

NACRA 570 aufriggeln:

- Aus der Segelkammer holen: Groß- und Vorsegel, Pinnenausleger, Großschot.
- Kontrollieren, ob Inspektionsluken und Lenzstöpsel dicht sind.
- Cat in den Wind stellen. Dazu den Slipwagen bis in Wanthöhe unterschieben, dann ist das Boot ausbalanciert und läßt sich gut bewegen.
- Großsegel setzen: Den Ring am Kopfbrett so anschäkeln, dass der Knoten nach achten zeigt (wichtig, weil er sonst die Arretierung blockiert). Alle Segellatten in Position und gespannt? Dann Vorliek einfädeln, hey-ho and up she rises. Einer führt das Vorliek in die Nut, der andere steht hinter dem Boot und holt das Fall durch. Wenn oben angekommen, sollte der Ring automatisch einhaken. Wenn nicht: Steht das Boot sauber im Wind? Knoten achtern (s.o.)?
Wenn sich das Segel nur schwer hissen lässt: Fall eingeklemmt? Bug nicht im Wind? Lattenende z.B. in Großschot oder unter Anlenkstange verhakt?
- Den Segelhals nun auch in die Mastnut einführen. Beide Vorliekstrecker-(Cunningham-)haken lose einsetzen, erst auf See durchsetzen!
- Vorsegel setzen: Vorfal anschäkeln. Den Reißverschluss um das Vorstag legen, auch das Fall muss in der Reißverschluss tasche laufen! Jetzt hissen, dabei kann es auf halber Höhe einen Widerstand geben, wenn der Klappläufer nicht in die Tasche will: Gefühlvoll auf- und niederwursteln, bis es klappt.
- Wenn das Segel oben ist, den Hals anschäkeln (Hahnepotbeschlag, Öse achterlich). Dann mit der kurzen Leine durch den Klappläuferblock ziehen und am Hahnepot in der Klemme belegen, zum Sichern empfiehlt sich ein Achterknoten an der Klemme.
Bitte nicht knallhart anziehen, nur bei Starkwind braucht es eine Längsfalte am Vorliek! Der Mast soll vom Stag getragen werden, nicht vom Vorliek. Das Vorfal lang aufschießen (ca. Unterarmlänge) und in die Vorliektasche legen, Reißverschluß schließen. Ist das Fall zu kurz aufgeschossen, trägt es in der Tasche stark auf.
- Pinnenausleger anschäkeln.
- Großschotblock anschäkeln, den Tampen durch die Klemme und die Rolle des Travellerschlittens führen, dann durch den U-Beschlag am Achterbeam, dann Achterknoten. Den Travellerschlitten auf die richtige Seite zum Ablegen führen (z.B. Westwind -> Stb) und reichlich Großschot „fieren“. Erst auf dem Wasser einhängen!!
(Der 570er braucht keinen Anschlagknoten mehr in der Travellerschot, wie wir es früher kannten!)
- Jetzt ist ein guter Zeitpunkt, sich ins Neopren zu werfen (nebst Trapez und Auftrieb!). Vorher die Vorschot anschlagen und die Fock locker backstellen, damit sie nicht schlägt. Bei viel Wind den Slipwagen zum Bug ziehen, damit das Boot nicht abhaut (noch sicherer: Groß setzen, wenn man in Schale ist).
- Slippen: Slipwagen wieder unter das Want, daran festknoten (wichtig! Begründung s. „Anlanden“) Boot ins Wasser schieben, i.d.R. Heck voraus (nur bei deutlich auflandigem Wind andersrum nötig). Gleich WEIT reinschieben, AUSREICHEND ABSTAND zu Steg und Betonkanten halten! Vorsicht, Boot schwenkt aus! Einer hält das Boot am Luvbug und lässt es in den Wind drehen, der andere bringt den Slipwagen weg. *Keine Versuche, „trockenen Fußes abzulegen“! Rein ins Wasser!*
- Ablegen: So verholen, dass ausreichend Platz nach Lee ist (Westwind -> stegnah). Steuermann steigt auf, senkt Ruder halb ab, hängt die Großschot ein. Vorschoter drückt den Luvbug nach Lee und geht dann an Bord (je weiter achtern, desto einfacher: Trapez greifen, Fuß am Want abstützen, aufsteigen. Steuermann, gib deinem Vorschoter raum!). Ohne Druck im Segel bis Höhe Stegkopf fahren, dann Ruder voll absenken, Cunningham nicht vergessen, und ab die Post.
- Starkwindtrimm: Erst Großschotrutscher am Unterliek dichtholen, dann Cunningham maximal durchsetzen!

