

## Topcat K1 setup



**S**imon has asked me to put pen to paper with some tips on setting up a K1. First up. I don't regularly sail these boats, I have only teamed up with Simon in Dubai for the worlds, Italy last year & Turkey this year. My experience comes from sailing Hobie 16's & 18's, Nacra 6.0 & F18's.

**Hulls:** To start with, you need to assemble the hulls square. Not an easy task on the Topcat with the way the crossbeams just slip into the hulls. Measure the diagonals from bow to stern. If the measurements are within a centimetre, it's good enough for

a Topcat. Outside a centimetre, loosen off the tramp. With the main sheet assembly and a few bits of rope, use the ropes to make slings around the hulls beyond the crossbeams on the hulls that had the longest diagonal measurement. Attach the main sheet assembly between these slings and gently (in case the manufacturer is reading this) shorten this distance. Remeasure frequently! Adjust so that it is slightly less than the other diagonal as it will spring back. Once satisfied with the settings, tighten the trampoline... very tight! Remeasure & repeat until you have it right.

**Mast prebend:** I generally do the diamond wires quite tight, sailing the K1 with Simon, at around 140kg crew weight, we would be consider very light weight. To setup, I do it all by sight. For our weight, if you tie off the main halyard on the mast foot

(fairly tight), at the spreaders, we would probably have about 2 – 3 cm's bend in the mast. For those heavier crews, less bend is required, but you should always have some bend there for a couple of reasons. First, it stops the mast deflecting sideways into the jib slot. Second, once the mast has this initial bend it will keep bending on its long axis (fore/aft) even when you are applying a lot of downhaul. One major downside of this on a K1 is the spinnaker halyard. With the spinnaker halyard run inside the mainsail track, too much bend in the mast will create a lot of friction on the spinnaker halyard.

**Battens:** On the film sails, take the creases out and tension a few millimetres more. The top 2-3 battens should be fairly tight.

**But:** After writing all of this, my best advice is to ignore it and learn to sail your boat. I find

most people are too willing to put the blame of a poor performance on a badly setup boat. In reality, most times, it comes back to a poorly sailed boat. To spend hours on the beach fine tuning your boat is a waste of time if when you are on the water, mess up one tack or take too long for a spinnaker hoist. You should ask yourself these **questions:** Can I consistently get a good start? Am I consistently sailing the right part of the course? Can I tack the boat quickly – all the time? Can I sail the boat well in allwind strengths?

If you answered "no" to any of these, it's time to get on the water and start practising!

After every race, you and your skipper should analyse what has gone wrong. Figure out some solutions and prior to your next race try these solutions to see if you can fix the problem!

*Dave Holligan*

## Das 1x1 des Cataufbaus

**S**imon hat mich gebeten, einige Tipps bezüglich des Aufbaus eines K1 aufzuschreiben. Zuerst muss ich jedoch sagen, dass ich dieses Boot nicht regelmäßig segle, ich habe mich mit Simon nur für die WM in Dubai, Italien letztes Jahr und die Türkei dieses Jahr zusammengetan. Meine Erfahrung mit Katamaranen resultiert aus dem Segeln eines Hobie 16 und 18, Nacra 6.0 und F18.

**Mastvorbiegung:** Ich spanne die Diamonds normalerweise ziemlich stramm, da das Teamgewicht von Simon und mir (ca. 140 kg) als sehr leicht bezeichnet werden kann. Bezüglich des Gesamtaufbaus mache ich alles nach Augenmaß. Bei unserem Gewicht fahren wir ca. 2-3cm

Mastbiegung, gemessen mit dem straffen Großfall zum Mastfuß. Für Crews, die mehr wiegen benötigt man eine geringere Vorbiegung, aber man sollte ein gewisses Grad an Biegung aus verschiedenen Gründen haben. Erstens verhindert man, dass der Mast seitlich biegt und die Fockdüse beeinflusst. Zum Zweiten biegt sich der Mast auch weiterhin nur nach vorn und hinten, wenn man das Unterliek stark anzieht. Ein großer Nachteil ergibt sich beim Reacher-Fall. Da das Fall in der Mastnut läuft, verursacht eine zu starke Biegung des Mastes viel Reibung und das Fall läuft nur schwer.

**Segellatten:** Bei Foliensegel nur die Falten aus den Taschen ziehen und ein paar Millimeter mehr

anspannen. Die oberen 2 bis 3 Segellatten sollten ziemlich straff gespannt sein.

**Aber:** Nachdem ich dies hier geschrieben habe, ist eigentlich mein bester Rat, alles zu ignorieren und zu lernen, sein eigenes Boot zu segeln. Ich denke, dass die meisten Leute eine schlechte Leistung allzu leicht auf ein schlecht eingestelltes Boot schieben. In Wahrheit fällt dies nämlich meist auf ein schlecht gestelltes Boot zurück. Stunden am Strand mit Feineinstellungen am Boot zu verbringen, bringt gar nichts, wenn man auf dem Wasser eine Wende vermasselt, oder zu lange braucht, um den Reacher zu ziehen. Man sollte sich folgende **Fragen stellen:** Kann ich immer einen guten Start hin-

legen? Segle ich zuverlässig auf dem richtigen Teil des Kurses? Kann ich das Boot schnell wenden und halsen – zu jeder Zeit? Beherrsche ich das Boot in allen Windstärken gleich gut? Wenn man eine von diesen Fragen mit „nein“ beantwortet hat, ist es allerhöchste Zeit, sich aufs Wasser zu begeben und anzufangen zu üben.

Nach jeder Wettfahrt sollte man mit seinem Steuermann analysieren, was falsch gelaufen ist. Findet Lösungen und probiert diese vor der nächsten Wettfahrt aus, um zu sehen, ob diese das Problem lösen!

*Dave Holligan*