprechen. Das Ziel dieser Anleitung ist es, ein Rigg-Setup zu erreichen, das in allen Bedingungen und auf allen Kursen möglichst schnell ist.

Vorbereitungen

Eines der wichtigsten Dinge, die Sie und Ihr Team in der Vorbereitung auf Hochleistungs-Rennen machen können, ist, dass Ihre MELGES 20 wirklich rennbereit ist. In diesem Abschnitt sind nur einige Elemente aufgeführt, die für den Erfolg auf der Rennstrecke entscheidend sind.

Trailer und Boot

Achten Sie beim Transport Ihrer MELGES 20 darauf, dass die Kielbombe immer perfekt im Kielbett des Anhängers sitzt. Wenn das Boot korrekt auf dem Anhänger platziert ist, befindet sich die Bombe genau in der Mitte des Kielbettes mit Platz in der Kielbox sowohl vorne als auch hinten am Kiel. Schützen Sie mit dem mitgelieferten, vorgeschnittenen Schaumstoff die Kielkanten/-seiten. Auch verhindert dieser Bewegungen während der Fahrt. Viele Mannschaften versiegeln die Oberseite der Kielbombe und die Oberseite des Kielkastens mit Plastik, damit Schmutz und andere Ablagerungen nicht kratzen oder irgendeinen Teil des Kiels während des Reisens beschädigen können.



Bild 1



Bild 2

Rumpf, Ruder und Kiel

Die Klassenregeln erlauben keine Umformung dieser Bauteile.

Rumpf

Um auf Reisen oder wenn das Boot auf dem Trailer steht, optimal zu schützen, empfehlen wir den Kauf einer 2-teiligen Komplettversenning.

Ruder

Das Ruder sollte immer entfernt werden, wenn dieses nicht in Gebrauch ist. Dazu sollte das Ruder in seinem gepolsterten Ruderbeutel gelagert und an einem trockenen Ort vertaut werden.

Kiel

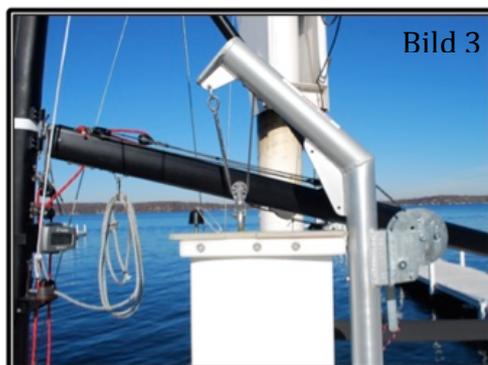
Wir haben gerade über die Betreuung von Ihrem Kiel gesprochen, wenn das Boot auf dem Anhänger ist. Vor dem Absenken des Kiels - entweder mit dem Kielkran oder einer elektrischen Hebeanlage - ist der Kielkasten und die Führungsschiene mit Frischwasser sauber zu reinigen. Stellen Sie sicher, dass der Kielkasten frei von Leinen oder Polsterung ist. Stellen Sie ausserdem sicher, dass Sie das Boot waagrecht halten, wenn Sie den Kiel oder das Boot auf dem Kiel anheben oder absenken, um zu gewährleisten, dass der Kielschaft nicht beschädigt wird.

Ein- und Auswassern der MELGES 20

Einwassern über die Sliprampe

Ob sie es glauben oder nicht, dann werden die meisten Schäden an den Booten verursacht. Beim Anfahren des Anhängers ist darauf zu achten, dass der Kielkasten gut mit Polsterung verpackt ist, da sich der Kiel verlagern will, sobald das Heck schwimmt.

Um das Boot zu slippen, müssen Sie den Kielkran verwenden und den Kiel ganz anheben, jedoch so weit, dass die Bombe den Rumpf gerade nur berührt (Kielkran ganz nach oben, siehe Bild 3 & 4).



Einwassern mit dem Kran

Bei Verwendung eines elektrischen Hebezeugs:

Achten Sie darauf, das Boot waagrecht oder vielleicht ein paar Zentimeter schräg nach vorne geneigt, zu halten. Schützen Sie den Kiel so gut wie möglich. Auch durch die leichte Neigung nach vorne schützen Sie die Salinge davor, mit dem Hebezeug hochgehoben zu werden. Das Hebezeug muss an den Salingen vorbeigleiten können, ohne diese zu beschädigen.

Achten Sie darauf, den Kielschaft nicht zu beschädigen, wenn Sie den Bug nach unten ziehen. Der Schaft ist dann besonders anfällig.



Es gibt zwei Verfahren das Boot mit einem Kran einzuwassern:

Eine Variante ist, den Kiel vorgängig zu senken. Die zweite Variante ist, das Boot mit hochgehobenem Kiel und dem Kielkran einzuwassern und den Kiel im Wasser abzusenken.

Um das Boot mit der „**Kiel-unten**“-Methode zu wassern, haken Sie das Hebezeug nur in die Hebebänder ein und nicht zusätzlich an die Oberseite des Kiels. Binden Sie jeweils eine Hebegurte vom Hebezeughaken an das Heck, an den oberen Kielbolzen und zu beiden Wantenspannern. Prüfen Sie, ob sich das Boot waagrecht, evtl. ganz leicht nach vorne geneigt, anhebt. Wenn dies so ist, heben Sie das Boot vorsichtig und langsam an bis der Kiel ganz unten ist und sich schliesslich vom Anhänger hebt. Ziehen Sie dann den Bug etwas mehr nach unten, um den Mast vom Kranarm freizuhalten. Dieses Verfahren darf nur verwendet werden, solange die Wassertiefe bei der Einwasserungsstelle tiefer ist, als der Tiefgang des Bootes, welcher 1.371 Meter beträgt.

