

# North Sails Resources

## SHARK

Übersetzung/Interpretation von Martin Pinda, Bsc

Englisches Original:

<https://www.northsails.com/sailing/en/resources/shark> (abgerufen am 18.3.2019)

Letzte Aktualisierung Original: 5. Juli 2017

Letzte Aktualisierung Übersetzung: 18. März 2019

Die aktuelle North-Sails Segelgarnitur für die Shark 24 ist das Ergebnis jahrelanger Design-Forschung, zahlreicher Tests und zahlreicher nationaler und internationaler Erfolge.

Dieser Tunigguide soll einen guten Ausgangspunkt beim Setup Ihres Bootes bieten. Abhängig von Ihrem Crewgewicht und -stärke, Ihrem Segelstil und örtlichen Gegebenheiten müssen Sie möglicherweise Ihre Riggspannungen etwas verändern.

Während Sie dieses Dokument lesen, notieren Sie sich alle Fragen die Sie haben und wir würden uns freuen mit Ihnen diese Fragen zu diskutieren.

Unser Hauptziel ist es, Ihnen dabei zu helfen Riggeinstellungen zu finden die in allen Situationen schnell sind: Amwind/Auf der Kreuz genauso wie Raumschots und auf Vorwindkurs und deren Einstellungen während des Segelns einfach anzupassen und zu ändern sind. Ihre neuen North Sails Segel sind designet um dieser Allround-Philosophie zu entsprechen.

Es ist wichtig alle Ihre Einstellungen der Wanten, Schoten, Fallen, Schienen, Unterliekstrecker, Achterstag u.v.a. zu markieren und zu notieren. Machen Sie Aufzeichnungen Ihrer Trimmeinstellungen und den Bedingungen in denen Sie damit segeln und wie schnell Sie damit unterwegs sind. Es ist essenziell diese Einstellungen reproduzieren zu können.

### **Trimmeinstellungen an Land bevor der Mast gestellt wird**

Messen Sie Salinge und Jumpstage ab ob beide gleich lang sind und auf das erlaubte Klassen-Minimum zugeschnitten sind.

Bringen Sie die Jumpstage an und spannen Sie sie vorläufig handfest, die genaue Einstellung kann erst erfolgen wenn der Mast gestellt ist.

Ziehen Sie die Spanner nicht allzu streng an sonst haben Sie vielleicht mühe sie wieder zu lösen wenn der Mast steht.

Überprüfen Sie das Salinge und Jumpstagspreizen kein Spiel haben, und wenn doch fixieren Sie sie.

Überprüfen Sie das alle Rollen sauber und geschmiert sind und die entsprechenden Püttinge sicher befestigt sind.

## Mastfall und Masttrimm

### Mastfall: 139,7 – 142,24 cm

Sobald der Mast gestellt ist machen Sie Ihr Spinnaker- oder Fockfall am Bugbeschlag fest und nehmen Sie es dicht.

Schlagen Sie das Vorstag ab und spannen Sie es vertikal an der Mastvorderseite. Markieren Sie am Vorstag die Stelle die am Mast dem Unterrand des unteren Mastbandes entspricht.

Schlagen Sie das Vorstag wieder am Bugbeschlag an und spannen Sie das Achterstag um das Vorstag auf Spannung zu bringen. Dann messen Sie von der Markierung am Vorstag bis zur Mitte des Anschlagbolzens am Bugbeschlag.

Wenn Sie ein geringes Crewgewicht haben und der Wind auffrischt sollten Sie das Vorstag eher auf 142,24 cm (gemessen von der Vorstagmarkierung bis zum Vorstagbolzen) einstellen. Unter leichteren Windbedingungen sollte die 139,7 cm Einstellung besser funktionieren.

Warum das Mastfall auf diese Weise ermitteln? Weil es der schnellste und einfachste Weg ist und das Messprinzip für alte und neue Deck-Designs gleich ist und weil die Messmethode unabhängig von der Größe des Großfall-Schäkels und der Höhe des Mastes über dem oberen Schwarzen Band ist. Es gibt viele verschiedene Versionen der Shark 24 und alle haben geringe Unterschiede zueinander.

Wenn Sie nach der alten Messmethode – vom Masttopp bis zum Heckbalken messen, sollte das Maß 9,08-9,59 m [sic!] betragen.

