

In jedem (?) Frühjahr: Riggtrimm!

Mit nur vier Schritten gelingt das Spannen des Stehenden Gutes einfach und sicher - und in den Folgejahren an Hand der aufgezeichneten Werte noch viel schneller!

Den Mast unter dem Kran nach Augenmaß mittschiffs ausrichten und die Spannschrauben handfest andrehen. -

Danach beginnt der Riggtrimm in Ruhe mit

Schritt 1: Mastfall gemäß Werft-oder Konstrukteurangabe einstellen.
(Sollten diese Angaben fehlen, gilt für topgetakelte Cruiser/Racer $0,5^\circ$ - $1,0^\circ$, für fractional getakelte Cruiser/Racer $1,5^\circ$ - $2,0^\circ$ Mastfall)

Schritt 2: Spannen der Oberwanten.

Schritt 3: Spannen der Unterwanten.

Schritt 4: Spannen der Mittelwanten.
(Sofern mehrere Mittelwanten vorhanden, beginnend mit den unteren.)

Zu Schritt 1.

Das Schiff muss gerade auf der Wasserlinie liegen... Hängen Sie ein hohes Gewicht (z.B. einen Dragen) an das Großfall und lassen Sie dieses Gewicht sich zwischen Großbaum und Aufbau frei einpendeln.

Verwenden Sie das Vorliekmaß Ihres Großsegels „P“ zur Berechnung des Mastfalls.
(Für das nachstehende Rechenbeispiel verwenden wir „P“= 12,00m).

Rechnen Sie bitte mit dem Faktor „X“= 0,009, sofern der Mastfall 0,5° betragen soll, mit „X“= 0,018 entsprechend Mastfall 1°, mit „X“= 0,026 entsprechend 1,5°, oder mit „X“= 0,035 bei einem Mastfall von 2,0°.

Multiplizieren Sie Ihr Großsegel-Vorliekmaß „P“ mit dem Faktor „X“ für den gewünschten Mastfall, dann erhalten Sie als Ergebnis die Distanz zwischen dem frei hängenden Großfall und der Achterkante Ihres Mastes, gemessen in Höhe Großbaum.

(Rechenbeispiel für 1,5° Mastfall: $12,00\text{m} \cdot \text{P} \times 0,026 = \text{X}$ = 0,312m.) - Justieren Sie das Vorstag (bei nur leicht angesetztem Achterstag) im Beispiel so, dass das Großfall 0,312m von der Hinterkante des Mastes entfernt bleibt.

Damit ist Schritt 1 erledigt; der Mast steht vor/achterlich richtig.

Zu Schritt 2.

Drehen Sie die Spanner der Oberwanten von Hand so fest an, dass die Wanten nicht mehr schlackern. Achten Sie darauf, dass beide Spanner dabei auf genau gleiche Länge eingestellt sind. - Der Mast steht jetzt in Höhe der Oberwant-Position seitlich und auch vor-/achterlich korrekt, allerdings noch ohne nennenswerte Spannung im Rigg.

Da jedes hochfeste Stehende Gut (egal aus welchem Material) unter Belastung aber immer noch etwas dehnt, muss es um ca. 15% seiner Bruchlast vorgespannt werden, um eine optimale seitliche Festigkeit zu gewährleisten. Der gängigste Draht in den heutigen Riggs ist Edelstahldraht der Konstruktion 1x19; die Konstruktion aus 19 einzelnen Garnen (Drähten) dehnt sich um 0,5mm/1.000mm bei einer Verspannung von 5% der Bruchlast des Drahtes. Bei 15% gewünschter Vorspannung sind das 1,5mm/ m bzw. 3,0mm/ 2m, wenn wir zur Kontrolle einen 2m-Zollstock verwenden.