Achten Sie beim Anheben vom Anhänger und beim Einwassern des Bootes darauf, dass der Kielschaft nicht durch den Kielkasten beschädigt wird.

Stellen Sie ausserdem sicher, dass der Kielkasten frei von Leinen etc. ist, so dass der Kiel frei in seine Position gleiten kann.

Die **sicherere und bevorzugte** Einwasserungs-Methode ist, den **Kiel oben** zu belassen und nach Einwassern **mit dem Kielkran abzusenken** (siehe Bild 1 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7).

Um diese Methode zu verwenden, installieren Sie den Kielkran hinter dem Kiel (Bild 4) und befestigen Sie den Kiel-Aufroller am Hebering, den Sie in die Oberseite des Kiels schrauben. Markieren Sie die Höhe der Kielplatte in hochgehobenem Zustand auf dem Kielkran. So verhindern Sie ein zu starkes Anheben des Kiels, wenn Sie diesen einmal nicht sehen, z.B. vor dem Auswassern. Ein zu starkes Anheben des Kiels würde den Rumpf beschädigen.

Entsperren Sie nun die Kielkran-Winde und bringen Sie einen leichten Zug auf den Kiel. **Es ist sehr wichtig, den Kiel im Kielkasten mit den Polstern zu fixieren, um Beschädigungen am Kielschaft zu verhindern.**

Binden Sie die Hebebänder so an, dass diese möglichst die ganze Länge behalten. Ziehen Sie dazu ein Ende durch ein Auge am Boot und dann durch das andere Ende im Hebeband (geschnürte Variante).

Befestigen Sie so eine Hebegurte am Hebebolzen im Deck. Eine weitere Hebeleine befestigen Sie am oberen Querträger des Ruders und je eine weitere Gurte an die Wantenspanner. Das Boot sollte sich beim Anheben nun nach vorne neigen, um den Mast vom Kranarm freizuhalten.

Rigg einstellen

Mast stellen

Da die MELGES 20 werftseitig fast segelbereit geliefert wird, gibt es sehr wenig zu tun, um Ihr Boot und Mast vorzubereiten, um konkurrenzfähig zu sein.

Bei gelegtem Mast, ziehen Sie alle Falle zum Mastfuss und binden dies an der Unterseite des Mastes an. Stellen Sie auch sicher, dass die Wantenspanner gleichmässig eingestellt sind. Das heisst, mit einer ähnlichen Menge von Gewindegängen an der Ober- und Unterseite des Spannschlusses.

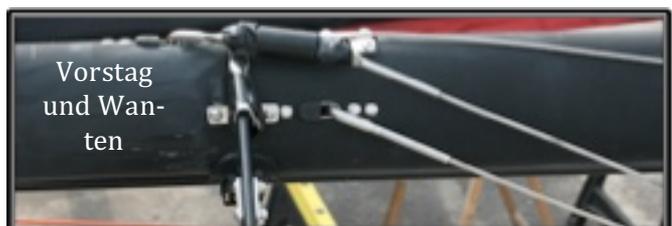
Eine andere Sache die wir gerne vornehmen, ist, eine leichte Schockleine in den Wanten zu befestigen. Dies verhindert einerseits ein Verheddern des Gennakers in den Wanten beim Setzen, andererseits ein Einhängen des Gennakers auf den unteren Salingen beim Bergen.

Die Schockleinen werden wie folgt angebracht:

Zwischen den beiden unteren Wanten, um die Vorderseite des Masts, ca. 15 – 20cm von den Befestigungspunkten der Wanten entfernt.

Weiter auch über den unteren Salingen, zwischen den Mittelwanten und den Diamants- tagen.

Ebenfalls zwischen den Mittelwanten und um die Vorderseite des Vorstages herum, etwa 30cm unterhalb dessen Befestigungspunktes.



Sobald das Rigg soweit bereit ist, können Sie den Mast nach achtern schieben, bis sich die Diamantstage etwa über dem Kiel befinden. Befestigen Sie den Mastfuss auf der Mastsetzplatte auf dem Rumpf. Fixieren Sie den Mast in der Maststütze auf der hinteren Mastbucht.

Befestigen Sie nun die Mittelwanten an den äusseren Wantenwagen. Vergewissern Sie sich, dass die Wantenwagen ganz vorne auf den Führungen sind.

Befestigen Sie auch die Unterwanten an den inneren Wantenwagen und stellen Sie sicher, dass auch diese ganz vorne auf den Führungen sind.

Wenn der Mast das erste Mal gesetzt wird, lösen Sie die Mittel- und Unterwanten zu mindestens 3/4 des Weges der Spannschlösser um das Befestigen des Vorstages zu erleichtern.

