

SAILCOM
BOAT SHARING COMMUNITY



Handbuch Sailcom J 80

J-Scape

Das Bootsteam begrüsst dich herzlich auf der J 80. Von uns darfst du ein gut funktionierendes Boot im gepflegten Outfit erwarten.

Wir erwarten von dir einen sorgfältigen Umgang sowie Initiative bei Schäden und Problemen.

Mast- und Schotbruch!



Schaden / Unfall / Kontakte

Unfall: nach Checkliste im Logbuch vorgehen.

Schaden am Boot

Beim Betreten des Schiffes kontrollieren, ob alles funktionstüchtig ist. Bei Schäden oder fehlender Ausrüstung bitte sofort den Bootsverantwortlichen oder seine Stellvertreter benachrichtigen.

Nicht gemeldete Schäden und Verluste gehen zu Lasten des letzten Benutzers!

Entstandene Schäden müssen dem Bootsverantwortlichen oder dessen Stellvertreter persönlich telefonisch gemeldet werden.

Kleine Defekte: Wenn immer möglich reparieren, im Logbuch vermerken **und** mit Bootschef oder Stellvertretern besprechen (Tel. / Mail)

Grössere Schäden: bei Unbrauchbarkeit des Schiffs und in dringenden Fällen muss ein Bootsteammitglied und / oder die Geschäftsleitung persönlich per Telefon erreicht werden (keine Combox-Nachrichten, keine SMS). Direkt betroffene Nachfolger bitte selbständig informieren.

Das Bootsteam der J-Scape ist dir immer dankbar, wenn du bei der Reparaturorganisation behilflich bist und der Aufwand für die Verantwortlichen so klein wie möglich bleibt

Kontakte

Eigentümerin	Sailcom Genossenschaft , Dorfstrasse 5, 6030 Ebikon
Geschäftsleitung	Uwe Bechmann Leiter Flotte 044 322 66 24 flotte@sailcom.ch Tina Meseck Buchhaltung info@sailcom.ch
Bootschef	Dominik Angst 079 689 80 52 dangst@gmx.ch
Stv. Bootschef	Roland Grieder 079 251 77 73 roland.grieder@gmail.com
Stv. Bootschef	Martin Pfister 079 437 26 65 m.pfister@me.com
Stv. Bootschef	Claudia Wittmann 079 298 07 08 cwittmann@mailbox.org

Technische Daten J 80

Allgemein

Die **J 80** ist eine von der International Sailing Federation anerkannte Einheitsklasse.

Länge über Alles	8 m
Länge Wasserlinie	7.50 m
Masthöhe	11.43 (Durchfahrt Dammdurchstich Hurden ist NICHT möglich)
Breite	2.50 m
Tiefgang	1.50 m
Gewicht segelfertig	1450 kg
Ballastanteil	650 kg
Rigg	7 / 8
Segelfläche am Wind	34.5 m ²
Grosssegel	21 m ²
Fock	14 m ²
Gennaker	65 m ²

SailCom J/80 J-Scape

Bootswerft	J/Boats
Stamm-Nummer	991.321.494
Schalen-Nummer	FRJ BC8 053 1H51 6
Baujahr	2015
Name	J/80
Anz. zugelassene Personen	8 Pers.
Boots Nummer	ZH 1220
Bojenplatz Nummer	1-36 209
Segel Nummer	1531
Aussenborder	Yamaha (Normalbenzin bleifrei, KEIN GEMISCH)
Type/Model/Motor-Nr.	Modell F5AMHL / Motor-Nr. 6ED-1009614
Nennleistung	3.70 kW
Jahrgang	2018

Beiboot zur J/80 («Dinghi»)

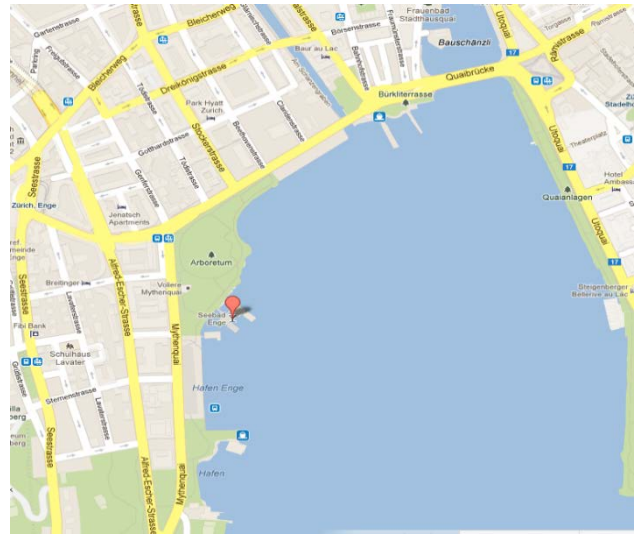
Platz Nummer	36 210
Kennzeichen	ZH 2433
Tragfähigkeit	max. 4 Personen
Antrieb	Ruder
Schloss	SailCom-Schloss

