

Slalom Trimmguide t36 2016

1. Mastfußposition

Mastfußposition (das Wichtigste zuerst):

Tipp: Beginne mit dem Mastfuß in der Mitte der Box (beste Allround-Eigenschaften; ich überschreite nicht den 135 cm Abstand zum Heck).

-Zum Austesten der Änderungen verschiebe den Mastfuß nur in kleinen Schritten (1-2 cm) vor oder zurück; dann Auswirkung überprüfen.

Mastfuß nach vorne:

-wenn die Nase des Boards hoch kommt und schwer kontrollierbar ist: Mastfuß 1-2 cm nach vorne (drückt die Nase des Boards runter und verbessert die Kontrolle)

-verbessert die Kontrolle (drückt mehr Kante des Boards ins Wasser): z.B. in Manövern, in Kappelwellen, bei Starkwind (mehr Speed), für komfortables, einfaches Frühgleiten.

Mastfuß nach hinten:

-wenn das Board am Wasser klebt und nicht frei läuft: Mastfuß 1-2 cm nach hinten (mehr Speed, weniger Kontrolle)

-verbessert die Lebendigkeit und das direkte Fahrgefühl. Auswirkung: engere Turns, reaktionsschneller, mehr Speed (solange kontrollierbar), „looses“ und aufregenderes Fahrgefühl.

Zusammenhang Mastfußposition - Gabelhöhe –Trapeztampen:

Gabelhöhe: je höher der Gabelbaum sitzt, desto mehr Lift (freieres Laufen des Boards auf der Finne) erlaube ich dem Segel zu entwickeln und durch das dann ermöglichte weitere „Zurücklehnen“ des Segels erreiche ich einen höheren Speed (weniger Wind → höhere Position; bei mehr Wind und mehr Kontrolle erwünscht → niedrigere Position). Die absolute Gabelbaumhöhe ist natürlich auch an die Körpergröße des Surfers gebunden sowie an die Segelgrößen (größere Segel → höhere Position).

-Wenn der Mastfuß nach vorne geht, muss auch die Gabel höher gehen (um die Abnahme des Druckes auf die Finne zu kompensieren)(FM)

-Wenn die Gabel höher geht, müssen die Trapeztampen weiter nach hinten

-Wenn die Gabel niedriger geht, müssen die Trapeztampen weiter nach vorne

Zusammenhang Mastfußposition - Gabel –Trapeztampen bei Highwind vs. Lowwind:

Highwind: Gabel etwas niedriger & Trapeztampen länger - Kontrolle ↑; zusätzlich Mastfuß weiter nach vorne: das hält die Boardspitze unten

Lowwind: Gabel etwas höher (mind. Schulterhöhe) & Trapeztampen kürzer – Speed ↑
Alternative zu den verstellbaren Trapeztampensets: fixed 26'' Trapeztampen

Zusammenhang Trapeztampenlänge und Abstand:

Dieser ist natürlich auch in Abhängigkeit von der Wahl eines Sitz- bzw. Hüft-Trapezes zu sehen. Umso mehr Wind → desto längere (mehr Kontrolle und damit Speed) vs. kürzere Trapeztampen bei Angleitbedingungen. Um so enger man die Trapeztampen positioniert, desto einfacher kann man das Rigg um diesen Drehpunkt herum genau einstellen (A2), jedoch erfordert diese Technik viel Kraft insbesondere in Böen. Umso breiter die Trapeztampen positioniert werden (BD), desto ruhiger kann man das Segel halten (mehr Speed) – jedoch kann man das Rigg weniger feinjustieren (schlechter bei wenig Wind).