Stellen Sie die Diamantstage so ein, dass sich etwa 75mm Mastbiegung ergeben. Bei Verwendung eines Modell-A-Loos-Wantenspannungsmessers entspricht dies ungefähr dem Wert #32. Es ist wichtig, den Mast gerade zu stellen und die Spannung auf beiden Seiten gleich stark einzustellen. Durch das Spannen der Diamantstage bringen Sie mehr Vorbiegung in das Rigg. Das Diamant erfüllt zwei wichtige Trimm-Aufgaben:

Erstens setzen sie Vorbiegung in den Mast, um die Vorliekskurve besser in das Grossegel zu bekommen und das Rigg aufzurichten, um in einer Vielzahl von unterschiedlichen Bedingungen ohne ein Backstag segeln zu können. Der andere wichtige Aspekt der Diamantstage ist, dass sie die Spitze des Mastes stützen, wenn Sie unter Gennaker segeln. Dadurch ist es wichtig, genügend Spannung auf dem Diamanten zu haben, siehe Trimm-Matrix-Diagramm:

Wind Speed (Knots)	Uppers Track	Uppers Turnbuckle	Uppers Tension	Lowers Track	Lowers Turnbuckle	Lowers Tension (Kg)	Diamonds Turnbuckle	Diamonds Tension (Kg)	Headstay Turnbuckle	Jib Car	X sheet (mm)
2-6	0	-7		0 to 1	-1.5		0		+10	1 to 2	0 -25
7-10	0-2	-5		1 to 3	-1.5		0		+10	2 to 3	0-25
8-12	1-3	0	275	2	0	135	0	175	Base	3	0-25
11-14	2-4	+4		3 to 5	0		+8		0	3 to 4	0-25
13-18	3-5	+8		4 to 5	0		+12		0	4 to 5	0
16-20	5	+12		4 to 5	0		+16		0	5 to 6	0
18-25	5	+14		4 to 5			+22		0	6 to 8	0

MAST SETTINGS AT BASE

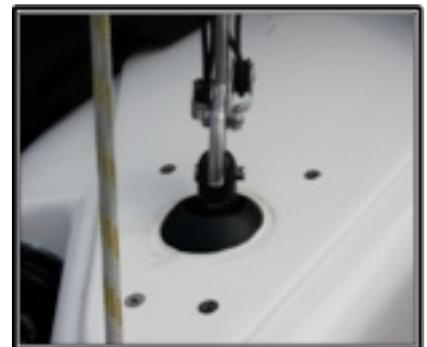
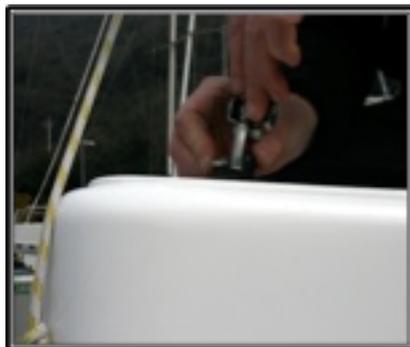
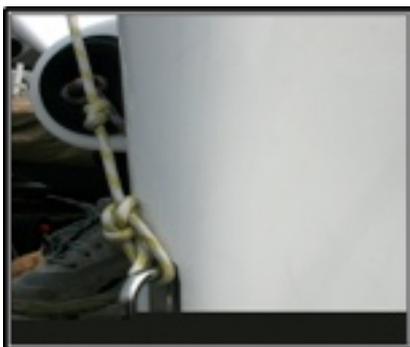
Top Spreader 115 mm - Back of track to straight line from diamonds
 Bottom Spreader 320 mm - Back of track to straight line from diamonds
 Mast Rake 9310 mm (30'6-1/2")

Vor dem Setzen des Mastes und dem Anschlagen des Vorsegels, sollte die Fockrollvorrichtung vorgerollt werden, damit diese bereit für das Ein- und Ausrollen des Segels ist. Beim Ausrollen des Vorsegels sollte die Fockrollvorrichtung gegen den Uhrzeigersinn drehen. Das heisst, beim Aufwickeln der Trommel im Uhrzeigersinn drehen, bis die Trommel mit der Rolleine aufgefüllt ist.

Es ist möglich, den Mast alleine zu stellen. Es wird aber leichter sein, wenn eine zweite Person zusätzlich am Vorstag zieht, während Sie den Mast aufrichten. Achten Sie darauf, dass der Mastfuss sicher in der Deckplatte verriegelt bleibt und nicht herauskommt, während Sie den Mast aufrichten. Schützen Sie den Kielschaft, indem Sie eine Segelta-sche über den Kiel setzen. Ein Spinnaker-Aufbewahrungsbeutel eignet sich bestens dafür.

Sobald der Mast gestellt ist, befestigen Sie den Vorstag am Auge der Fockrollvorrichtung.





Mast-Trim

Mit gestelltem Mast befestigen Sie ein 15-Meter-Massband am Grossfall. Ziehen Sie dieses Fall ins Masttop und belegen es in der Klemme. Stellen Sie sicher, dass die Wanten locker sitzen. Kontrollieren Sie dann die Spannung des Diamantes. Wie oben erwähnt sollte diese etwa # 32 auf dem Modell-A-Loos-Wantenspannungsmessers sein. Messen Sie als nächstes, ob der Mast zentriert ist, in dem Sie auf beiden Seiten des Bootes auf das Deck bei den Wantenwagen messen. Die Messung muss ein identisches Mass von