Halten Sie den 2m-Zollstock parallel an ein Oberwant (beispielsweise erst an StB)

und lassen Sie dabei das untere Ende des Zollstocks so eben die Oberkante des Walzterminals touchieren. Tapen Sie den Zollstock in dieser Position oben am Oberwant gut fest. Bitte messen und notieren Sie jetzt die Spannerstellung auf beiden Seiten.

Drehen Sie dann den Spanner weiter zu, bis sich - gemessen per Schieblehre - ein 1,5mm Spalt zwischen Walzterminal und Unterkante-Zollstock auftut.

Spannen Sie jetzt das gegenüberliegende Oberwant (BB) mit der gleichen Methode bis Sie eine Spaltbreite von 3mm ablesen können. - Damit haben Sie die erforderliche Vorspannung (15% der Bruchlast) auf beiden Oberwanten eingestellt und auch die korrekte Mittschiffsposition des Mastes in Höhe der Oberwanten fixiert.

Bitte messen und notieren Sie jetzt die gepannten Spannerstellungen. - Das Maß der Verkürzung Ihrer Oberwanten-Spanner ist eine Hilfe für das anschließende Trimmen von Unter- und Mittelwanten.

Zu Schritt 3.

Sollte der Mast nach dem Spannen der Oberwanten Querschiffs nicht gerade stehen, so korrigieren Sie bitte mit den Unterwanten. Drehen Sie dazu die Spanner per Hand, ohne Werkzeug.

Auch die Unterwanten dehnen sich unter Last etwas und müssen deshalb vorgespannt werden. Zur richtigen Einstellung hilft jetzt der notierte Spannweg für die Oberwanten-Spanner:

Bei einem 1-Saling-Rigg sollte der Unterwant-Spanner um 50% des aktuellen Spannweges der Oberwant-Spanner eingedreht werden, bei einem 2-Saling-Rigg dagegen nur 40%.

Zu Schritt 4.

Hat Ihr Rigg 2 Salingpaare oder mehr, können die Mittelwanten bis an Deck geführt sein und dort gespannt werden (Continuous Rigg), oder die Mittelwanten sind mit Spannern an den jeweils unterhalb liegenden Salingnocken ausgerüstet und müssen dort separat gespannt werden (Discontinuous Rigg). - Spannen Sie bitte ihre Mittelwanten wie folgt:

bei einem Continuous Rigg

mit 2 Salingen: um 20% des aktuellen Oberwant-Spannweges

mit 3 Salingen: um 10% (oben)

und um 15% (unten)

bei einem Discontinuous Rigg

mit 2 Salingen: um 10% des aktuellen Oberwant-Spannweges

mit 3 Salingen: um 5% (oben)