Als nächstes eruieren Sie ob der Mast mittig steht. Der beste Weg das zu überprüfen ist sicherzustellen das Kiel und Mast vertikal übereinstimmen, doch der einfachere Weg ist es vom Masttopp seitlich auf beiden Seiten zum selben Punkt an Deck zu messen.

Bei der Masteinstellung sollten die Unterwanten komplett lose sein, die Oberwanten handfest gespannt.

Messen Sie nun die Entfernung vom Masttopp zum gleichen Punkt auf beiden Seiten des Bootes und justieren Sie den Mast mithilfe der Wantenspanner der Oberwanten bis die Mastspitze mittig liegt.

Passen Sie nun die Spannung der Jumpstage an indem Sie den Mast von der Seite betrachten. Die Jumpstage sollten Handfest gespannt sein, genug um den oberen Teil des Großsegel in Position zu halten wenn das Achterstag gespannt wird, aber auf keinen Fall so fest, das die Mastbiegung nach vorne invertiert wird.

Ein Anhaltspunkt für die Spannung der Jumpstage ist, das man 7,6-12,7 cm über den Anschlagpunkten der Jumpstage ohne viel Kraftaufwand beide Jumpstage gleichzeitig seitlich an den Mast drücken können sollte.

Wenn man die Jumpstage am untersten Messpunkt – 7,6 cm über den Anschlagpunkten – zum Mast zusammendrücken kann wird der obere Mastteil noch etwas steif sein und am oberen Messpunkt – 12,7 cm über den Anschlagpunkten – wird die obere Mastsektion sehr flexibel sein.

Achten Sie darauf dass Sie diese Einstellung ohne jegliche Achterstagspannung und ohne von der Dirk gehaltenen Großbaum vornehmen.

Die Idee dahinter ist ein möglichst gerades Mastprofil sicherzustellen wenn das Großsegel gesetzt ist, aber nicht unter (Wind-)Druck steht.

Die Jumpstage sollten Handfest gespannt sein und es sollte nicht notwendig sein Werkzeug verwenden zu müssen um die gewünschte Spannung zu erreichen. Unter den meisten Bedingungen ist die korrekte Einstellung das die Jumpstage genau über dem oberen Ende des Spannschlusses bzw. 12,7 cm über dem unteren Anschlagpunkt zum Mast hin zusammengedrückt werden können.

In stärkeren Windverhältnissen können die Jumpstage 1-2 Umdrehungen fester gespannt werden sodass der obere Teil des Mastes nicht zu sehr biegt und damit das Großsegel im oberen Bereich zu flach wird.

Betrachten Sie die obere Mastsektion von allen Seiten um sicherzustellen dass das obere Mastsegment gerade steht und nicht zu einer Seite hinzieht.

Spannen Sie die Unterwanten handfest bis sie auf beiden Seiten circa gleich fest gespannt sind. Nehmen Sie die Mastspur und die Keep als Referenz ob der Mast gerade steht. Hilfreich kann es auch sein, das Großfall als Referenzlinie zu nehmen, indem man es entlang der Achterseite des Mastes bis zum Mastfuß und der Mitte der Mastspur spannt. Spannen und/oder lösen Sie die Unterwanten beidseitig bis der Mast (wieder) gerade steht und das Mittelsektion des Mastes in einer Linie mit dem Masttopp steht (Anschlagpunkt der Unterwanten/Diamond),

Wir empfehlen es in ein Wantenspannungsmessgerät des Modells PT-1 zu investieren. Dieses Messgerät kann an den Wanten hängen bleiben so wie es montiert ist und dehnt sich nicht wie das Modell A Messgerät.

Unter Verwendung des Messgerätes spannen Sie die Oberwanten bis zu einer Spannung von ca. 136,07 kg.

Ist der Mast einmal zentriert ist es wichtig die Wanten mit der selben Anzahl Umdrehungen auf der Steuerbord- und Backbord-Seite zu spannen.

Sollten sich die Spitzen der Salinge unterschiedlich hoch über dem Deck befinden, wird der Mast nicht gerade stehen oder es werden auf der Backbord- und Steuerbord-Seite unterschiedliche Spannungen notwendig sein um das gleiche Ergebnis zu erzielen.

Die Oberwanten werden sich etwas locker anfühlen und die Unterwanten werden sich ziemlich locker anfühlen.

In 12 Knoten Brise (4 bft, 6,17 m/s, 22,2 km/h) werden die Oberwanten auf der Leeseite komplett durchhängen.