beiden Seiten ergeben. Nun messen Sie die Mastneigung. Dieser sollte leicht nach vorne geneigt sein, wenn die Mittelwanten lose sind. Messen Sie dies auch mit dem Massband vom Masttop zum Kreuzpunkt des Cockpitbodens und dem Querträger des Ruders. Diese Messung sollte 9445mm ergeben. Um das Mass anzupassen, ziehen oder lösen Sie das Spannschloss am Vorstag. Gleichzeitig muss aber auch die Spannung der Mittelwanten eingestellt werden. Diese sollte 130kg betragen. Immer wenn Sie das Spannschloss am Vorstag lösen oder anziehen, um die Mastneigung zu verändern, muss auch die Spannung der Mittelwanten angepasst werden. Wenn dies alles korrekt eingestellt ist, sollte sich die Spannung der Diamantstage auf ca. # 27 gelöst haben. Die Spannung des Diamantes ändert sich also mit der Spannungsänderung der Mittelwanten und umgekehrt. Achten Sie deshalb immer auf beide Wantenpaare, wenn Sie die Spannung überprüfen. Prüfen Sie am Schluss nochmals, ob das Masttop zentriert zur Bootachse ist und das die Mastneigung 9445mm beträgt.

Decks-Vorbereitung

Ab Fabrik wird die MELGES 20 regattabereit ausgeliefert. Die Klassenregeln erlauben einige kleine Änderungen, die hilfreich sind, um das Boot zu segeln.

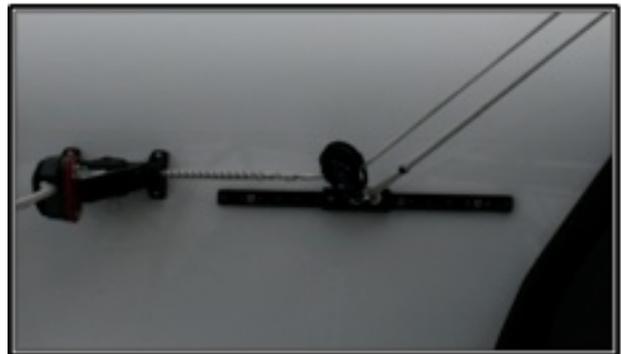
- Bei topgesetztem Gennaker markieren Sie mit einem wasserfesten Filzstift das Gennaker-Fall bei der Klemme.
- Bei voll ausgefahrenem Bugspriet markieren Sie auch die Tackleine / Bugsprietauszugsleine. Stellen Sie sicher, dass der richtige Knoten am vorderen Ende der Tackleine gebunden ist. Es empfiehlt sich, einen Palstek mit einem Auge von etwa 65mm zu binden. So kann verhindert werden, dass sich der Gennakerhals am Bugspriet verklemmt.
- Der Bugspriet ist zum Einziehen mit Gummistropfs versehen. Stellen Sie sicher, dass die Gummistropfs so angepasst sind, dass der Bugspriet einfach ausreichend zurückgezogen wird, jedoch nicht mit zu starker Kraft eingezogen wird.
- Befestigen Sie einen Karabiner an der Unterseite des Baumes beim Lümmelbeschlag. Knoten Sie dann das Ende des Gennakerfalles an diesem Karabiner, um zu verhindern, dass das Fall beim Bergen des Gennakers durch die Klemme und den Mast hochrauscht.

Vorstag und Fock anschlagen

Die MELGES 20 ist mit einem fixen Vorstag ausgerüstet. Befestigen Sie den Segelkopf am Harken-Drehgelenk am Vorstag. Den Segelhals befestigen Sie mit einem Schäkel an der Fockrollvorrichtung. Ziehen Sie anschliessend langsam am Fockfall, bis sich dieses einhängt. Seien Sie vorsichtig und ziehen Sie nicht zu stark! Wenn das Fall einhakt, schliessen Sie den unteren Clip und setzen das Fock-Cunningham an.



Die Fockschoten sind ein durchgehendes System. Das eine Ende der Schot kneten Sie am Wagen des Holepunktes fest. Das andere Ende führen Sie zum Block am Schothorn der Fock und zurück zur Rolle am Holepunktswagen. Fädeln Sie die Schot nun durch den Ratschenblock aufs Deck. Die Fockschot wird jetzt über das Deck geführt und durchläuft die vorangehenden Arbeitsgänge rückwärts: Führen Sie die Schot durch den Ratschenblock, durch die Rolle am Holepunktswagen über den Block am Fockschothorn wieder zurück auf den Holepunktswagen. Knoten Sie die Schot nun wieder am Wagen fest.



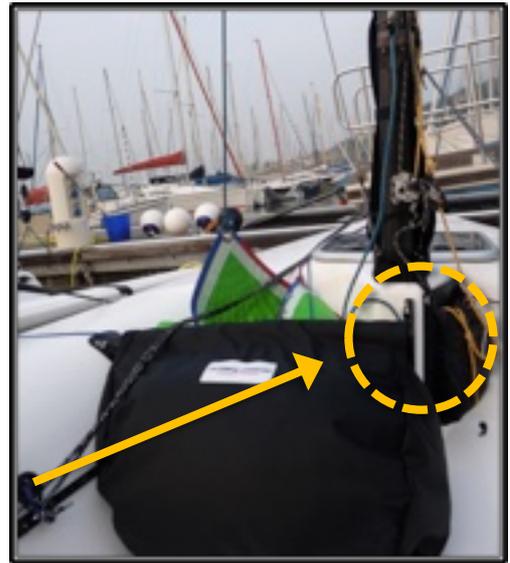
Gennaker anschlagen

Der Gennaker sollte in die Gennaker-Tasche gepackt werden, so dass die als „Head“, „Clew“ und „Tack“ bezeichneten Ecken aus der Tasche ragen. Der Gennaker muss so angeschlagen werden, dass er die Fock inklusive Fall und Schoten nicht behindert. Das Gennakerfall muss **ausserhalb** der Fockschoten geführt werden.

