



22

Scholtz 22

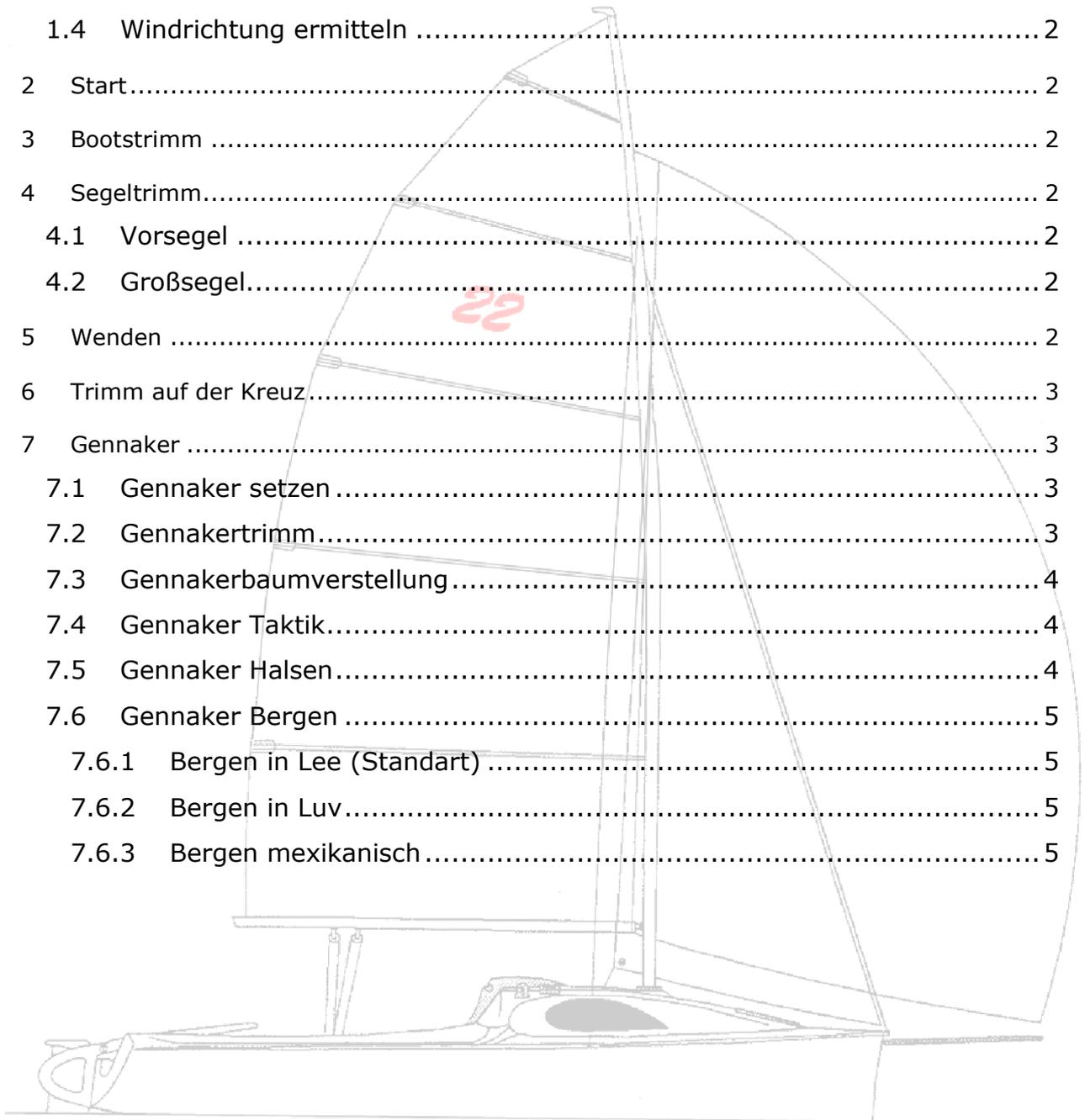
Crew Training

Scholtz 22 - Crew Training Version 1.1

Scholtz 22 - Crew Training

Inhaltsverzeichnis

1	Startvorbereitung	2
1.1	Startlinie Absegeln	2
1.2	Bevorzugtes Ende ermitteln	2
1.3	Upmark Direction ermitteln	2
1.4	Windrichtung ermitteln	2
2	Start	2
3	Bootstrimm	2
4	Segeltrimm	2
4.1	Vorsegel	2
4.2	Großsegel	2
5	Wenden	2
6	Trimm auf der Kreuz	3
7	Gennaker	3
7.1	Gennaker setzen	3
7.2	Gennakertrimm	3
7.3	Gennakerbaumverstellung	4
7.4	Gennaker Taktik	4
7.5	Gennaker Halsen	4
7.6	Gennaker Bergen	5
7.6.1	Bergen in Lee (Standart)	5
7.6.2	Bergen in Luv	5
7.6.3	Bergen mexikanisch	5



Scholtz 22 - Crew Training

1 STARTVORBEREITUNG

1.1 STARTLINIE ABSEGELN

TBD

1.2 BEVORZUGTES ENDE ERMITTELN

TBD

1.3 UPMARK DIRECTION ERMITTELN

TBD

1.4 WINDRICHTUNG ERMITTELN

TBD

2 START

TBD

3 BOOTSTRIMM

TBD

4 SEGELTRIMM

4.1 VORSEGEL

TBD

4.2 GROßSEGEL

TBD

5 WENDEN

„Klar zur Wende“:

Der Vorschoter positioniert sich mittig zwischen den Winschen und bereitet die lose (Luv-) Schot vor. Die Leeschot wird unter Spannung aus der Klemme entnommen und bis zum Ausführungskommando festgehalten.

Mit dem Kommando „Ree“ leitet der Steuermann die Wende ein. Der Bug dreht durch den Wind – wenn die Fock nicht mehr steht oder einen Gegenbauch bekommt wird die Leeschot von den Winschen genommen und die alte Luvschot über die Winschen im Uhrzeigersinn dichtgeholt. Bei mehr Wind und Lage wird die

Scholtz 22 - Crew Training