Bevor Sie auslaufen, stellen Sie das Rigg auf die Ausgangspositionen ein und passen Sie das Rigg sich ändernden Bedingungen an und machen Sie sich Notizen. Notieren Sie die Anpassungen so, dass sie sich auf die Ausgangspositionen beziehen, nicht auf die vorherigen Positionen.

Es kann auch sinnvoll sein, sich die Drehrichtungen der Wantenspanner anzudeuten und ersetzen Sie die Splinte oder Ringe mit denen diese gesichert sind durch Spannschloss-Muttern oder einfach durch ein dünnes Seil das zwischen den Löchern der Gewindestangen gespannt wird. So sind die Spanner viel einfacher zu adjustieren.

## **Amwind-Trim**

### **Leichter Wind**

(0-5 ktn, 0-2 Bft, 0-2,6 m/s, 0-9,3 km/h)

Unter diesen Bedingungen bringt es mehr das Boot auf Geschwindigkeit zu halten als sich um die gelaufene Höhe sorgen zu machen, also stellen Sie das Boot auch auf maximale Geschwindigkeit statt auf maximale Höhe ein.

Die goldene Regel in allen Windbedingungen lautet: 'Bevor Sie Höhe machen wollen, müssen Sie erst einmal schnell sein'

In leichtem Wind trimmen Sie Ihre Segel auf maximale Stärke.

## Großsegel

Die Unterwanten sollen so eingestellt sein, dass der Mast leicht nach Lee durchhängen kann. Solange genug Achterstag-Spannung anliegt, wird sich der Mast nicht so leicht nach Lee biegen. Behalten Sie die Rückseite des Mastes im Auge, um die Mastbiegung zu beobachten. Als nächstes nehmen Sie das Großsegel so dicht, dass die oberste Latte parallel zum Großbaum liegt.

Nun sollten Sie keine Achterstag-Spannung mehr brauchen, um den Mast in der richtigen Position zu halten. Stellen Sie sicher, dass der oberste Windfaden nicht gestört ist. Der Baumniederholer sollte vollkommen gelockert sein, und der Travellerwagen sollte an der Kante der Luv-Sitzbank positioniert sein, oder so, dass die unteren Segellatten sich etwas im Lee des Achterstages befinden. Der Unterliekstrecker sollte 2,5-3,8 Zentimeter vor dem Maximum positioniert sein. Je mehr Wellengang, desto lockerer sollte der Unterliekstrecker sein. Der Cunningham-Strecker sollte ebenfalls komplett lose sein.

## 180 % Genua

Spannen Sie das Genuafall gerade so stark, dass ein paar Liekfalten im vorderen Bereich des Segels übrig bleiben. Dies stellt sicher, dass die tiefste Stelle des Segelbauches etwas weiter nach vorne gezogen wird und das Boot einfacher zu steuern sein wird.

Das offene Liek des Segels wird die Luftzirkulation um das Segel unterstützen, ohne es kühlen zu lassen.

Das Unterliek des Segels sollte etwa 5-7,6 von den Wantenspannern entfernt sein, und das Achterliek sollte ca. 10,2-15,2 cm von den Salingspitzen entfernt sein.

Stellen Sie sicher, dass die Liekleinen locker sind.

## Leichter bis mittlerer Wind

(6-12 Ktn, 2-4 Bft, 3,1-6,2 m/s, 11-22 km/h)

Diese Wetterbedingungen schreien nach einem gut gepowerten Boot und guter Höhe, um laufen zu können.

## Großsegel

Der Traveller sollte nach Luv gezogen werden, und der Großbaum sollte sich in der Mitschiffslinie befinden, um das Boot Höhe machen zu lassen.

Travellerwagen etwa in der Mitte zwischen Sitzbankkante und Mitte Travellerschiene.

Bei steigender Luvgierigkeit und zu starker Krängung sollte der Traveller nach Lee gelassen werden.

Der Unterliekstrecker sollte 1,27 cm vor der maximalen Position stehen. Der Cunningham-Strecker sollte so weit angezogen werden, dass noch einige Liekfalten im Großsegel stehen bleiben, aber dennoch ein paar raus gezogen werden.

Der Baumniederholer sollte soweit angezogen werden, dass die Leinen nicht mehr durchhängen.

Starten Sie mit der Großschot so weit angezogen, dass die oberste Latte parallel zum Großbaum liegt. Führt das Boot eine gute Geschwindigkeit und Sie höher an den Wind gehen wollen, versuchen Sie die Großschot dichter zu nehmen, bis der oberste Windfaden 50-80% der Zeit gestört ist.