Die Tackleine sollte **über** den Gennakerschoten geführt werden, um bei einer Halse zu ermöglichen, dass der Gennaker inwendig durchläuft.

Ein Tipp für das leichte Bergen des Gennakers während des Segelns:

Denken Sie daran, die linke Fockshot nach rechts zu ziehen, bevor Sie den Gennaker fallenlassen.



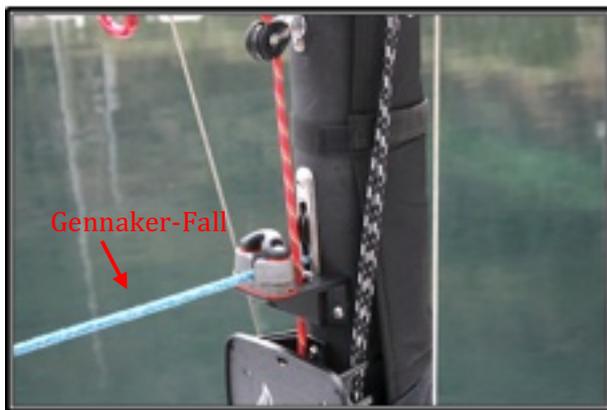
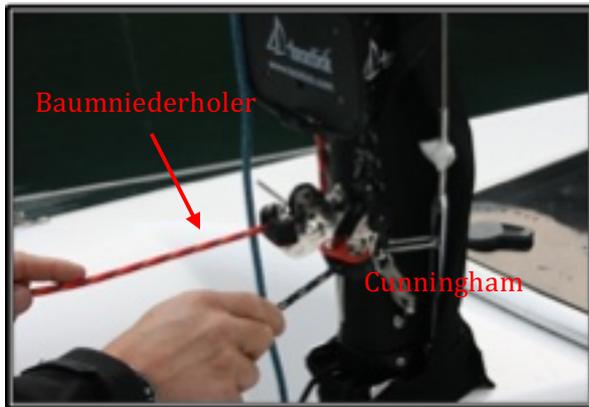
Die Gennakerschoten sind ebenfalls ein durchlaufendes System.

Führen sie beide Enden der Schot jeweils durch einen Ratschenblock in der Bootsmitte. Von dort aus zurück an die Gennakerblöcke bei den hinteren Relingstützen. Das linke Ende wird nun zurück zu der Gennakertasche gezogen. Die rechte Schot muss den ganzen Weg **aussen** herum an den Wanten und am Vorstag vorbei zur Gennakertasche gezogen werden.

Fixieren Sie die beiden Schotklemmen an den Gennaker-Anschlagsschlaufen und diese wiederum an der Clew-Schleppeleine.

Weitere Details

Leinen & Falle



Ruder



Motor



Rigg-Spannung

Die Spannung auf den Mittelwanten ist entscheidend für die Form der Fock auf Am-Wind-Kursen und – in kleinerem Ausmass – für das Grosseegel. Für maximale Geschwindigkeit ist es wichtig, die Wantenwagen-Position für Mittel- und Unterwanten den Wind- und Wellenverhältnissen anzupassen. Die MELGES 20 ist mit Wantenwagen auf keilförmigen Rampen ausgestattet, um den Riggtrimm mit minimaler Verstellung der Wantenspannschlösser zu ermöglichen. Wenn der Wind zunimmt, können Sie die Mittelwanten-Wagen nach achtern bewegen, um die Spannung im Rigg und im Vorstag zu erhöhen. Dies wiederum hilft, ein flacheres Profil in die Fock zu bekommen und Kraft aus dem Rigg zu nehmen. Wenn Sie feststellen, dass etwas zu viel Druck im Rigg liegt, beginnen Sie die Mittelwanten-Wagen auf den Führungen nach hinten zu bewegen. Bei ca. 18 Knoten Wind, können Sie die Wagen ganz nach hinten ziehen.

Ziehen Sie immer den leeseitigen Wagen. Dieser weist die geringste Belastung auf. Achten Sie darauf, die Trimmleine möglichst weit hinten zu fassen, wenn Sie diese aus der Klemme lösen. Die Leine ist unter Last und kann nach vorne schnellen, wenn man nicht vorsichtig ist.

Die unteren Wanten steuern den seitlichen Durchhang oder die Biegung des Mastes. In geringerem Ausmass auch, wie sehr sich der Mast in der Mittelparte nach vorne biegen kann. Da die Spannung auf den Unterwanten eher gering ist, bevorzugen wir es, ihre Spannung einzustellen, indem man an der Rückseite des Mastes nach oben schaut. So sieht man, wieviel Durchbiegung der Mast hat und wie die Spannung somit eingestellt werden muss.

Wir setzen die Unterwanten so, dass bei ca. 8 Knoten Wind die Wagen ganz vorne sind und dann eine Durchbiegung von ca. 10mm im unteren Bereich des Mastes bis zum unteren Salingpaar eintritt. Wenn Sie den Modell-A-Loos-Wantenspannungsmesser auf die Unterwanten setzen, lesen Sie dann etwa # 2 oder # 3 auf dem Messgerät.