Mit dem Dinghi zum Schiff

Das **Beiboot** befindet sich am uferseitigen Steg, links vom Steg, der zum Seebad Enge führt. Das Seebad Enge liegt unweit der Volière zwischen Hafen Enge und dem General Guisan-Quai.

Platznummer: **36 210**. Gesichert ist es mit einem SailCom-Schloss.

Achtung: Am gleichen Steg stehen die Dinghis von Sunny, Rani, Sigla.



Beiboot vorbereiten

Das Dinghi liegt mit dem Heck zum Steg. Eventuell ausschöpfen, reinigen/ trocknen.

Beiboot aufräumen

Beim Anlegen Karabinerhaken am Bug an der Boje einklinken.

Mit dem Karabiner am Seil das Heck sichern – Boot muss gefedert am Seil hängen.

Seil am Heck durch Ring am Steg ziehen und mit Schloss sichern.

Ruder nicht im Wasser lassen.

Bojenplatz J 80

Die Boje der J-Scape ist in der 6. Reihe die letzte vom Land her.

Bojenummer: 1.36.209

Schiffsnummer: ZH 1220.

Position (aus Google): Breite 47.3623

 Länge 08.5388

Die J 80 vorbereiten

Anlegen mit dem Beiboot:

Hinten vorsichtig an der J/80 festmachen. **Ruder bitte ins Boot**. Das Dinghi kann mit dem Schloss an der Boje befestigt werden, wenn im Bojenfeld viele Schwimmer aktiv sind.

Boot reinigen: Verschmutztes Deck mit der Bürste und viel Wasser reinigen. Flecken und hartnäckige Verschmutzungen mit Reiniger behandeln.

Am Ende der Nutzung muss das Schiff sauber hinterlassen werden.

Fock vorbereiten: grünes Gennakerfall lösen, Persenning entfernen und versorgen. Ihr könnt die blaue Sporttasche nutzen.

Grosssegel vorbereiten: Die Persenning entfernen. Grossfall ist bereits am Segel. Grossschot bereitlegen und aus der Belegung lösen.

Pinnenarretierung lösen: Dazu den Hebel umstellen und die Gummileine entfernen (siehe Foto).



Achterstag spannen: Achtung, die Übersetzung ist ziemlich stark; das Achterstag für Segeln bei Leichtwind bzw. unter Motor nur leicht gespannt, bei Schwerwind-Segeln stärker gespannt halten.

Aussenborder: Motor vorbereiten und anlassen (siehe dazu Kapitel "Aussenborder").

Vorsicht: das Befahren des Bojenfeldes verlangt gut überlegte und klare Befehlsgebung des Schiffsführers.

Segeln

Segel setzen

Grossegel aufziehen und durchsetzen

blaues Fall; zunächst kontrollieren, ob Cunningham (blaue dünne Leine mit Haken), achterliche Reffleine (blau-weiss), Baumniederholer und Grossschot lose sind.

Vorsegel (Fock)

Reffleine lösen und Fock mit der jeweiligen Schot ausrollen.

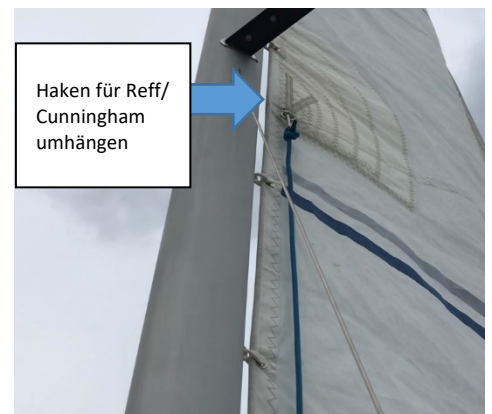
Starkwind segeln

Grossegeltrimm: Durch Spannen des Achterstages und der 7/8-Takelage wird der oberste Teil vom Mast nach hinten gezogen (sogenannte Peitsche). Dieser Trimm öffnet den Anstellwinkel im obersten Teil vom Grossegel und vermindert die Krängung.