Schot über beide Winschen gelegt und in der LUV Klemme arretiert. Für einige Sekunden sollte die Fock zum Beschleunigen auf der neuen Seite einen kleinen Bauch haben. Ist Fahrt aufgenommen oder das Boot schiebt wieder Lage, wird die Schot dichtgeholt bis die Fock sauber steht.

Das Dicht-holen der Fock erfolgt bei viel Wind durch das Greifen und nach-hinten Ziehen der Fockschot zwischen den Winschen (beide Winschen belegt, Schot liegt in der LUV-Klemme). Beim Nachlassen wird das freie Ende in der Klemme nachgezogen.

6 TRIMM AUF DER KREUZ

TBD

7 GENNAKER

7.1 GENNAKER SETZEN

LUV Tonnenablauf:

- Gennaker vorbereiten
- Leinen klarieren
- Backbordschot (weiß-blau) an der Markierung in der Lee-Klemme belegen
- Gennaker-Hals mit Tack Leine (rechts unten, grün-weiß) bis etwas vor die Backbord-Wanten vorladen
- im „2-Längen-Kreis“ (oder an der LUV Tonne, je nach Regel) Baum ausfahren (links unten, gelb-weiß), dabei lose auf die Tack-Leine (rechts unten, grün-weiß) geben
- Baum nach Steuerbord/Luv ausrichten (links unten, blau-weiß) und beide Schoten unter Spannung belegen
- Gennaker-Fall vor die Lee-Saling führen
- auf Kommando (nach Abfallen an der Tonne) Gennaker am Fall (rechts oben, gelb-rot) hochziehen und Tack Leine durchsetzen (der Knoten sollte gerade frei von der Rolle sein)
- Kontrollblick ins Gennaker: keine Sanduhr und keine Verdrehung am Top ?
- Fock einrollen: lose auf die Schoten, Rollfockleine (links unten, orange-weiß) ziehen (eventuell mit Ruck für Anlaufmoment)
- Gennaker-Schot aus der Klemme nehmen und trimmen
- Leinen klarieren

