

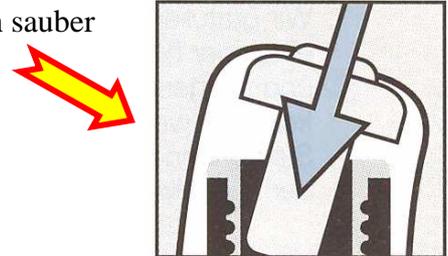
# SCA-Surfschulung

## Aufbau- und Trimmhinweise

### 1. Segel aufbauen

Das Segel flach ausrollen. Den Mast in kleinen „Schritten“ in das Segel einfädeln, solange bis die Mastspitze an der Topkappe ansteht. Niemals unten am Segel ziehen bis der Mast oben ankommt. Hier besteht die Gefahr, dass der Mast die Masttasche beschädigt.

Hat das Segel eine Maststopfen, dann genau kontrollieren ob der auch sauber in Masttopf steckt.



### 2. Die richtige Gabelbaumhöhe:

Ungeübte Surfer / kein Wasserstart, keine Halsen	Brusthöhe
Fortgeschrittener Surfer / Wasserstart, Halsen	Schulterhöhe
Sehr guter Surfer / Manöver, Springen	Kinnhöhe

### 3. Wenn zwei Schothornösen am Segel vorhanden sind:

Surfer / Größe: ca. 170cm / Gewicht: ca. 70kg	untere Öse
Surfer / Größe: ca. 180cm / Gewicht: ca. 80kg	je nach Gabelhöhe obere oder untere Öse
Surfer / Größe: ca. 190cm / Gewicht: ca. 90kg	oberen Öse

### 4. Vorliekstrimm

#### DIE LAST MIT DEN LIEKEN

**Latten-Check**  
An der Latte oberhalb des Gabelbaums kann bei den meisten Segeln die richtige Schothorn-Spannung abgelesen werden.  
Wichtig: Die Lattentaschen dürfen keine vertikalen Falten werfen.

**Schothorn-Trim**  
Die Trimmschot zieht an beiden Lieken: Achterliek und Unterliek. Viel Zug für viel Wind: Der Bauch wird flach, und das Achterliek kann im Topp-Bereich besser twisten.

**Loose Leech**  
Der Vorliekstrecker biegt den Mast und erhöht damit den Twist des Achterlieks. Das Segeltopp öffnet sich wie eine Saloontüre und lässt Böen durchmarschieren – Power on and off. Folge: ein Plus an Kontrolle und Komfort.

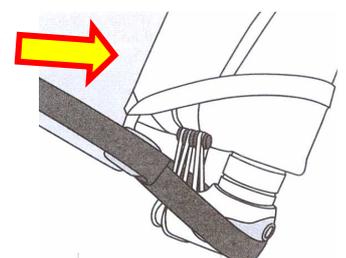
*surf 3/2000 79*

Zu wenig Vorliekspannung, stöhnen die Segelmacher auf die Frage nach den häufigsten Trimmfehlern. Bei 90 Prozent aller Surfer, die mit ihrem Segel Probleme haben, fehlt einfach der nötige Zug am Vorliekstrecker. Aus „Sorge, dass Segel könnte beschädigt werden“, ziehen viele Surfer zu zögerlich am Tampen. Doch bei zu wenig Spannung im Segel wandert der Druckpunkt nach oben - das Segel wird kopflastig und schwer zu kontrollieren.

Stelle das Segel auf und kontrolliere das Achterliek unterhalb der oberen Latte. Dabei das Segel locker in den Wind halten. Das Achterliek sollte zumindest im Bereich der Toplatte nicht gespannt sein. Es soll ein sog. Loose-Leech haben. Bei kräftigem Winddruck oder einem Pumpschlag, sollte die Toplatte auswehen und gespannt sein. Nimmt man den Druck aus dem Segel, muss die oberste Latte wieder lose werden. Erst bei genügend Zug wird das Achterliek locker (Loose Leech) der Toppbereich ausreichend flach

und die Anströmkante genügend stabilisiert.

Sofern das Segel unten ein Gurtband hat, lege es am Unterliek um die Mastverlängerung und ziehe es so fest an, das zwischen Segel und Mastverlängerung der Abstand deutlich geringer wird.



## 5. Vorliekstrimm bekannter Segelmarken

### 5.1 NORTH SAILS

Falten laufen vom Achterliek je nach Windstärke bis zu den drei Markierungen (min, med, max) ins Segel. Bei böigem Wind auf Maximum einstellen.