Traveller: Den Traveller ins Lee zu versetzen nimmt Druck aus dem Segel.

Focktrimm: durch das Versetzen der Fockholepunkte nach hinten wird eine ähnliche Wirkung wie beim Grossegel erzielt.

Grossegel Reffen: Reffleinen für Vorliek und Achterliek werden am Mast bedient. Der Haken der Cunningham wird zum Reffen des Vorlieks umgehängt und mit der blauen Leine durchgesetzt. Das Achterliek wird über die gelbe Leine bedient.



Gennaker segeln (Beschreibung extra)

Gennaker Segeln ist sehr anspruchsvoll, leicht passieren Unfälle (Sonnenschuss). Der Gennaker darf nur nach Besuch eines Geni-Kurses genutzt werden. **Die SailCom bietet regelmässig Gennaker-Kurse an.**

Schiffsbeleuchtung (Positionslichter)

Bei Dunkelheit muss ein weisses Rundumlicht geführt werden (sowohl unter Segel wie auch unter Motor).

Die Schalter für die Lichter finden sich an der Kajütenwand backbord.

Achtung Beschriftung falsch.

Der Hauptschalter (roter Hebel) befindet sich auf der anderen Seite der Trennwand knapp oberhalb der Polster. **Diesen nach Nutzung unbedingt wieder ausschalten.**



Rückkehr an die Boje

Anlaufen der Boje

Segel ausserhalb des Bojenfeldes bergen, einrollen.

Eine Person mit Bootshaken auf das Vordeck

Mit Motor die Boje Nr. 1.36.209 anlaufen. In der 6. Reihe nach der Badeanstalt Enge, die erste Boje vom See aus.

Beim Erreichen der Boje die kleine Hilfsboje mit dem Bootshaken hochheben. Den Karabiner der Befestigungsleine aussen am Bug einhängen und zuschrauben. **Zusätzlich die Verlängerung an der Bugklampe befestigen.** Erst dann den Motor ausschalten.

Boot aufräumen

Grosssegel: **Unterliekstrecker entspannen!** Grossfall (blau) bleibt am Segel. Segel locker zu beiden Seiten des Baumes falten und locker mit den Segelbändern befestigen. **Bitte nicht fest anziehen.** Persenning befestigen.

Grossschot festzurren, belegen und aufschliessen. Unter der Persenning versorgen.

Fock: Persenning am Genakerfall (grün) aufziehen. **Bitte nicht bis zum Anschlag reissen, der Reissverschluss geht kaputt.** Weisse Bänder an der Persenning gut spannen.

Pinne mit dem Gummiseil blockieren.

Achterstag lösen.

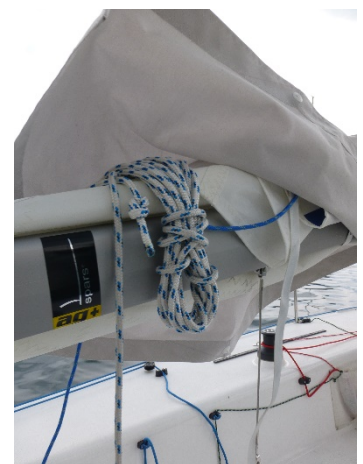
Aussenborder: Batterie unter Deck versorgen oder bei Bedarf (weniger als 50% Ladung) in die Badi Enge zum Laden bringen. **Motor nicht kippen.**

Hauptstromschalter abschalten. Roter Hebel backbordseitig bei der Trennwand unten knapp über Polster.

Alle **Leinen** ausser der Grossschot werden lose in die Netze versorgt. Die Grossschot (blau-weiss) wird aufgeschossen unter die Persenning gelegt (siehe Bild).

Boot reinigen: Verschmutztes Deck reinigen. Flecken und hartnäckige Verschmutzungen mit Reiniger behandeln. Eine Bürste ist im Schiff.

