

aus der Broschüre **SAILSPEED** von Pinnell&Bax Sails
übersetzt aus dem englischen von Volker Görde

TUNING YOUR INTERNATIONAL 505 (1992)

Der internationale 505er ist eine richtige Vollblutrennjolle, die einige der besten Segler der Welt angezogen hat. Die Entwicklung war daher beachtlich.

Das Boot

Es gibt einige gute Rümpfe mit leicht verschiedenen Shapes, zwischen denen man wählen kann. Der aktuelle Trend geht zu Booten mit nur leichtem Bogen im Kiel, schmaler Wasserlinie bei Station 6 (Mitte), schlankem Bug mit geraden Linien nach achtern, um die Vorm-, Raumwind-Stabilität zu erhöhen. Allerdings sind Gewichtsverteilung und Steifigkeit die überwiegenden Kriterien nach denen eine Schale auszusuchen ist.

Trimmeinrichtungen

Für das Groß benutzen die meisten Leute eine 4:1 übersetzte Schot mit Knarrblock und Klemme am hinteren Ende des Schwertkastens. Eine Alternative ist eine 3:1 Übersetzung mit Knarre am Baum, die die Schot fester hält (Anmerk.: höherer Umschlingungswinkel). Dies hat den zusätzlichen Vorteil, nicht mehr so viel Schot ziehen zu müssen, was schnellere Einstellungen erlaubt.

Die Fockschotführung ist auf Querschienen montiert und sollte nach Geschmack des Vorschoters eingerichtet werden, da einige es bevorzugen, mit dem Rücken nach vorn durch die Wende zu gehen, um vom Baumniederholer frei zu bleiben (Anmerk.: finde ich übrigens ziemlich schlecht, da der Vorschoter nicht sieht, wie das Boot durch die Wende geht und die Fock die Seite wechselt).

Eine der wichtigsten Strecker ist der Baumniederholer und wir empfehlen eine kaskadierte 16:1 Talje mit Doppelblöcken am Ende - nicht einfache, um die großen Änderungen im Mastrake mitmachen zu können. Diese werden nach hinten zu den Seitentanks geführt, damit sie leicht während des Segelns verstellt werden können.

Die Cunningham hat ein 4:1 System, ebenfalls zu den Seiten geführt. Der Unterliekstrecker 4:1 bekommt eine Klemme vorne am Baum.

Für die Verstellung der Spibaum-Höhe reicht ein 1:1 Strecker auf dem Schwertkasten, nach unten ein Gummizug.

Das Fockfall ist eine weitere kritische Trimmeinrichtung und wir empfehlen eine so große Übersetzung wie 16:1 um Vorstag und Riggspannung aufnehmen zu können (Anmerk,: heute benutzen einige schon 32:1). Es gibt viele verschiedene Systeme, die benutzt werden können, aber man braucht mindestens 20 cm allein um die Lose aus dem System zu ziehen.

In den vergangenen Jahren haben die Wantenverstellungen zugenommen, wieder mit verschiedenen Systemen. Einige Boote haben immer noch

feststehende Wanten, die sie mit „Fast Pins“ einstellen (Anm.: Bolzen, die man schnell herausnehmen und versetzen kann), aber die meisten verstellen ihre Wanten mit einem Taljensystem oder mit Hydraulik. Man braucht eine Untersetzung bis zu 1:24 und einen Verstellweg von 10 - 13 cm, damit die Verstellung sinnvoll ist.

Fockholepunkte

Die meisten Leute heutzutage tendieren dazu, die von den Australiern erfundenen Fockholepunktsysteme zu benutzen, die aus querverlaufenden Fockschiene bestehen. Diese Schienen sind ungefähr 46 cm lang und verlaufen vom Schwertkasten über eine Konsole auf den Tank ungefähr in einem rechten Winkel (+/- 20 Grad). Dadurch kann die Fock überall zwischen 40 und 77 cm von der Mittellinie gefahren werden. Und dadurch daß die Schiene auch noch auf den Tank läuft, hebt sich automatisch der Schotwinkel, um bei starkem Wind zu entlasten. Das wichtige bei diesem System ist, die Holepunktöse an genau der richtigen Stelle zu haben; dies sollte genau mit dem Segelmacher abgeklärt werden. (Anmerk.: Um diesen Streß nicht zu haben, und um verschiedene Segel fahren zu können und mehr Spielraum bei verschiedenen Windstärken zu haben, setzt sich neuerdings eine Kombination aus der beschriebenen Schiene kombiniert mit einem Barber durch. Dies erlaubt eine zusätzliche Höhenverstellung des Holepunktes.)

Das andere System ist eine vor- zurück Schiene auf der Innenseite des Tanks. Dieses System erlaubt es nicht, den Holepunkt gegenüber der Mittellinie nach innen und außen zu stellen. (Anmerk.: Absolut altmodisch)

Mast Controller, Klötze

Die Meinungen gehen auseinander ob man besser einen Mastcontroller oder Klötze verwendet. Bei einem steifen Rigg ist wahrscheinlich der Mastcontroller die Antwort, weil er oft verstellt werden muß. Aber bei einem weichen Rigg könnten Klötze die Antwort sein, nicht zuletzt weil sie unkompliziert sind, obwohl kaum zu justieren. Eine Antwort mag der Holt Allen Controller sein, der gut unters Deck paßt und zurückhaltend ist. (Anmerk.: das Ding war tatsächlich einige Zeit „in“. Im Moment geht der Trend aber eindeutig Richtung „Knickebein“).