2. Problemlösungen:

1. das Board klebt am Wasser und läuft beim Gleiten nicht schön frei:

- Mastfuß 1-2 cm nach hinten
- Gabel etwas höher (Segel nach hinten geneigter und gibt weniger Druck aufs Board)
- 2 cm längere Finne
- Alternative:** evtl auch das Vorliek etwas weiter durchziehen

2. Nose des Board kommt hoch und Board ist schwer kontrollierbar:

- Mastfuß 1-2 cm nach vorne
- Gabel etwas tiefer (Segel aufrechter und gibt mehr Druck aufs Board)
- 2 cm kürzere Finne
- wenn es damit nicht besser wird: schmalleres Board und/oder kleineres Segel

3. zu viel Druck auf der hinteren Hand:

- Trapeztampen 2 cm nach hinten schieben und Gabel 2 cm höher nehmen

4. zu viel Druck auf dem hinteren Bein:

- Gabel 2 cm tiefer (Körper rutscht nach vorne & entlastet das Bein) und Mastfuß 1 cm weiter nach vorne

5. zu viel Druck auf dem vorderen Bein:

- Gabel 1-2 cm höher und Mastfuß 0,5-1 cm weiter nach hinten

6. Close the Gap funktioniert nicht (Segel dichtet den Spalt zum Board nicht optimal ab):

- Mastfuß nach vorn um 2 cm und Gabel etwas niedriger
- Im Falle von tiefergelegten Mastfüßen: Extension um die Tieferlegung hochsetzen (1-4 cm)

7. Problem Segel bleibt beim closing the gap an der Schlaufe hängen („hitting the strap“)

This rake angle influences „closing the gap” and it could be that your sail is hitting the straps and or the boom hitting now and then the water. Before changing e.g your track position to correct for this „hitting” effect, please be aware that the most probable cause is the hollow deck of your board. Modern boards tend to have hollow decks to increase board control. The amount is normally between 15 and 30 mm. To compensate for this amount of hollowness please raise your mast extender by the same amount. After raising your extender you still have a problem? Lower your DH by 5 mm increments. Still a problem ? Move your mast position more backwards and lower your boom by the same amount. Still a problem ? Move your boom end one grommet position up."(AVT)

7. Problem Angleiten:

- Mastfuß 1-2 cm nach vorne zur Heckentlastung (VL)
- Gabel etwas höher um 1-2 cm (Segel mehr nach hinten geneigt und damit weniger Druck aufs Board) & Trapeztampen kürzer (z.B. 24 statt 26)
- falls mehrere Schothornösen im Segel eingebaut sind, nimm bei Lowwind-Bedingungen die höchste (Achterliek mehr geschlossen, damit mehr Kraft) (VL)
- weniger Vorlieks-Spannung (also weniger Loose-Leach) als im perfekten Windbereich
- 2 cm längere Finne, softer und mit weniger Rake (gerade)

3. Tuning:

Tuning Fußschlaufen:

Grundsätzlich erlauben weiter hinten positionierte Schlaufen einen höheren Speed, erfordern aber mehr Fahrkönnen. Auch enger montierte Schlaufen verbessern den Speed, da sie eine geradere, höhere Körperposition verursachen (KJ). Die Positionen der Schlaufen und die Beinlängen des Surfers verursachen unterschiedlich lange Dreiecke: größere Surfer kommen besser mit größeren Dreiecken zurecht (Schlaufen weiter auseinander) und schwere Surfer profitieren davon, wenn die hintere Schlaufe weiter vorne steht als bei leichten Surfern (dort: hintere Schlaufe in der letzten oder vorletzten Plug-Position). In jedem Fall ist aber das Ziel sich auf der Geraden möglichst gerade und möglichst weit nach außen zu lehnen, um das Board auf der Finne fliegend kontrollieren zu können

-Nase steigt im angepowerten Zustand zu schnell (Gegenmanöver: mehr Kraft auf die Kante bringen): vordere Schlaufe nach ganz vorne und die hintere Schlaufe nach hinten → breitere Schrittstellung (FM).

Tuning Latten:

Untere Latten Spannung ↑↑/ obere Spannung easy (ØDurchbiegen) (AVANTI M1-5)

Tuning Vorlieksspannung:

Mehr „downhaul“ (Vorlieksspannung) ergibt mehr Lift des Segels und mehr Speed (natürlich spricht da die Leistungsfähigkeit der verwendeten Finne ein wichtiges Wort mit). Je kleiner und leichter man ist, desto mehr Vorlieksspannung macht Sinn – dies ist zu kombinieren mit einem volumenschwächeren & schmalleren Board als die schwereren Surfer bzw. vice versa.