Logbucheintrag machen



Inventar

Kajüte Bugfach	Rettungsring / Anker
Bugkoje backbord (unter Kissen)	Werkzeug, Reinigungsmaterial (Reiniger, Schwamm, Lappen, etc.)
Bugkoje steuerbord (unter Kissen)	Badeleiter
Rohrkoje backbord (unter Kissen)	Werkzeug / Ersatzmaterial / Taschenlampe
Rohrkoje steuerbord (unter Kissen)	Feuerlöschspray / Seekarten / Hafenfürher
Kajütenwand	Bootshaken
Haken beim Abgang	Trossen / Festmacher Motor-Reissleine
Unter dem Niedergang	8 Schwimmwesten (6 davon in zwei Säcken): 2x 40-50kg / 2x 60-70kg / 1x 70-80 / 3x 90+ Fender Schrubber mit Stiel, Pütz, Reiniger, Schwamm, Lappen
Achterkoje stb/bb.	2 Gennaker mit Sack
Kajütenwand Taschen	Winschkurbel Notflagge, Nothorn Handscheinwerfer Handbuch / Dokumente Logbuch Apotheke

E- Aussenborder

Montage Motor

Der Elektromotor bleibt fest am Support befestigt und ist mit einem Schloss gesichert (separater Schlüssel). Ausnahme: Für Regatten kann der Motor abmontiert und in der Kajüte krängungssicher verstaut werden. Nach dieser Nutzung muss er wieder installiert werden.

Der Motor ist nur ein «Flautenschieber».

Vorsicht: Er eignet sich nicht, um z. B. bei Starkwind über längere Strecken mit hoher Leistung zu fahren.

Den Motor in senkrechte Stellung bringen. (Hebel hinten am Support ziehen und Motor absenken.)

Die Kopf-Batterie-von hinten auf den Motor aufsetzen (die Kopfbatterie befindet sich in der Kabine, unter Abgang (graue Tasche).

Das Stromkabel vom Motor an der Batterie anschliessen.

Achtung: die Nocken des Steckers und der Mutter müssen übereinander sein und nach unten zeigen. Keine Gewalt anwenden!!!!



Den blauen Magnet-Chip in das entsprechende Feld auf der Pinne legen. Er hat die «Not Aus» Funktion und muss bei «Ein-Hand Fahrten» am Handgelenk der Führerpersion befestigt sein.



Motor fahren

Motor mit dem Knopf «Power» einschalten. Er ist nun betriebsbereit.

Mit dem Griff an der Motorpinne, nach Steuerbord «vorwärts» und nach Backbord «rückwärts» fahren. (Markierung beachten)

Halbe Motorleistung (200 W) genügt vollkommen und schont die Batterie.

Beim Rückwärtsfahren mit dem Motor Schiffspinne immer gut festhalten.

Achtung: Für die Segellage bitte sehr vorsichtig hantieren!

Hebel hinten am Support ziehen und Batterieteil zur Seite kippen.

Ladezustand

Jedes Segment im Kreis bedeutet 10% Ladung.

Die Zahl in der Mitte des Panels zeigt ca. die Restlaufzeit bei gleichbleibender Leistung.

Laden: Wenn weniger als die Hälfte Ladung, bitte die Batterie in die Badi Enge zum Laden bringen. Dafür bitte 2.-Fr bezahlen (bar).

Wichtig: Nachricht an folgende Nutzer 😊 Bitte unbedingt Info-Kärtchen von der Batterie nehmen und **vorne im Dinghi am Karabiner aufhängen!!**



Achtung: Sich ändernde Wind und Wellenbedingungen können die Reichweite stark beeinflussen.

Genacker-Segeln

Einführung

Die J/80 ist sehr attraktiv ausgerüstet zum Genacker-Segeln: Zwei Genis stehen zur Verfügung, das laufende Gut ist für eine sehr effiziente und problemlose Handhabung optimiert. Der Geni kann vollständig aus dem Cockpit bedient werden. Gehalst wird er zwischen Fock und Vorliek (also nicht ganz vor dem Schiff). Das geht wesentlich schneller, da deutlich weniger Seillänge bewegt werden muss. Die Tücken dieser Manöverart hat das Boots-Team mit diversen Massnahmen entschärft. Das Manöver kann auch von weniger geübten Seglern ohne Weiteres ausgeführt werden.

Genacker-Segeln geschieht auf eigene Verantwortung. Wir empfehlen dringend eine Einweisung speziell für den Genacker auf der J/80.



Genacker-Segel

Die J/80 hat zwei Genacker: einen **Downwinder** bzw. **Runner** (blau, grösser) für achterliche und einen **Reacher** (rot, kleiner) für seitliche Winde. Die Segel überlappen im Einsatzbereich.