Vorsicht, wenn sich Ihre Bootsgeschwindigkeit vermindert, dann die Großschot fieren.

## **180 % Genua**

Spannen Sie das Genuafall gerade so stark dass noch einige Vorliekfalten im Vorliek über bleiben. Sollten Sie für die Genua einen Cunningham-Strecker verwenden, sollte dieser leicht gespannt sein, aber ein bisschen lockerer als beim Leichtwind-Trim. Dies wird die Genua abflachen und die tiefste Stelle des Segelprofils nach hinten ziehen wodurch das Segel mehr Kraft gewinnt und es möglich sein sollte größere Höhe zu laufen. Positionieren Sie Schotführungsblöcke so dass der Fuß und das Unterliek des Segels 2,5-5 cm von den Wantenspannern entfernt ist und das Achterliek 5-7,5 cm von den Wantenspitzen entfernt ist.

## **Mittlerer bis starker Wind**

13-18 Ktn (4-5 Bft, 6,7-9,3 m/s, 24,1-33,3 km/h)

## **Großsegel**

Die Wanten sollten entsprechend der oben angeführten Tabelle ([sic!], Keine Tabelle vorhanden!) angezogen werden.

Dies erlaubt mehr Achterstag-Spannung um das Top des Großsegels nach Lee twisten zu lassen, während man am Vorstag automatisch mehr Spannung hat, was das laufen größerer Höhe erlaubt und die Genua abflacht.

Um mehr Achterstagspannung zu realisieren, nehmen Sie die Großschot so dicht das die oberste Segellatte nach Luv zeigt, während aber das Achterstag noch mittelstark gespannt ist. Dann ziehen Sie das Achterstag so weit an bis die oberste Latte wieder ca. 15° nach Lee zeigt. Der Cunningham-Strecker sollte soweit dicht geholt werden dass alle Falten aus dem Großsegel herausgezogen werden. Der Baumniederholer sollte soweit dicht genommen werden dass der Großbaum ohne Großschotspannung nicht über seine normale Höhe steigen würde. Der Unterliekstrecker sollte maximal dicht genommen sein.

## **180% Genua**

Diese Windverhältnisse reichen an das obere Ende des Windbereichs der 180% Genua heran, die Entscheidung auf die 150% Genua oder die Fock umzurüsten hängt vom Crewgewicht und des vorherrschenden Grundwinds bzw. Wellengangs ab.

Wählen Sie die Vorsegelgröße abhängig vom Grundwind und der Kraft Ihrer Crew. Je stärker die Wellen, desto größer sollte das Vorsegel sein um das Boot kraftvoll durch die Wellen brechen zu lassen.

Wenn Sie unter diesen Bedingungen die 180% Genua verwenden, nehmen Sie das Fall dichter um die tiefste Stelle des Segelprofils weiter nach vorne zu ziehen, dies führt auch zu einem offenerem Achterliek.

Positionieren Sie die Genuaschotblöcke so dass Fuß und Unterliek des Segels gegen die Wantenspanner drücken und das Achterliek 10,1-12,7 cm von den Wantenspitzen entfernt ist. Um Kraft aus der Genua zu nehmen twisten Sie das Segel in dem Sie die Schot 2,5-5 cm fieren.

## **150% Genua**

Dieses Segel ist designet für Windgeschwindigkeiten von 15-25 Ktn (7,7-12,8 m/s, 4-6 Bft, 27,8-46,3 km/h)

Die Umlenkblöcke für dieses Segel können auf der Fußreling montiert sein, mit einer innen liegenden Schiene (ca. 12,7 cm innerhalb der Decksaußenkante) kann allerdings größere Höhe erzielt werden. Die Holepunkte der 180% Genua-Schoten können für dieses Segel nicht verwendet werden.

Sollte der Wind abflauen während Sie dieses Segel gesetzt haben verwenden Sie die Riggeinstellungen für mittleren Wind, besonders wichtig ist es dann genügend Vorstagdurchhang einzustellen. In diesem Trimm sollte das Segel dann maximale Kraft produzieren. Die Spannung des Segels sollte vom Wellengang abhängig gemacht werden. In flachem Wasser lassen Sie das Vorliek ein paar Falten werfen, besonders um die Trimmfadenpositionen herum. Wenn Wind und Welle wieder zunehmen, ziehen Sie die Falten einfach wieder heraus.