-zu wenig Vorliekszug: Gefühl der Schwere des Riggs und man bekommt das Board nicht zum Fliegen auf der Finne

-zu viel Vorliekszug: schwache Performance und wenig Kontrolle da „nur mit dem Board in der Luft“

-je freier das Slalomboard fliegt, desto weniger stark muss das Vorliek durchgezogen werden (um eben diesen Zustand des freien Fliegens erreichen zu können)

-mit etwas weniger Loose Leach verbessern sich häufig die Laufruhe und der Griff auf der Kante (FM)

-bei extremen Bedingungen (35 Knoten plus) verbessert sich mit etwas weniger Loose Leach die Kontrolle (RS)

-wenn beim Einleiten der Halse das Board unruhig erscheint, reduziere die Vorlieksspannung in Schritten von 5 mm (FM)

Tuning Slalom-Finnen:

-Soft erzeugt mehr Lift (hebt das Heck) als hard. Soft kann von Vorteil bei kontrollierten Bedingungen sein, bei Kontrollproblemen geht dann die Nose runter und bremst. Es gibt dann noch den Lift, der die aussen stehenden Füße hebt, sozusagen das Drehmoment, das die Finne erzeugt. Dieser Lift ist fast unabhängig von der Finnenhärte.(PF)

Kräftige, gute Fahrer können softe Finne länger kontrollieren und sind dann mit weichen Finnen etwas schneller, da der Lift nach oben die benetzte Fläche des Bretts reduziert. Schlägt ins Gegenteil um, wenn Kontrollprobleme auftreten, da dann die Nose runter geht (Problem betrifft vorallem leichtere Fahrer).(PF)

-Fläche erzeugt keinen Lift. Das Drehmoment, also der fußhebende Lift wird hauptsächlich durch die Finnenlänge bzw der Entfernung des Summen-Kraftpunktes der Finne zur Brettgleitfläche, also dem Hebel bestimmt. Dickere Profile erzeugen auch keinen Lift, aber erlauben einen größeren Anstellwinkel, können also im Low Speed mehr Kraft aufnehmen, da

der Strömungsabriß später erfolgt. Dies wird allerdings durch einen höheren cw Widerstandsbeiwert erkauft (9-10% der Dicke sind üblich).(PF)

-Profildicke: eine stärkere Profildicke erlaubt besseres Angleiten, jedoch sinkt der Speed (VL)

-Rake: um so aufrechter die Finne steht, desto mehr Lift erzeugt sie als eine, die schräger nach hinten steht (Rake).“ Mehr Rake ermöglicht mehr Speed – weniger Rake besseres Angleiten. Allerdings kommt es auf die innenliegende Carbonbauart an, bei welchem Rake eine Finne neutral ist, bzw bei welchem Rake sie mehr Power im Tipbereich erzeugt bzw. wie eine Seegrasfinne null Power aufweist.

Tipp: wenn eine Finne pfeift, ist sie hinten zu dick. Schräg anschleifen.

Nimm eine längere Finne, wenn:

- du Probleme beim Angleiten hast
- du in einem Windloch sofort aus dem Gleiten fällst
- dir das Board das Gefühl gibt, leewärts zu sliden
- das Board am Wasser klebt

Nimm eine kürzere Finne, wenn :

- das Board ständig luvwärts zieht
- das Board sich zu stark aus dem Wasser liftet (schlechte Kontrolle)
- du voll eingehängt im Trapez und mit beiden Beinen in den Schlaufen du das Board im Gleiten nicht ausblancieren kannst
- du das Board nicht in eine Race-Jibe drücken kannst (es geradeaus weiter fährt)
- du das Board in der Race-Jibe nicht kontrollieren kannst

A2 = Antoine Albeau

AVT = AVANTI Trimmguide M3 2015

BD = Björn Dunkerbeck

FM = Finian Maynard

KJ = Katrin Jaggi

PF = Peter „Paffi“ Pfaffenbichler

RS = Robby Swift

VL = Vincent Langer

Quellen: Surf-Magazin, Boards-Magazin, Surf-Magazin-Forum, Boards-Forum, Surf-Forum.com und viel Zeit auf dem Wasser
Boris Radeleff, t36 08.2018 V5