

Het zetten en trimmen van de mast voor een

Compromis 720

Ieder voorjaar begint het weer. De mast zetten en stagen en wanten vastdraaien! Maar hoe en hoe vast?

Vaak bemerkt een zeiler tijdens het seizoen als hij naar zijn "schip" toeloopt dat zijn mast scheef staat. Soms de oplossing van het probleem: waarom loopt die boot over bakboord beter dan over stuurboord.....

Het zetten en trimmen van de mast begint met de juiste opstelling. Recht op de boot, loodrecht op de constructie waterlijn. Om te beginnen worden wanten en stagen zonder spanning, gewoon losjes gezet.

Nu begint men de mast te richten. Staat hij recht in het dwars scheepse vlak? Dat kan men controleren door het grootzeilval af te passen aan een vast punt aan stuurboord en aan bakboord. Bijvoorbeeld aan een wantputting. In fig. 1 moet A gelijk zijn aan B. Nu komt de controle op de stand φ d mast in het langsscheepse vlak. Dat doet men ook weer met het grootzeilval dat b.v. verzwaard met een ring-sleutel, dienst doet als schietlood. fig. 2. Nu staat de mast met losse stagen en wanten (handvast) recht op de boot. Nu gaat men spanning zetten op de voorste onderwanten. Daarbij moeten beide wanten gelijke spanning hebben. Dit is te controleren door de staaldraden als de snaar van een viool, aan te slaan. Bij het aandraaien van de wanten spanners vooral het aantal slagen tellen. Na het stellen φ d onderwanten moet men bovendien langs de mast met het oog op de zeilgroef of de rail naar boven kijken. Om te zien of er toch niet ter hoogte van de zalingen een knik in de mast gekomen is. Dat hij dus naar links of rechts iets gebogen is. Is dat het geval, dan moet dat weer met enkele slagen aan de onderwanten spanners verholpen worden. Door de spanning op de voorste onderwanten is nu een zekere spanning in de mast gekomen. Hij staat iets in de top naar achteren gebogen. Nu wordt spanning op het voorstag gezet. Behoorlijk veel spanning. Dan komt het achterstag aan bod en het effect hiervan is dat er nog meer spanning op het voorstag komt. Dat voelt nu "massief" aan.

Na deze handeling weer langs de mast kijken of er niet een dwars buiging is opgetreden. Want nu komen de top wanten aan de beurt en daarmee is een lichte buiging in de mast ook weg te werken.

De topwanten worden tamelijk strak gezet. Niet massief maar wel zo dat er maar weinig speling in het want zit wanneer men het met kracht beproeft. Als de topwanten op spanning staan en de mast is recht dan worden de achterste onderwanten wat aangedraaid. Echter niet te veel. Zij moeten handvast staan. Er moet beweging in zitten. Hierna wordt weer met het oog langs de zeilgroef gekeken ter controle.

Bij de proefvaart wordt de trim nog eens in zijn geheel gecontroleerd. Aan de wind moeten dan de drie loefwanten alle gelijke spanning hebben. Ook het achterste onderwant waarop in wezen nauwelijks spanning staat. Aan de wind moet het voorlijk van de fok een rechte lijn vormen. Het lijk mag best niet doorzakken. Is er sprake van een ronding dan moet het achterstag verder doorgezet worden. De masttrim zoals beschreven is viteraard ingesteld op het aan de wind varen. Op ruime koersen kan het achterstag opgeveerd worden. (een z.g. achterstag spanner)

Een Compromis eigenaar!