Untenstehend finden Sie ein Diagramm über die Einstellungen der Ober- und Unterwanten sowie des Diamants, welche das Boot nach unserem Empfinden schneller laufen lässt.

Beachten Sie: Die Diamant-Spannung von 104kg ist einzustellen, wenn die Mittelwanten auf den Führungen ganz nach hinten gestellt sind. Es ist nicht zwingend erforderlich, die Diamant-Spannung mit jeder Änderung der Spannung auf den Mittelwanten anzupassen. Dies wird während eines Rennens auch nicht möglich sein. Es ist ausreichend, innerhalb eines gewissen Einstellbereiches der Mittelwanten die Diamantspannung zu belassen. Starten Sie das Rennen mit den Einstellungen, die Sie für den ersten Lauf erwarten.

Nachdem Sie die Oberwanten auf die richtige Windgeschwindigkeit eingestellt haben, segeln Sie das Boot auf beiden Bugen. Überprüfen Sie dann die Mastbiegung auf beiden Seiten und stellen Sie auch die Unterwanten auf die Windgeschwindigkeit ein. Berücksichtigen Sie dabei, dass Sie in schwerer See die Biegung fälschlicherweise etwas mehr zur Leeseite schätzen, umgekehrt in ruhiger See irrt man sich etwas in Richtung Luvseite. Da die Klassenregeln ein Einstellen der Wanten während eines Laufes jederzeit erlauben, bevorzugen wir es, die Einstellungen auf die leichtesten zu erwartenden Windgeschwindigkeiten einzustellen. Wenn sich der Wind während eines Schlages spürbar verändert, korrigieren wir die Einstellungen gemäss unserer Tabelle.

Wenn Sie eine Grundeinstellung haben, ist es ein guter Weg, die unteren Mittelwind-Einstellungen zu nehmen, um in eine Regatta zu starten.

Segeltrimm

Grosssegeltrimm

Da die MELGES 20 kein Backstag und kein Traveller hat, ist es relativ einfach, das Gross zu trimmen und gleichzeitig zu steuern. Beides benötigt nur wenig Bewegung durch den Steuermann.

Wie bei anderen Booten liegt der Schlüssel zum Erfolg beim Grosssegeltrimm am Ende der Top-Latten. In leichten bis mittleren Winden trimmen wir das Gross so, dass der Spion bei der Top-Latte ca. 25% der Zeit killt (der zweite Spion von oben – bei der zweiten Latte – soll 100% der Zeit fliegen). Wenn der Wind zunimmt, werden die Spione die ganze Zeit fliegen. In leichten bis mittleren Winden sollte das hintere Ende der oberen Segellatte parallel zur Mittellinie des Bootes verlaufen. Bei starkem Wind wird ein Winkel zwischen Segellatte und Zenterlinie von bis zu 30° entstehen. Aufgrund des ausgestellten Grosssegelkopfes der MELGES 20 ist es wichtig, das Segel nicht zu übertrimmen. Twist ist in diesem Falle ihr Freund! Wenn Sie zweifeln, den Twist korrekt hinzubekommen, fieren Sie das Grosssegel etwas aus, damit das Boot schön durchs Wasser läuft. Nachfolgend finden Sie eine Übersicht über jedes Bedienelement des Grosssegels und deren Anpassung:

Unterliekstrecker

Die MELGES 20 neigt dazu, im unteren Bereich des Grosssegels etwas zu viel Druck zu erzeugen. Trimmen Sie das Grosssegel daher so, dass der Segelfuss im Allgemeinen flach ist. Nehmen Sie den Unterliekstrecker dicht, wenn die Crew auf der hohen Kante sitzt. Wenn die Crew im Cockpit ist, können Sie den Unterliekstrecker etwa 25-35mm fieren. Auf Raumwindkursen fieren Sie das Unterliek um etwa 50mm.

Baumniederholer

Wir nutzen den Baumniederholer auf Amwind-Kursen, sobald das Boot etwas zu viel Druck in den Segeln hat. Im Anfangsstadium der Überbelastung setzen wir den Baumniederholer einfach satt an, um eine Mastbiegung herbeizuführen. Dies ergibt ein etwas flacheres Segelprofil. Umso stärker die Überbelastung wird, desto stärker ziehen wir den Niederholer. Grundsätzlich können Sie in flachem Wasser den Niederholer stärker anziehen, als in bewegtem Wasser. Bei Seegang benötigen Sie mehr Twist im Grosssegel. Das Segel soll oben ausleeren und unten dicht gefahren werden, um Druck zu erzeugen. Es ist also wichtig, mit dem Niederholer in unterschiedlichen Bedingungen zu experimentieren, um zu sehen, welches die beste Performance ergibt.

Auf räumlichen Kursen sollten Sie den Niederholer so ansetzen, dass der Spion bei der obersten Segellatte immer fliegt. Auch hier ist ein Twist im Segel grundsätzlich von Vorteil.

In den meisten Fällen ist der Trimm des Niederholers von den Amwind-Kursen zu dicht für räumliche Kurse. Markieren Sie daher den Niederholer für eine durchschnittliche Raumwind-Kurs-Einstellung. Fieren Sie dann den Niederholer bis zur Marke gerade vor dem Runden der Luvtonne. Den Feintrimm können Sie dann während des Segelns noch vornehmen.

Cunningham

Das Cunningham nutzen wir auf der MELGES 20 als ein weiteres Entlastungselement der Segel. Wir ziehen das Cunningham gerade so viel, um die horizontalen Falten im Segel zu glätten, sobald mehr Wind aufkommt.