NACRA 570 anlanden und abbauen:

- Beim Ansteuern unseres „Hafens“ luvwärtig anlaufen, denn Abfallen kann man immer noch, und Kreuzen neben dem Steg kann schiefgehen.
- **Die letzten hundert Meter langsam und kontrolliert fahren:**
 - Auf Höhe des Stegkopfes muss der Cunningham (Vorliekstrecker) vollständig gelöst sein.
 - Jetzt die Ruder ausrasten und halb abgesenkt belassen.
 - Wichtig! Nun „ohne Druck“ weiterfahren, um die Ruderanlage nicht zu beschädigen: Die Segel so weit fieren, dass nur wenig Kraftaufwand an der Pinne nötig ist! Wer's kann, steuert mit dem Vorsegel mit.
- Beim vorherrschenden Westwind kommt man also stegparallel rein – dabei auf die Düse gefasst sein, die zwischen Land und Badeinsel durchbläst!
- Mit sicherem Abstand zu Holz- und Betonteilen einen Aufschießer fahren. Der Vorschoter muss ins Wasser und das Boot vorn am Luvbug halten.
Kein Anlegen am Steg, nicht auf die Rampe fahren! Nasser Bauch und Schlamm am Schuh gehören zum Catsegeln dazu!
- Nach dem Aufschießer hakt der Steuermann sofort die Großschot aus.
- Wenn noch nicht geschehen, Vorschot lösen.
- Dann die Ruderblätter hochstellen.
- Teleskoppinne einfahren und auf dem Trampolin ablegen, damit sie sich beim Slippen nicht irgendwo „aufhängt“
- Den Slipwagen bis unter die Wanten schieben und an ihnen festmachen (Sonst kann es passieren, dass der Slipwagen an dem Knick in der Rampe hängenbleibt und der Cat hinunterrutscht – wenn der Cat nur noch mit den Ruderblättern auf dem Slipwagen liegt, dann gibt es kein Vor- und Zurück mehr! Schadensträchtige Situation, in der Ihr plötzlich mindestens vier weitere Hände braucht!) Die Buckel in der Rampe lassen sich besser bewältigen, wenn man etwas schräg darüber fährt.
- Auf dem Rasen den Cat in den Wind stellen. Erst die Fock bergen, vorliekbündig aufrollen – sehr locker, damit die Latten nicht ins Segel „spießen“.
- Großsegel: Einer zieht nach achtern kräftig am Großfall, dadurch hakt der Ring am Masttopp aus; jetzt rotiert der Andere den Mast (rechts oder links ist egal, Hauptsache weit drehen). Nun das Fall lockerlassen und gefühlvoll am Segel ziehen, dann gleitet der Ring am Haken vorbei und das Segel kommt herunter.
- Großsegel lattenparallel aufrollen, eher achterliekbündig. Wenn die Latten schräg in der Rolle liegen, verbiegen sie und das Segelprofil ist im Eimer. Die letzte Latte locker über die Rolle hängen lassen (ist so schräg, dass sie sich nicht aufrollen lässt).
Beide Segel nicht zu eng aufrollen (der Latten und der Lüftung wegen).
- Beide Segel, Großschot und Pinnenausleger in der Segelkammer verstauen.
- Damit das Großfall nicht im Wind gegen den Mast schlägt, führe es vorne um die Saling herum und spanne es mit dem Cunningham. Die Nachbarschaft wird dankbar sein.
- Das Boot einparken – dabei bitte die nachfolgenden Hinweise beachten!

Liebe Cat-Piloten,

damit unser geschätzter Moorhobel lange hält und wenig Arbeitsstunden konsumiert, bitte ich darum, ihn sorgfältig zu parken – das klingt banal, ist aber wichtig:

FALSCH



Der Slipwagen steht noch in Wanhöhe, also in „Fahrposition“. Das Boot kann nach vorn auf die Bugspitzen kippen, es kann auch durch eine unglückliche Bö in Bewegung gesetzt werden.

RICHTIG

Bitte den Slipwagen zum Parken bis zum Hahnpotbeschlag vorziehen, dann steht das Boot bestmöglich sturmsicher.



Auf den ersten Blick sieht man nicht, dass der Cat viel zu weit landwärts steht. Es drohen Schäden, wenn das Steuerbordruder hinunterklappt – dazu reicht ein ungünstiger Ruck oder spielende Kinder (bzw spielende Segler).

Beachte, wie weit das linke Ruder unter den Rumpf schwenkt! Das Stb-Ruder hätte eine empfindliche Macke bekommen.



Richtige Position:

Das Heck deutlich über die Betonkante hinausragen lassen!

Die Ruder sollen hochgeklappt sein.



Sicher ist sicher, irgendwann knallt immer mal ein Ruder runter –dann lieber ins Wasser...



Und wer seine Doppelrumpfarke richtig liebt, fixiert die Ruderanlage, damit sie nicht im Wind wild schlackert.

Vielen Dank,
und allzeit gute Fahrt!