Zu den Einsatzmöglichkeiten der beiden Segel im Detail:

- Einschränkungen des **Downwinders**: Unter 1 Bf würde der Downwinder ins Wasser ragen und die Sicht verdecken.
- Bei starkem Wind ist der **Downwinder** bei seitlichem Wind **nur für geübte Segler** zu empfehlen. Durch den seitlichen Wind entsteht eine Fließströmung. Der Wind wird nicht wie bei der Stauströmung achterlich aufgefangen, sondern über das Vorliek angeströmt. Das Risiko eines 'Sonnenschuss' ist hoch. Dabei reisst der Geni das Schiff seitlich weg, dem Masttop entlang wird das Schiff mit extremer Krängung über das Wasser geschleift.
- Der **Reacher** zieht bei achterlichem Wind schwächer.

Anfänger sollten Genackererfahrungen mit dem **Reacher** sammeln. Bei halbem Wind kann der Reacher zusammen mit der Fock gefahren werden. Diese Kombination ist insbesondere bei starkem Wind zu empfehlen. Der Geni wird etwas entlastet und kann bei Bedarf rasch geborgen werden.

Rolands Top Tipps

Die wichtigsten Regeln, damit keine Schäden passieren oder ihr in unangenehm zu korrigierende Situationen kommt.

Schaut euch diese Regeln vor dem Segeln kurz an, damit alles rund läuft.

(1) Die Geni-Schot muss **immer innerhalb des** Bugkorbs und **oberhalb** der Einroll-Trommel der Fock liegen. Es spielt dabei keine Rolle, wenn sie entlang des Vorstags etwas in die Höhe gelangt. Sie darf jedoch **nicht** über den Bugkorb nach vorne gelangen. Das würde unweigerlich zu Schäden führen.

(2) Vor dem Setzen des Genackers darauf achten, dass **der Tak auf allen anderen Seilen liegt**. So kann der Tak-Schäkel nach vorne geworfen werden, ohne dass ein anderes Seil den Flug behindern würde. Es entstehen keine Verwicklungen.

Das Fall muss **vor** den Wanten hochgezogen werden. Es ist vorteilhaft, den Geni in der Kajüte bereits etwas auseinander zu ziehen, damit die Hörner (Enden zur Befestigung der Seile) mit dem dahinterliegenden Tuch nicht verdreht sind.

(3) Niemals grosse Kraft anwenden. **Schauen vor Reissen, insbesondere beim Halsen und Hochziehen!** Kraft braucht ihr nur an der Geni-Schot und nur gegen Windkraft.

(4) Halse (Wichtig insbesondere beim Downwinder wegen seiner grössenbedingten Trägheit):

Kontrolliert so abfallen, dass der Geni laufend steht (Bei einer abrupten Kurvenfahrt würde die Strömung zusammenfallen, so dass der Geni nicht ganz vorne ist, was das Manöver unnötig kompliziert macht). Insbesondere der Downwinder braucht Zeit beim Abfallen, die Grösse bedingt eine gewisse Trägheit. Wenn der Geni bei Wind von achtern einfällt, auf Achterkurs gehen und **bleiben**, bis der Geni gehalst ist. Den Geni schnell und mit wenig Kraft auf die andere Seite ziehen. Niemals direkt durch den Wind gehen und den Geni auf der Luv-Seite gegen das Rigg pressen lassen. Falls das passiert, rasch wieder den Kurs so (zurück) ändern, dass der Geni auf der Lee-Seite befreit ist. Anschliessend Achterkurs halten und den Geni auf die andere Seite wechseln.

(5) Einen Geni **kann** man **nicht wenden**.

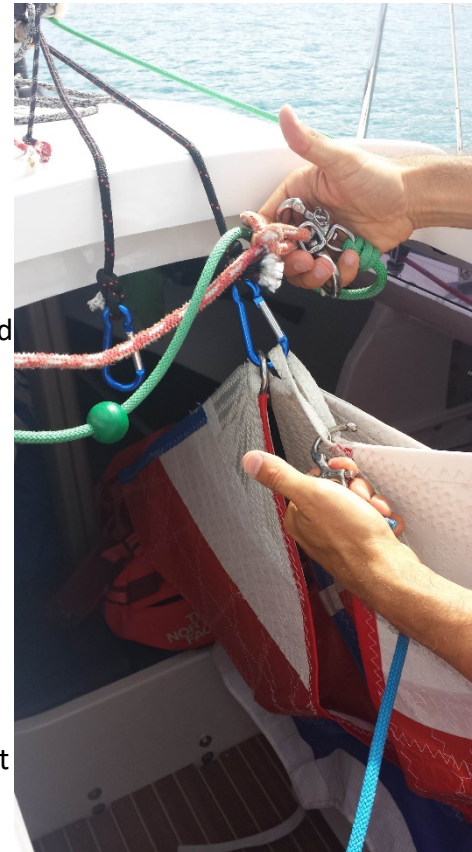
(6) Nicht zu hoch an den Wind gehen. Der Geni sollte immer deutlichen Abstand vom Gross haben. Im Normalfall bedient der Vorschoter den Geni und schaut, dass bei seitlichem Wind (Auftriebsströmung) das Vorliek leicht killt (ganz leicht flattert).