Wenn Sie zu viel Druck im Segel haben, experimentieren Sie mit einem sehr dichtgeholtten Cunningham, um das Gross flacher zu trimmen. Ziehen Sie den Segelbauch vorwärts und bringen Sie twist ins Segel um den Segelkopf auszdrehen.

Auch hier ergeben unterschiedliche Bedingungen andere Trimmeinstellungen. Experimentieren Sie, um die entsprechende und schnellste Einstellung zu finden.

Auf räumlichen Kursen empfiehlt es sich, das Cunningham ganz zu fieren.

Focktrimm

Weil die Fock auf der MELGES 20 hochgestreckt (hoch und schmal geschnitten) ist, ist sie sehr empfindlich auf Trimmeinstellungen. Dichtnehmen oder fieren der Fockschot von nur 15mm kann schon eine beträchtliche Auswirkung auf die Bootsgeschwindigkeit und den Kurs haben.

Das MELGES 20 Fockfall ist mit einem Fall-Verschluss-System ausgestattet, ähnlich wie das Grossfall. Es ist wahrscheinlich eine Feinabstimmung notwendig, um die Fockhöhe über Deck zu erhalten. Idealerweise ziehen Sie die Fock so weit hoch, dass diese bei der Wende knapp über dem Deck umschwenkt. Dies erfordert entweder einen langen Schäkel oder eine Verzurrung mit einer dünnen Leine am Segelkopf.

Wenn dies einmal eingerichtet und eingestellt ist, können Sie die Fock jedes Mal bis zur selben Stelle hochziehen.

Allgemein gilt: In leichten und mittleren Winden können Sie den Fockholepunkt so einstellen, dass beim Anluven in den Wind das Vorliek gleichmässig einfällt. Wenn der Wind zunimmt, bewegen Sie den Holepunkt weiter nach hinten, so dass ein Twist entsteht. Somit wird der Segelfuss flach und der Segelkopf leert aus, um die Fock zu entlasten.

Wir haben ein Spion im oberen Bereich am Achterliek der Fock angebracht (auf Höhe der Salinge), um den Trimm optimal vornehmen zu können.

Als Faustregel gilt, die Fock so hart zu trimmen, dass der obere Achterliek-Spion gerade am Bereich des Strömungsabrisses ist, jedoch nicht darüber. Wie beim Grossegel ist es auch hier einfach, in leichten Winden diesen Bereich zu finden. In starken Winden ist es auch mit einem hart getrimmten Segel schwer, den Spion bis zum Strömungsabriss zu bringen.

Fock-Cunningham

Ziehen Sie die dünne Leine am Segelhals der Fock nur so stark an, dass am Vorliek gerade keine Falten mehr entstehen. Es wird nötig sein, mit einer Änderung der Windgeschwindigkeit auch die Cunningham-Spannung zu ändern. Bei starkem Wind ziehen Sie das Cunningham so stark, dass das Segel glatt ist. Bei leichtem Wind wird das Boot manchmal schneller sein, wenn sich noch wenige horizontale Falten vom Vorliek abzeichnen.

Jakobsleine

Stellen Sie sicher, dass ihre Jakobsleine nicht zu dicht angezogen ist. Es ist sehr schnell passiert, dass bei starkem Wind sehr viel Zug auf die Leine gebracht wird und sie dann bei leichtem Wind zu dicht ist. Der Schlüssel liegt darin, das Flattern des Achterlieks geradewegs zu stoppen. Überprüfen Sie die Spannung der Jakobsleine also regelmässig und fieren diese wieder, falls nötig.

Gennaker-Trim

Der Gennaker-Trim auf einer MELGES 20 ist sehr viel einfacher, als auf einem herkömmlichen Boot. Wir haben Ihnen einige Tricks, welche Sie auf räumlichen Kursen schneller machen und die Handhabung des Segels vereinfachen. Schlagen Sie die Gennaker-Schoten immer so an, um innen am Gennaker-Vorliek zu halsen. Das bedeutet, dass die Tack-Leine immer über der Gennaker-Steuerbordschot verläuft, wenn Sie den Gennaker anschlagen. Beim Anschlagen ist also ihr Reminder: „Tack über Schot“.

Trimmen Sie den Gennaker stets so, dass das Luvliek gerade knapp nicht einfällt. Ein Übertrimmen (zu dichtnehmen) des Gennakers ist nie schnell.

Halsen mit dem asymmetrischen Spinnaker

Für die Halse ist es der schnellste Weg, wenn der Trimmer den Gennaker fiert, sobald das Boot abfällt. Der Vorschoter holt gerade hinter den Wanten den Gennaker auf die neue Seite und zieht das Horn nach unten, um den Gennaker-Kopf aufzudrehen. Der Trimmer kann dann wieder mit dem Trimmen des Gennakers starten.

Gennaker setzen

Der Vorschoter zieht das Gennaker-Fall komplett auf und der Mittschiffsmann zieht die Tack-Leine aus.

Gennaker bergen

Es gibt 3 Arten, den Gennaker zu bergen: Luvseitig, leeseitig und „Mexican“.

Die Luvberge-Variante wird angewendet, wenn Sie eine Backbordrundung vornehmen und Sie auf Steuerbordbug an die Tonne fahren.