Der Windbereich von 13-18 Ktn. (6,7-9,2 m/s, 4-5 Bft, 24-33 km/h) kann das Regattafeld deutlich auseinanderziehen. Stellen Sie sicher dass das Boot korrekt auf diese Bedingungen und auch auf die verwendete 150% Genua eingestellt ist. Der Schlüssel zum Erfolg ist das Boot in schneller Bewegung zu halten und große Höhe laufen zu können. Um dies zu erreichen sollten Sie das Boot umkrepeln und die Luv-Trimmfäden in 45° Position halten um eine maximale VMG nach Luv zu erreichen.

## **Starker Wind**

(19 Ktn +, 9,7 m/s+, 5 Bft +, 35,2 km/h+)

Unter diesen Bedingungen ist es notwendig die Segel so flach wie möglich zu trimmen und das Boot sollte darauf eingestellt sein ein möglichst einfaches Steuer zu ermöglichen.

## **Großsegel**

Beginnen Sie das Segel mit dem Baumniederholer zu trimmen, indem Sie den Baumniederholer stark dicht nehmen, was die untere Mastsektion noch vorne biegen wird, was den unteren Bereich des Großsegels abflachen wird. Der Cunningham-Strecker sollte soweit angezogen werden das alle Falten aus dem Segelprofil verschwinden und die tiefste Stelle des Profils maximal weit nach vorne gezogen wird. Der Unterliekstrecker sollte sich in Maximalposition befinden.

Fieren Sie den Traveller bis hinunter zur Kante der Lee-Sitzbank um das Ausbalancieren des Bootes zu unterstützen und lassen Sie das Boot so wenig wie möglich krängen.

## **(123%) Fock**

Der Übergang zur Fock ist in diesem Windbereich zu finden. Leichtere Crews und das segeln in flacheren Gewässern können die Verwendung der Fock erlauben und trotzdem eine gute Geschwindigkeit zu fahren.

In Winden unter 20 Ktn (10,2 m/s, 5 Bft, 37 km/h) oder bei hohem Wellengang setzen Sie den Holepunkt etwas weiter nach vor sodass das Segel einen größeren Bauch bekommt und leicht twistet. Die Top-Latte sollte hierbei etwa 10-15° unter der Mittschiffslinie liegen.

Bei auffrischenden Brisen oder bei sich abflachendem Gewässer können Sie die Fock härter trimmen. Nun sollte die Topplatte etwa 0-10° unter der Mittschiffslinie liegen. Bei weiter auffrischendem Wind setzen Sie den Holepunkt etwas weiter zurück.

Halten Sie das Boot am laufen und nehmen Sie die Fock nicht zu dicht. Die Shark mag es auf Geschwindigkeit getrimmt zu werden und mit einem zu dicht geholten Vorsegel werden Sie niemals die maximale Geschwindigkeit erreichen.

Unter Starkwindbedingungen werden Sie alle möglichen Vorsegeltypen effektiv genutzt sehen. Eine schwerere Crew wird unter diesen Bedingungen noch die 180% Genua handhaben können, sie wird das Wenden noch beherrschen und es wird ihnen leichter fallen das Boot gerade und in Bewegung zu halten. Die 150% Genua liefert ähnliche Power, ist aber leichter zu beherrschen und zu Wenden. Die Fock bietet die ultimative Herausforderung und taktische Vorteile beim Laufen großer Höhe und einfachem Wenden, dabei sollten Sie allerdings beachten dass der Grundwind stärker als 20 Ktn (10,3 m/s, 5 Bft, 37 km/h) bleibt.

Die Fock sollte über Blöcke, die auf Schienen montiert sind, die 12,7 cm innerbords der Fußreling und 30,5 cm achterlich der Wantenpüttinge installiert sind.

Nehmen Sie das Fockfall dicht genug um alle Falten aus der Fock herauszuziehen und stellen Sie das Segel so ein dass die oberen Trimmfäden kurz vor den unteren Trimmfäden gestört werden.

Wenn das Boot mehr Vortrieb braucht setzen Sie die Holepunkte etwas weiter nach vorne, was dem Segel einen größeren Bauch gibt, und achten Sie darauf dass das Liek gerade nach Achtern zeigt.