Hoch am Wind kann die Vorschoterin den Geni nicht mehr dichter nehmen. Die Person am Steuer muss in diesem Fall den Kurs gemäss dem Verhalten des Vorlieks anpassen. Wird der Geni ganz dicht gezogen, dominieren seitliche Kräfte gegen das Rigg, der Vortrieb wird schwach.

(7) Beim Versorgen des Geni darauf achten, dass das Tuch bei den Hörnern **nicht überkreuzt** wird. Der Geni sollte in der Tasche von der Tuchmitte zu den Hörnern jeweils von einer Taschenseite zur anderen eingefaltet werden.

Ausgangslage

Fall, Tak- und Schot-Leinen werden zusammengehängt. Sie können zusammen mit der Schot verschoben werden. Falls die Leinen am Bug etwas klemmen, hilft ein Zug am Fall oder ein leicht vorgeschobener Geni-Baum mit etwas Zug am Tak. In dieser Ausgangslage muss das Geni-Fall straff durchgesetzt sein. Dies verhindert, dass sich das Fall mit der Fock verheddert, wenn diese eingerollt wird. Es kann sinnvoll sein, den Geni-Baum etwas nach vorne auszufahren. Für die einfachere Bedienung des Genis empfehlen wir die Verwendung des Seils mit drei Karabinern (je an den Enden und in der Mitte). Der mittlere Karabiner kann beim Mast an den Niederholer eingeklinkt werden, so dass die beiden Karabiner an den Enden über dem Kajütenniedergang hängen. Die drei Hörner der beiden Genis können dort jeweils eingeklinkt werden.



SEHR WICHTIG: Die Geni-Schot muss immer zwischen Bugkorb und Fock (Vorstag) liegen, **OBERHALB** der Einroll-Trommel für die Fock. Die Schot darf entlang des Vorstags bzw. der Fock in die Höhe gelangen, aber nicht vor oder unter die Trommel. Bei einer Halse entstehen sonst häufig Schäden. Die Lage der Schot muss zu Beginn und während des Fahrens immer wieder geprüft werden. Die J/80 ist so eingerichtet, dass die Schot während des Fahrens möglichst nicht unter die Trommel gelangen kann.

Genacker Setzen

Fall, Tak, Schot zusammen auf der passenden Seite zum Abgang in die Kajüte ziehen (so weit vorne lassen, wie es gut geht).

Die Seile in die Hörner der Genis einklinken. **WICHTIG:** Die Tak-Leine muss über der Schot liegen. Will man den Schnappschäkel des Tak nach vorne werfen, muss er ungehindert fliegen können. Aus diesem Grund muss der Tak auf den anderen Seilen liegen. Das Fall muss vor den Wanten hängen. Damit das Geni-Setzen rasch abläuft, kann der Tak bereits vor dem Manöver so weit angezogen werden, dass er bis zum Anschlag an der Reling sanft nach vorne gezogen wird. Das Tuch muss dazu laufend **von Hand** aus der Kajüte und an den Wanten vorbeigeführt werden.

Bitte NICHT über die Reling reissen, da dies unweigerlich zu Schäden führt. Sobald der Geni hochgezogen ist, kann der Tak vollständig angezogen werden.

Achtung: Die Segeltasche des Geni sollte zum Setzen nicht auf das Deck gestellt werden. Unsere (sorgfältig vorbereiteten und sicher abgelaufenen...) Tests haben ergeben, dass es sich nicht vermeiden lässt, dass bei gewissen Konstellationen der Geni ins Wasser fällt. Der Geni taucht dann ab und leitet direkt eine Vollbremsung ein. Dann wird er nach hinten gerissen und verheddert sich mit dem Ruder.