7.2 GENNAKERTRIMM

Gennaker am Vorliek beobachten: optimal getrimmt ist es, wenn das Liek in der Mitte zeitweise <50% leicht auf 5-10cmTiefe einfällt

Scholtz 22 - Crew Training

Fällt es häufiger oder stärker ein, Schot gefühlvoll dichter holen

Fällt es nicht ein: Schot etwas fieren, bis das Vorliek reagiert

Fällt bei Böen, Schraler oder durch Fehltrimm das Gennaker stark ein, so muss kräftig dichtgeholt werden, bis das Gennaker steht – aber sofort wieder gefiert werden, um optimalen Vortrieb zu generieren

7.3 GENNAKERBAUMVERSTELLUNG

Der Gennakerbaum kann wie folgt eingestellt werden:

Mittschiffs: bei viel Wind und oder Halbwindkursen

Nach LUV stellen: bei wenig Wind und raumen Kursen

Baum voll ausgefahren: bei wenig Wind

Baum nicht voll ausgefahren: bei viel Wind (Hebelarm verkleinern)

7.4 GENNAKER TAKTIK

Zwei Probleme sind zu bewältigen:

Raum in Lee:

Bei viel Wind oder stark böigem Wind besteht die Gefahr des „Sonnenschusses“ (nachlassende Ruderwirkung mit unkontrollierter Bootsdrehung nach Lee). Daher sind Überholmanöver oder taktische Manöver mit ausreichend Raum auf der Leeseite des Bootes auszuführen

Manöver an der Lee-Tonne:

Normalerweise wird der Gennaker auf der Backbordseite geborgen. Der Steuermann kann die Halsen entsprechend einteilen, um dies zu erreichen. Dennoch ist es taktisch oftmals nicht möglich, dann ist in Luv zu bergen oder in steuerbord zu bergen. Bergen auf Steuerbord ist oft sinnvoll, wenn die Zieleinfahrt bevorsteht.

7.5 GENNAKER HALSEN

Auf Kommando Gennakerbaum auf die andere Seiten holen (links unten, blau-weiß), dann Gennakerschot nachlassen, der Steuermann leitet die Halse ein, das

Scholtz 22 - Crew Training

Schothorn weht nach vorne. Ist das Schothorn auf Höhe des Vorstags, dreht der Steuermann durch den Wind („rund achtern“), LUV Schot ziehen und den Gennaker, aber ohne Gewalt auf die neue LEE Seite holen und trimmen.

Bei wenig Wind bleibt der Gennaker meist am Vorstag hängen – dann ist der Vorschoter gefragt, das Gennaker per Hand auf dem Vorschiff um das Vorstag zu führen.

Vorsicht, gleichzeitig kommt der Baum über!

7.6 GENNAKER BERGEN

7.6.1 BERGEN IN LEE (STANDART)

Fock auf Steuerbord (LUV) ausrollen 

Gennaker-Fall (rechts oben, gelb-rot) ca. 0,5 bis 1m freigeben

Schothorn hinter der Lee-Wanten greifen und Unterliek „einsammeln“, dazu Baum einfahren durch Schot freigeben (links unten, gelb-weiß) und anschließend Tack-Leine nachgeben.

Hat der Gennaker-Trimmer das Unterliek sicher, wird das Fall nach und nach freigegeben und das von oben kommende Tuch in den Sack gesteckt, so dass zum Ende die drei Lieken obenauf liegen.

Baum vollständig einfahren, wenn noch nicht geschehen (rechts, grün-weiß – Tack Leine), dabei Schot am Gennaker-Hals gegenhalten

Leinen klarieren

7.6.2 BERGEN IN LUV

TBD

7.6.3 BERGEN MEXIKANISCH

TBD

Scholtz 22 - Crew Training