Die „Mexican“-Variante kommt zum Einsatz, wenn Sie die Boje backbord runden und Sie sich auf Steuerbordbug, aber noch mit etwas Abstand, der Tonne nähern.

Die Leeberge-Variante wird angewendet, wenn Sie eine Boje steuerbord runden und Sie sich auf Backbordbug nähern oder wenn Sie sich der Boje auf Backbordbug in einem sehr spitzen Winkel nähern und dann an der Boje rasch halsen, um diese auf backbord liegen zu lassen.

Für die Leebergung können Sie entweder die Luvschot am Gennakerhorn anziehen, oder die Leeschot gerade über dem Ausreitgurt packen, um den Segelfuss zu strecken. Nun muss der Steuermann langsam und vorsichtig abfallen. Das Schothorn soll unter dem Grosssegel eingezogen werden, um zu verhindern, dass sich der Gennaker über das Achterliek des Grosssegels legt. Lösen Sie dann die Tack-Leine komplett und fieren Sie das Gennakerfall, so dass die Crew den Gennaker einsammeln kann. Wichtig hier ist, dass kein Teil des Gennakers ins Wasser kommt! Achten Sie auch darauf, dass sich der Gennaker nicht am Achterliek des Grosssegels verfängt.

Für die Luvbergung kann der Skipper stark räumlich segeln, während die Mannschaft anfängt, die Luvschot dichtzuholen, um den Gennaker auf die Luvseite zu ziehen. Der Vorschoter löst dann die Tack-Leine, um den Druck aus dem Gennaker zu bringen. Das Schothorn soll hinter den Wanten ins Cockpit gezogen werden. Packen Sie zuerst ca. 1/3 des Achterlieks und anschliessend den ganzen Gennaker in den Segelsack. Der Steuermann sollte stets stark räumlich segeln und versuchen, unter den Segelfuss zu steuern, um den Gennaker auf dem Deck halten zu können.

Für die „Mexican“-Bergung, wenn Sie auf Backbordbug an die Leetonne fahren, sollte der Steuermann vorsichtig abfallen und eine langsame Halse einleiten. Der Trimmer kann nun die Leeschot dichtholen, wenn das Boot nach backbord dreht. Gleich wenn das Boot vor dem Wind steht und das Grosssegel zu halsen beginnt, lösen Sie das Gennaker-Fall. Der Gennaker wird nun gegen das Rigg geblasen und fällt auf das Deck. Wenn ca. 2/3 des Segels unten sind, lösen Sie die Tack-Leine und packen das Segel in den Segelsack.

Übung all dieser drei Varianten ist der Schlüssel zu Erfolg auf der Rennstrecke!

Schlussfolgerung

Üben – Üben – Üben!

Wie Sie vielleicht selbst feststellen, kann Ihnen jede gute Bahnmarken-Rundung eine Minute auf dem Kurs bringen. Das ist unter dem Strich viel Zeit, welche in der Startphase oder an den Bahnmarken verloren oder gewonnen werden kann. Und somit kann dies entscheidend sein, ob Sie in der ersten oder der zweiten Hälfte des Feldes ins Ziel kommen. Zu wissen, wie Ihre MELGES 20 an der Startlinie beschleunigt, braucht viel Übung. Gennaker-Manöver an der Luvtonne sind kritisch, vor allem, wenn Sie gleich danach halssen wollen. Wenn Sie die Entscheidung haben möchten, zwei verschiedene Leetonnen zu runden, ist es immens wichtig, die drei Gennaker-berge-Varianten (luvseitig, leeseitig, „Mexican“) zu beherrschen. Sie müssen nicht „Star“-Segler auf Ihrer MELGES 20 haben, um erfolgreich zu sein. Viel wichtiger ist, eine gut harmonisierende Crew zu haben, welche regelmässig zusammen trainiert. Wenn wir „Time-on-the-boat“-Zähler hätten, würden Sie feststellen, dass die Crews der Top-Finishing-Boote in unserer Klasse die meiste Zeit gemeinsam auf dem Boot verbracht haben.

Kontaktieren Sie uns

Wir hoffen, dass alle von uns erwähnten Tipps hilfreich für Ihr MELGES 20-Segelprogramm sind. Lassen Sie uns daran erinnern, dass dies die offensichtlich wichtigsten und hilfreichsten Tricks sind, die wir zur Verfügung gestellt haben. Wir sind ständig an Regatten und an Trainings unterwegs und lernen selbst auch immer dazu, wie man diese spannenden Boote schnell und schneller segeln kann. Falls Sie noch weitere Fragen haben, kontaktieren Sie uns bitte über MELGES USA oder MELGES EUROPE. Wir freuen uns darauf, Sie bald auf dem Wasser zu sehen!



MELGES BOAT WORKS Inc
N598 Zenda Rd / PO Box 1
Zenda, WI 53195
P +1 (262) 275-1110
F + 1 (262) 275-8012



MELGES EUROPE SRL Viale
San Bartolomeo 777/M
19126 La Spezia - Italy P
+39 0187 1780834 F +39
0187 1780835

Deutsche Fassung des Benutzerhandbuches aus dem Englischen übersetzt durch:
Manuel Bürgi, Segelschule Stansstad GmbH, Achereggstrasse 7, 6363 Stansstad, Schweiz
Angaben ohne Gewähr!

Für Anmerkungen & Korrekturhinweise sind wir dankbar:
segelschule-stansstad.ch / info@segelschule-stansstad.ch