Nie an den Leinen reissen, das Handling ist immer mit wenig Kraft möglich. Es besteht ein grosses Risiko, dass der Geni bei Kraftanwendung beschädigt wird.

Reihenfolge: Geni hoch, Tak anziehen, Schot einstellen.**Genacker Segeln**

Die **Schot** wird meist von Hand geführt. Die Person am Steuer hält Kurs. Der Vorschoter fiert bei Auftriebsströmung (anders bei Stauströmung, dann schiebt der Wind den Geni von achtern) die Schot laufend so weit, dass das Vorliek leicht killt, d. h. ganz leicht flattert. In dieser Situation wird der Geni optimal angeströmt und zieht am besten. Flattert der Geni, nimmt der Vorschoter schnell eine Armlänge dicht und wartet, bis der Geni sich wieder ausrichtet. Anschliessend wird die Schot wieder leicht gefiert (wie oben beschrieben). Die Stelle, an der das Tuch zu flattern beginnt, ist meist leicht oberhalb der halben Höhe des Geni.

Wenn der Geni nicht mehr dichter gezogen werden kann, muss die Person am Steuer abfallen, die Auswirkung auf das Vorliek beobachten und entsprechend steuern.

WICHTIG: Der **Reacher** beschleunigt das Schiff massiv. Die Windkomponente Fahrtwind nimmt deutlich zu, der scheinbare Wind dreht nach vorne. Aus diesem Grund muss die Person am Steuer deshalb kurz nach dem Geni-Setzen meist abfallen, damit der Geni nicht flattert. Dieser Effekt ist recht stark und sollte im Voraus berücksichtigt werden.

Fällt der Geni bei achterlichem Wind ein, sollte die Person am Steuer anluven. Seitlicher Wind ist für die Genis am wirkungsvollsten. Dies gilt v.a. bei schwachem Wind.

Der **Downwinder** braucht mindestens stabil 1 Bf. Ist der Wind schwächer, hängt er ins Wasser und versperrt die Sicht.

Der **Reacher** kann bei seitlichem Wind zusammen mit der Fock gefahren werden. Hoch am Wind sind die beiden Segel zu dicht, bei achterlichem Wind und Stauströmung würde die Fock den Geni abdecken, d. h. die Segel behindern sich gegenseitig.

Es sollte darauf geachtet werden, dass die Lee-Schot nicht ins Wasser hängt. Auf der J/80 ist die Genischot auf "unendlich" eingerichtet (die beiden Schotenden sind verbunden) und optimal gekürzt, so dass die Handhabe möglichst einfach ist. Die Lee-Schot wird also automatisch nachgezogen. V.a. nach der Halse sollte die Schot allerdings auf die Innenseite der Reling gezogen und dann losgelassen werden.

Bei starker Krängung muss grundsätzlich **abgefallen** werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, auf genügend Freiraum im Lee zu achten. Als Variante kann die Schot bei einer Böe kurz dichter genommen werden, so dass die Strömung kurz abreisst und der Druck im Segel nachlässt. Diese Variante bremst allerdings etwas. Bei starkem Wind birgt sie zudem das Risiko eines Sonnenschusses.

WICHTIG: Auf keinen Fall die Schot fieren, wenn der Geni über das Vorliek angeströmt wird (also nicht achterlich mit einer Stauströmung gestossen): Der Geni beginnt wild zu flattern und kann bei starkem Wind zerreißen.

Halsen

Vor den Wind drehen.

Sobald der Geni einfällt, wird er schnell und **ohne Kraft** auf die andere Seite gezogen. Oft wird der Fehler gemacht, die Schot zu weit nach achtern zu ziehen. Dadurch dauert es länger, bis der Geni wieder richtig steht. Es genügt, wenn das Schothorn und der sich bildende Tuchwulst auf mittlerer Höhe auf der neuen Seite (in Bezug auf das Vorstag) angekommen sind. Der Geni bläht sich selbstständig und schnell wieder auf, sobald angeluvt wird.

Den Grossbaum an der Schot halsen. **WICHTIG:** Damit auf das Rigg keine Schläge übertragen werden, darf die **Grossschot während der Halse nicht in der Klemme** gehalten werden. Sie muss von Hand geführt werden. Der Flaschenzug fängt so den Ruck ab, der entsteht, wenn der Baum die Seite wechselt.

Anmerkung: Die J-80 hat eine hohe Übersetzung. Vor dem Wind ist das Schiff auf einem heiklen Kurs, es empfiehlt sich also, rasch zu Halsen. Wegen der grossen Übersetzung würde es zu lange dauern, die Grossschot dicht zu holen.