### 5.2 NEIL PRYDE

Vorlieksbahn beobachten (oben hellgrau). Diagonal laufende Falten sollten verschwinden, das Achterliek wird dann im Toppbereich bereits locker. Für viel Wind einen Zentimeter weiter durchsetzen.

### 5.3 ARROWS

Zu wenig Vorliekspannung: Beim Anpumpen treten Querfalten im Gabelbereich auf. Zu viel Vorliekspannung: Flaches Profil, wenig Power, flatterndes Achterliek.

## 6. Schothorntrimm

Die Trimmschot ist bei allen modernen Segeln Regler für Power und Kontrolle. Außer im Racebereich wird heute kein Segel mehr am Schothorn schlabberig und ohne Spannung gefahren. Selbst im untersten Windbereich wird die Trimmschot mindestens neutral eingestellt. Dabei das Segel mit zwei Fingern ganz leicht nach hinten ziehen und dann den Tampen belegen. Das gibt einen fetten Bauch und maximale Power für wenig Wind. Wenn du bei mehr Wind starken Zug auf der hinteren Hand verspürst (Segel lässt sich kaum noch dicht holen), kannst du durch mehr Spannung (ein bis vier Zentimeter) das Profil flacher ziehen: Der Druckpunkt wandert dabei nach vorne, der Zug auf der hinteren Hand lässt nach. Bei zuwenig Segeldruck das Schothorn weniger spannen. Das gibt ein bauchigeres bzw. tieferes Profil. Generell gilt: Die Schothornspannung ist optimal, wenn der Druck im Segel angenehm und gut kontrollierbar ist.

**Folgendes gilt für Segel ohne Camber in Bezug auf die Latte direkt über dem Gabelbaum:**

Leichtwindbedingungen:

(b) die Latte überlappt den Mast ca. 1 cm

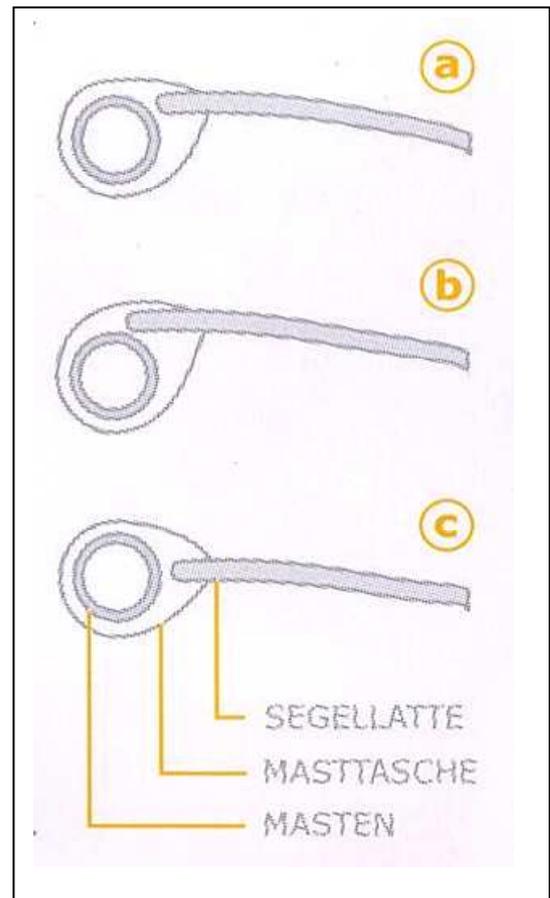
Normale Windbedingungen:

(a) die Latte berührt den Mast leicht

Starkwindbedingungen:

(c) die Latte ist knapp vor dem Mast

Entstehen in der Höhe des Gabelbaums in der Segelbahn von vorne nach hinten Falten, dann ist das Schothorn zu stark gespannt.



## 7. Schothorntrimm bekannter Segelmarken

### 7.1 NORTH SAILS

Den Nullpunkt findet man, in dem man das Schothorn sehr leicht anzieht. Die zusätzlich nötige Kraft ist aufs Schothorn gedrückt. Achtung: Zwei Zentimeter bedeutet zwei Zentimeter an der Öse, nicht Tampenlänge. Trimmhilfe: Eine Fingerbreite anziehen = Leichtwind; zwei Fingerbreiten = Mittelwind; drei Fingerbreiten = Starkwind.