Um wieder etwas Kraft aus dem Segel zu nehmen setzen Sie die Holepunkte wieder etwas zurück um den unteren Teil des Segels wieder abzuflachen und das Top zum twisten zu bringen. Das Großsegel und das Vorsegel müssen zusammenarbeiten. Wenn das Vorsegel im oberen Bereich twistet, sollte das Großsegel dies auch tun. Wird das Vorsegel dicht genommen, sollte das selbe mit dem Großsegel passieren. Wenn der Wind stark bläst erhöhen Sie den Twist in beiden Segeln, dies wird das Boot besser zum laufen bringen und es einfacher zu steuern machen.

## **Vorwind-Trim**

### **Großsegel**

#### **Run (Vorwind)**

Auf Vorwind-Kurs sollte das Großsegel so bauchig wie möglich gefahren werden. Das Achterstag sollte gelöst sein – nur bei Windstärken über 15 Ktn (7,7 m/s, 4 Bft, 27,8 km/h) sollte das Achterstag leicht dicht genommen um die Durchbiegung des Mastes nach vorne zu vermeiden. Der Unterliekstrecker sollte 5 cm vor der maximalen Einstellung dicht genommen werden.

Der Cunningshamstrecker sollte auf dem gesamten Vorwindkurs maximal gelöst sein und der Baumniederholer sollte so eingestellt werden dass die Topplatte parallel zum Großbaum liegt oder leicht nach vorne zeigt.

#### **Reach (Raumwind)**

Auf einem Raumwindkurs sollte das Großsegel die ganze Zeit auf maximale Power eingestellt sein. Achterstag, Cunningham und Unterliekstrecker sollten gelockert sein. Im oberen Bereich darf das Großsegel etwas twisten, der oberste Windfaden sollte aber schön angeströmt werden.

Ist das Boot auf Raumwindkurs einmal überpower ist es Zeit die Kraft aus dem Großsegel zu nehmen.

Nehmen Sie das Achterstag etwas dicht um den Mast gerade zu halten. Fieren Sie den Baumniederholer etwas und ziehen Sie den Cunningham-Strecker etwas an um das Achterliek des Großsegels etwas zu öffnen und nehmen Sie den Unterliekstrecker dicht.

# Spinnaker

Der Spinnaker von North Sails mag es mit einem tief gesetzten Spinnakerbaum gesetzt zu werden um mehr Segelfläche vor den Wind zu projizieren.

Der Spinnakerbaum sollte nicht parallel zum Horizont liegen.

Das Spinnakerfall sollte so hoch wie möglich gesetzt werden um die projizierte Segelfläche vor dem Wind zu maximieren und das Segel so gut wie möglich zu stabilisieren.

Nur um maximale Power zu generieren sollte man das Spinnakerfall etwas lösen.

Auf Vorwindkurs stellen Sie den Spinnakerbaum rechtwinkelig ein so dass er senkrecht zur Einfallrichtung des scheinbaren Windes steht.

Der Spi-Trimmer sollte eine leichte Windung im Achterliek des Segels lassen.

Erinnern Sie sich dass ein leicht untertrimmter Spinnaker viel mehr an Geschwindigkeit bringt als ein übertrimmter.

Der Spinnakertrimm sollte permanent angepasst werden um das Segel an Änderungen der Richtung des scheinbaren Windes, verursacht durch Änderung der Bootsgeschwindigkeit und des gesteuerten Kurses anzupassen.

Um das Boot in einer Bö gut beschleunigen zu lassen seien Sie darauf vorbereitet die Schot 12,7-25,4 cm zu fieren.

Das fieren der Schot wird die zusätzliche Windenergie in erhöhte Vorwärtsfahrt umwandeln statt das Boot nach Lee krängen zu lassen.

Auf Vorwindkurs konzentrieren Sie sich auf die Steuerung des Bootes um konstant Ihren idealen Raumwind-Winkel zu fahren.

Gute Steuerleute haben ein gutes Gespür für kleinste Änderung der Bootsgeschwindigkeit. Wenn das Boot gute Geschwindigkeit fährt oder Sie sich in einer Bö befinden fallen Sie weiter ab um die Bö länger zu nutzen und die gesteigerte Bootsgeschwindigkeit zum tiefer Segeln zu nutzen.

Achten Sie darauf das ein Crewmitglied (nicht der Spi-Trimmer) ständig nach Böen und Beschleunigungsmöglichkeiten Ausschau hält.

Wen Sie weitere Fragen, Anmerkungen oder Anmerkungen zu Ihren neuen Shark-Segeln haben würden wir uns freuen diese mit Ihnen zu besprechen.