

Trimtips Hobie Tiger

Door Mitch Booth

Deze tips moeten voor elke Tiger en elke Crew individueel aangepast worden. Crewgewicht, zeiltechniek en bootsgevoel hebben een wezenlijke invloed en uiteindelijk kan de zeiler alleen bepalen of hij vorderingen heeft gemaakt.



* De Hobie Tiger op snelheid

Trim op het Land.

De masttrim.

De zalingen moeten naar achter wijzen. Als er een lijntje gespannen wordt tussen de uiteinden van de zalingen dan kan de afstand tussen het lijntje en de achterkant van de mast opgemeten worden. Deze afstand moet 20 tot 30 mm zijn. Met behulp van de diamantverstaging wordt de mast iets krom getrimd. De bolling moet ca 25 mm zijn. Als deze bolling is ingesteld moet de stand van de zalingen ook weer gecontroleerd worden.

De stand van de mast kan verschillen gezeild worden en is belangrijk. Het is belangrijk de gevolgen van deze trim goed te kennen. Als de boot loefgierig is moet de mast een stukje naar voren gezet worden. Als de boot neutraal stuurt staat de mast goed. Als je met de maststand gaat experimenteren moet je gelijktijdig de stand van de roerbladen aanpassen. Als de mast naar achter gezet wordt kunnen de roerbladen verder onder de boot gezet worden. Het voordeel van meer mastval is dat de boot hoger en harder aan de wind gaat lopen. Weinig mastval geeft in het halve windse rak voordelen. Ik beveel aan om met een midden stand te beginnen om zo te kunnen bekijken wat voor jouw de gunste stand is.

De roertrim.

De meeste mensen zetten de roerbladen parallel aan elkaar. Maar dit hoeft niet altijd de snelste trim te zijn. Maar in principe geldt het voor alle koersen dieper dan halve wind. Wil men ondanks dit de roeren toch iets aanpassen dan mogen ze alleen iets naar binnen gezet worden. Toe in. Het levert bij trapeze varen iets voordeel op. Maar zodra te veel toe in wordt ingesteld ontstaan er wervelingen rond het loefzijde blad. Dit is vanuit de trapeze goed te zien. Veel boten zeilen met een lichte druk aan de joystick. Als die druk te veel is kan dit worden verholpen door de roerbladen verder onder de boot te trimmen of de mast rechter op te zetten.

De latten.

De meegeleverde latten zijn van topkwaliteit. Er zijn geen betere te krijgen. Zeer zware of zeer lichte bemanningen kunnen met de twee bovenste latten experimenteren.

De fok

Nadat de fok is gehesen moet men de achtelijkspanner precies instellen omdat men er tijdens het zeilen niet meer bij komt. De spanning hangt af van de windsterkte. Is de wind zwak dan is weinig spanning het parool. Ook al zijn de kreukels zichtbaar.

De spinaker.

Het is van het grootste belang dat de schoten altijd goed klaar liggen. Als het mogelijk is wordt aanbevolen de spi op het land eenmaal te hijsen om de plaats van de schoten te controleren.

De spanning van de verstaging.

Veel zeilers varen altijd met gelijke spanning op de stagen. Maar juist met een vrij draaiende mast moet men zich realiseren dat de mast draait rond tegen de leiwartse stag. Dit kan tot problemen leiden. Bij licht weer en veel spanning vertoont de mast de neiging terug te draaien. Ik zeil onder de 8 knopen met een relatief losse verstaging. Bij toenemende wind zet ik de verstaging ook iets strakker. Los betekent voor mij dat de stagen net niet meer rammelen.

De laatste voorbereidingen.

Controleer alle bouten, lijnen, trapeze haken, klemmen enz., en leg een knoop in de lijn voor de traveller zodat deze niet tegen de eind stop aan knalt.

Op het water.

Als je voor een wedstrijd het water op gaat zorg er dan voor dat je zo'n 20 minuten de tijd hebt om het volgende te controleren: Zeil hoog aan de wind en beproef de windrichting en windsterkte. Stel de voorlijkstrekker in. Hoe meer wind des te meer spanning. Deze voorlijkstrekker bepaalt in hoge mate het rendement dat in het voorgaande zeil aanwezig was. Stel de mast rotatie in bij weinig en veel wind veel rotatie en bij middenweer een gemiddeld weer,. De fokketravellers gaan bij weinig wind naar voren(ca 300 mm voor de beam).en bij veel wind naar achteren. (Maximaal 100 tot 150 mm) De trapeze haken moeten op de juiste hoogte zijn ingesteld. Maak de spinaker klaar en controleer nogmaals alle leidingen.

In de startprocedure

Als je zorgt dat je dicht bij de startlijn blijft. kun je de starttijd doen toetsen

Na de start.

Om na de start voor deel te hebben is het van belang dat de traveller in het midden staat. Ook bij krachtige wind. Op deze wijze kunnen we de grootschoot als gaspedaal gebruiken. Voor grote hoogte veel schootspanning en weinig spanning voor snelheid maar een lagere koers. Controleer nogmaals de voorlijkspanning en pas deze aan de windsterkte aan. Ook hier mee wordt hoogte en snelheid behaald. Veelspanning maakt het zeil vlakken en kan er dus hoger gezeild worden. Weinig spanning betekend veel kracht dus snel in de trapeze en een iets lagere koers. Maar wel hard. De rest ligt aan de crew. Goede concentratie en goed bootsgevoel geven aan of de maximale snelheid wordt gehaald. Tip: merk alle instellingen als de race goed verlopen is (red).
Tip 2: Concentreer je tijdens de wedstrijd op de tactiek en let op de trim voor en na de wedstrijd.

Bron: www.hobiehotnews.nl