Sobald der Baum auf der neuen Seite angekommen ist, muss Stützruder geben werden.

Anluven, bis der Geni steht, dann Zielkurs anstreben.

Bergen

Fock stellen. Dies ist insbesondere bei starkem Wind wichtig, um den Druck aus dem Geni zu nehmen.

Bei starkem Wind einen achterlichen Kurs wählen. Die Genischot hinter dem Grossegel in die Kajüte ziehen und den Tak lösen. Dies nimmt den Druck aus dem Segel. Auf einem Amwindkurs dagegen kann der Druck anfänglich kaum entlastet werden.

Geni-Schot dicht ziehen, den Geni seitlich fassen und hinter dem Gross über den Kajütenabgang ziehen.

Geni am Unterliek über den Kajüteneingang ziehen. Dann den Tak kontrolliert freigeben und das Unterliek ganz einziehen. **WICHTIG:** Die Klemme am Tak gibt diesen nur frei, wenn der Hebel ganz nach vorne gelegt wird.

Fall kontrolliert lösen, Geni hinter dem Gross in die Kajüte bergen.

Geni-Baum einziehen.

Fall, Tak, Schot lösen und in Ausgangsstellung bringen. Das Schothorn des Genis (Schlaufe) durch die Ringe am Tak und Top ziehen.

Anschliessend wird der Geni entweder in der Segeltasche versorgt (dabei das Schothorn an der Tasche fixieren, damit man die Enden einfach findet.) Oder das Schothorn wird wieder an der Bereitschaftsleine in einen Karabiner über dem Kajüteneingang eingeklinkt.

Halse, anluven und bergen

Bei Regatten wird der Geni beim Wechsel von achterlichem Wind zur Kreuz teils gehalst und dann beim unmittelbar folgenden Anluven in die Fock geborgen.

Auf der J/80 sollte dieses Manöver nicht gewählt werden: Der Baum ist recht lang, so dass das Manöver in der Grundstellung nicht funktioniert. Bei mässigem Wind kann der Geni-Baum direkt nach der Halse eingezogen werden. Dazu wird am Tak gezogen und gleichzeitig der Geni-Baum kontrolliert eingezogen. **Achtung:** Bei kräftigem Wind entstehen seitlichen Kräfte am Baum und Beschädigungen; daher **nicht reissen!** **WICHTIG:** Dieses Manöver ist nur mit dem **Reacher** möglich, mit dem **Downwinder** wird es wegen des vielen Tuchs zu anspruchsvoll.

Wir raten von diesem Manöver ab. Ein Risiko besteht zudem, weil eine Person nach vorne in den Bug muss. Auf der J/80 ist das fahrenden Gut so eingerichtet, dass der Geni von geübten Händen innerhalb weniger Sekunden geborgen werden kann. Der Geni kann beim Anluven noch stehen und dann rasch direkt hinter das Gross gezogen werden. Dieses Manöver ist eleganter und schneller.

Vorgehen bei einem Sonnenschuss

Bei starken seitlichen Winden kann das Schiff wegen des grossen Segels stark krängen, so dass die Kiel- und Ruderwirkung nicht mehr gegen Abdrift stabilisieren. Das Schiff driftet seitlich ab, so dass Kiel und Ruder mit ihren Flächen bei seitlicher Fahrt das Schiff zusätzlich krängen lassen. Der Wind zieht den Geni dem Mast entlang seitlich über das Wasser. Das Boot krängt um fast 90°.

Ein Sonnenschuss kann abgewendet werden, indem **rasch abgefallen** wird.

Bei geübten Teams zieht der Vorschoter den Geni kurz dicht (Strömung abreißen, Krängung kurzfristig mildern), die Person am Steuer fällt ab, die Vorschoterin fiert die Geni-Schot, bis die Einstellung wieder passt.

Die J80 zeigt in Bezug auf Sonnenschüsse wie generell ein sehr gutes, solides Verhalten. Wichtig ist dennoch, **proaktiv abzufallen**. Ab einer gewissen Krängung läuft auch die J80 "aus dem Ruder". Sie kann wegen der Krängung nicht mehr gesteuert werden.

Das **Geni-Fall muss so rasch wie möglich gelöst werden**, damit der Geni das Schiff nicht mehr nach sich schleifen kann. Die Schot oder den Tak zu lösen bringt dagegen wenig.