Schwert

Die Bandbreite an verschiedenen Formen und Größen innerhalb einer Flotte ist beträchtlich. Die meisten kleineren Crews verwenden ein kleineres Schwert, während einige der „Fat Boys“ ein maximal großes benutzen mögen. Die Profile sind verschieden, aber eine sichere Sache ist die elliptische „Spitfire“ Form, sie wird seit vielen Saisons benutzt.

Wenn ein Anstellschwert benutzt wird, muß der Pivot-Punkt an genau der richtigen Stelle sein, damit es das Schwert windwärts dreht und die Abdrift verringert. Bei leichtem Wind und flachem Wasser kann ein Anstellschwert die Leistung verbessern, aber die meisten Leute sind wieder von Anstellschwertern abgegangen, besonders wegen der

Schwierigkeiten bei schwerem Wetter.

Ruder

Auch hier werden verschiedene Formen und Größen benutzt. Das wichtigste ist, daß es zu keinem Strömungsabriß kommt, besonders auf einem „3 sail reach“ (Raumschots mit Groß, Fock und Spi). (Anmerk.: kann ich nur bestätigen, die kleinste Macke in der Nähe der Vorderkante des Ruders kann zum Strömungsabriß führen, auch bei geringer Krängung! In der Regel führt das zur Kenterung ...) Frag deinen Segelmacher!

Masten

Der Bereich an verschiedenen Typen von Masten in dieser Klasse ist wirklich außergewöhnlich. Es wurden wahrscheinlich mehr Masttypen getestet als in irgendeiner anderen Klasse auf der Welt. Und sie reichen von „biegsam“, so wie Proctor Stratos, Superspars M3, Goldspar und Proctor D, bis zu „steif“ wie Proctor Epsilon, D+ und Superspar M2.

Die beliebtesten Riggs, die in England im Augenblick benutzt werden, sind die biegsameren, typisch Proctor D, Stratus und Superspar M3. Diese ganze Variation zeigt, daß es nicht darauf ankommt welchen Mast man hat, sondern daß die Segel auf die Mastkurve passen und man gute Einstellmöglichkeiten für das Rigg hat.

Baum

Es gibt zwei Hauptprofile und sie unterscheiden sich wenig - Proctor 2633 und Superspar B2.

Segel

Natürlich empfehlen wir Pinnell&Bax Segel, besonders weil wir eine „Hand“ dafür haben, sie zu machen. Die 505 Designs basieren auf unserer beachtlichen Erfahrung in der Klasse mit belegten Ergebnissen und wir sind immer bereit über Segelschnitt und Spezifikation zu diskutieren.

Segel Tips

Es ist lebensnotwendig im 505er früh aufs Wasser zu gehen und vor dem Rennen mit einem anderen Boot anzupassen, weil es so viele Leinen gibt, die eingestellt werden müssen. Beginne mit dem Einstellen des Mastfalls über das Vorstag und die Wanten, um den richtigen Druck im Rigg einzustellen (Mehr Rake = weniger Power). Stell die Fockholepunkte so ein, das die Fock den richtigen Twist und die Düse die richtige Öffnung hat. Stimme Kicker und Großschot so aufeinander ab, daß sich die richtige Achterliekskurve ergibt. Stelle sicher, daß sich das Schwert an der richtigen Position befindet und stelle den Mastcontroller für optimale Höhe und den richtigen Druck ein.

Wenn du mit der Geschwindigkeit gegenüber Deinem Partner zufrieden bist, kannst du dich auf den Start konzentrieren, aber hab ein Auge auf jede Änderung des Wetters, die eine Trimmänderung nötig machen

könnte.

Beim Startschuß sollte das einzige, was du zu tun hast, das Dichtholen der Großschot und einstellen des Baumniederholers und die Konzentration auf die Taktik sein. Dies ist nicht der richtige Zeitpunkt, um den Kopf tief unten im Schiff zu haben und an den Streckern zu ziehen.

Auf einem spitzen Raumbang sollte der Spibaum 15 - 20 cm Abstand vom Vorstag haben. Weil der Baum so lang ist, wird dies dir erlauben, den Spi flach zu bekommen ohne die Düse zwischen ihm und dem Großsegel zu verengen. Dieser lange Spibaum ergibt außerdem ein bißchen Leegierigkeit vor dem Wind, so daß eine Krängung von 5 bis 10 Grad das Ruder wieder ausbalanciert.

Vor dem Wind kann der Baum fast 90 Grad zur Mittschiffslinie herumgeholt werden. Hol das Schwert so weit hoch wie du dich traust und segle platt vor dem Wind. Mit zunehmendem Wind dagegen kann dies eine unangenehme und nasse Sache werden, so daß mehr Schert benötigt wird und der Spibaum mehr losgelassen werden muß.

Weil die Maße von Boot zu Boot so stark variieren, würde es von uns nicht richtig sein, zu versuchen genaue Maße anzugeben, aber wir sind bereit, für einzelne Boote Trimmpositionen zu diskutieren.