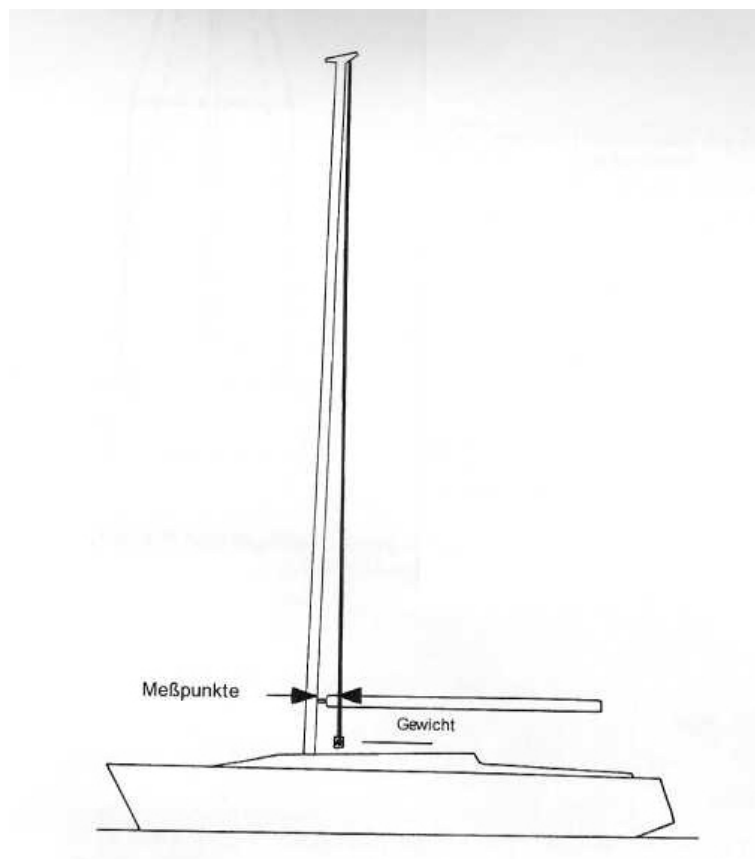
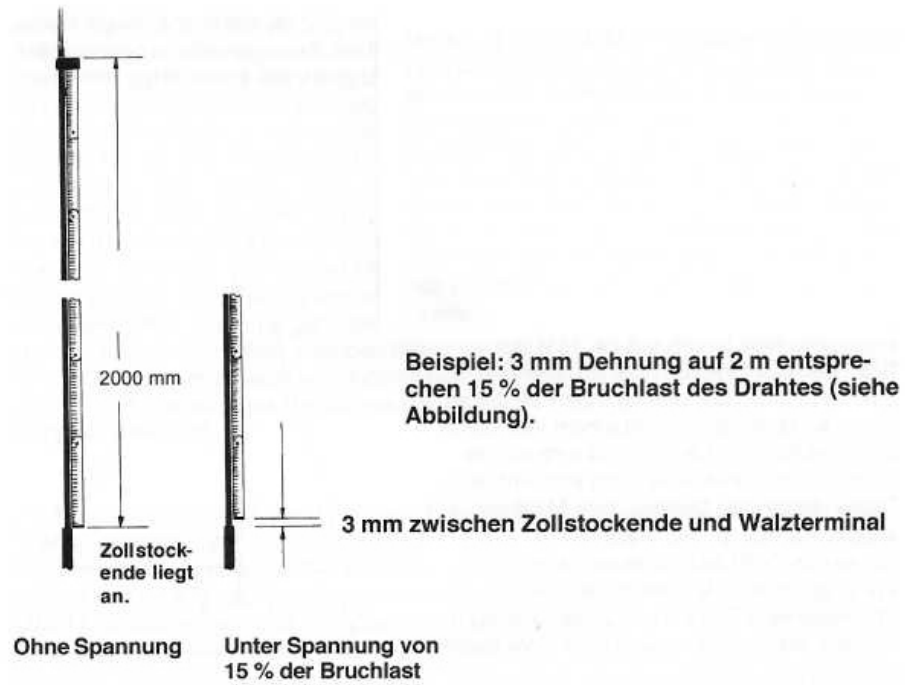
bzw. um 8% (unten)

Das Rigg befindet sich nun in einem sicheren Grundtrimm.

Der Trimm sollte bei mittlerer Windstärke unter Segeln kontrolliert und -sofern nötig- nachjustiert werden.

Bitte notieren Sie alle Spanner-Einstellungen sorgfältig und halten Sie möglichst auch die Bezugspunkte Ihrer Maße in einer Skizze oder auf einem Foto fest.

Tragen Sie die Maße in Ihr Technik-Bordbuch ein, oder fertigen Sie eine Liste mit den Rigg-Einstellungen an, die Sie in Ihren Kartentisch kleben. - Mit Hilfe dieser Daten haben Sie auf jeden Fall im kommenden Frühjahr den Grundtrimm Ihres Riggs in kürzester Zeit wiedereingestellt!





Segelmacher Faber + Münker GmbH & Co. KG
Lauenburger Str. 23
24113 Kiel

Telefon: +49 (0)4 31 / 68 73 70
Telefax: +49 (0)4 31 / 68 51 05

info@faber-muenker.de