(Fingerbreite 1 cm!!! <nachmessen>)

### 7.2 NEIL PRYDE

Zu viel Spannung ist der größte Fehler. Also behutsam bei „Null“ anfangen und vorsichtig erhöhen. Guter Anhaltspunkt ist dabei die Latte über der Gabel. Ohne Spannung hängt das Achterliek leicht durch. Nun die Schothornspannung soweit erhöhen, bis sich diese Latte etwas hebt. So findet man die minimal notwendige Spannung.

### 7.3 ARROWS

Zu wenig Schothornspannung: Teile des Segels berühren den Gabelbaum. Zu viel Schothornspannung: Querfalten treten auf, das Rigg fühlt sich schwer und tot an.

**Wenn man einmal den richtigen Trimm gefunden hat, funktionieren fast alle Segel damit in einem breiten Windbereich.**

## Cambersegel-Aufbauanleitung

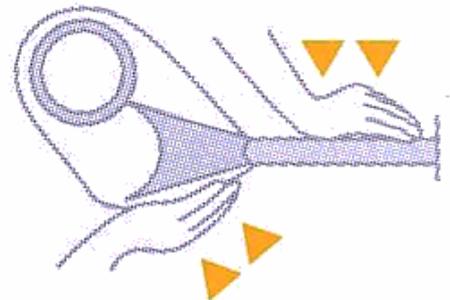
Gelegentlich wird einem ein gut erhaltenes gebrauchtes Segel angeboten. Dabei haben größere Segel oft ein bis fünf sog. Camber. Hier schrecken dann viele zurück, da sie von anderen gehört haben wie „schwer“ so ein Segel aufzubauen ist.

**Alles Quatsch!!!!** Es sind nur einige Handgriffe mehr. Dafür hat das Segel aber auch mehr „Power“.

Hier nun eine Anleitung für den Auf- und Abbau:

### 1. Aufbau

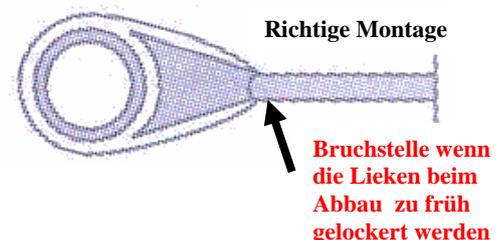
1. Das Segel flach ausrollen. Den Mast in kleinen „Schritten“, an den Cambern vorbei, in die Masttasche einfädeln. Solange bis die Mastspitze an der Topkappe ansteht. Niemals unten am Segel ziehen bis der Mast oben ankommt. Hier besteht die Gefahr, dass der Mast die Masttasche beschädigt.  
Hat das Segel eine Maststopfen, dann genau kontrollieren ob der auch sauber in Masttop steckt.
2. Die Vorlieköse belegen und gut handfest anziehen, so das ca. 5-10 cm zum Endtrimm fehlen.
3. Die Gabel auf die max. Länge einstellen, die im Segel angegeben ist.
4. Gabel tief anschlagen
5. Chamber-Reißverschlüsse öffnen
6. Das Schothorn bis zum Ende der Gabel durchsetzen (kräftig ziehen!)
7. Mit einer Hand im Segel die entsprechende Latte vom Mast nach unten wegdrücken und mit der andren Hand den Chamber durch leichten Druck einrasten lassen
8. Das Vorliek auf die im Segel angegebene Länge durchsetzen
9. Chamber-Reißverschlüsse schließen
10. Nun das Segel ganz normal zu Ende trimmen. Hier gelten die Hinweise von Seite 1 und 2.
11. Die Gabel auf die richtige Höhe einstellen.



### 2. Abbau

**Auf keinen Fall sofort das Vorliek und das Achterliek total entspannen.**

**Da die Camber noch am Mast klemmen kommt sehr viel Druck auf das Segellattenende beim Camber. Die Latten könnten dort beim Camber brechen.**



Der Annbau geht eigentlich genau so leicht wie der Aufbau..

1. Das Schothorn lösen
2. Die Gabel auf die max. Länge einstellen, die im Segel angegeben ist.
3. Chamber-Reißverschlüsse öffnen
4. Das Schothorn bis zum Ende der Gabel durchsetzen (kräftig ziehen!)
5. Das Vorliek ca. 5-10 cm entspannen
6. Chamber durch leichten Druck von oben und in der Latte nach unten ausrasten lassen.
7. Erst jetzt kann das Vorliek und Achterliek total entspannt werden
8. Vor dem Aufrollen des Segels die Chamber-Reißverschlüsse schließen, da die Chamber bei einigen Segel lose auf der Latte stecken und sonst verloren gehen können.