

## Varianta 18 Trimm-Tipps

### Vorbemerkung

Die nachfolgenden Trimm-Tipps sind entstanden in Auswertung der Vereinsregatten der letzten Jahre am Cospudener See, an dem sich insbesondere 12 VA18-Segler regelmäßig miteinander messen. Wir danken allen VA18-Seglern, insbesondere Reinhard, Bernd ..., für die vielen gemeinsamen Diskussionen!

Es war und ist das Anliegen, Trimm-Optimierungen ohne besondere materielle Änderungen an dem Bootslayout zu formulieren.

Anmerkungen, Hinweise, Kritik und ergänzende Tipp-Vorschläge sind herzlich erbeten. Bitte sendet diese an [varianta18@cycm.de](mailto:varianta18@cycm.de). Abhängig von der Resonanz ist beabsichtigt, dass zur Saison 2020 die nächste überarbeitete bzw. ergänzte Version erscheint.

### Am Wind

Es ist sinnvoll, den Großbaum möglichst weit zur Mittschiffslinie zu holen, solange der Druck nicht zu hoch ist. Daher sollte bei leichtem bis mittlerem Wind die Großschot an einem Hahnepot (Dreieck) angeschlagen werden, da der Fußpunkt serienmäßig zu weit unten liegt. Der Hahnepot wird an die Heckklampen angeschlagen. Oben am Hahnepot mittig wird die Schlinge mit einem Schmetterlingsknoten gebildet und daran der Fußblock angeschlagen. Achtung: der Winkel zum Lösen der Großschot sollte kontrolliert werden, damit der Steuermann bei starkem Wind in Ausreitposition die Großschot auch lösen kann.

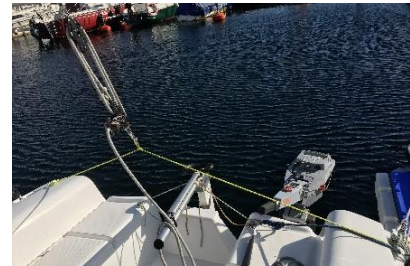


Abbildung 1 – Hahnepot (Foto privat)



Abbildung 2 - Barberholer (Foto privat)

Die Fockschot kann auf Am-Wind-Kurs mit einem Barberholer weiter innen geschotet werden.

Beide Effekte können zu einem ca. 5° höheren Kurs führen.

Gewichtstrimm: Ziel ist, das Gewicht nach vorne zu verlagern, um die benetzte Fläche des Rumpfes mitresultierendem Reibungswiderstand zu reduzieren. Der Steuermann fährt konsequent optimale Höhe nach Telltales/Bändsel und sitzt auf der Luv-Seite ganz vorne dicht am Aufbau. Er reitet bei Bedarf auch mit den Ausreitgurten vollständig aus.

Der Vorschoter sitzt je nach Krängung auf der Lee-Seite oder steht im Niedergang (also Gewicht auch weit vorne) und bedient auch die Großschot. Er kann z. B. die Großschot bedienen, Fieren bei zu starker Krängung bzw. Ruderdruck.

In jedem Fall sollte vermieden werden, dass das Wasser am Heck nicht glatt abläuft (Gurgeln und Wirbel bremsen).

### **Halbwind (ohne Gennaker)**

Damit die Fock oben und unten gleichgut angeströmt wird, kann es erforderlich sein, zur stetigen Optimierung die Schot aus der Hand fahren. Der Vorschoter sitzt dabei auf der Lee-Seite direkt außen an der Wante.

Auf langen Schlägen kann bei wenig Wind für mehr Geschwindigkeit etwas angeluvt werden (anspitzen) und bei Böen dann mehr abgefallen werden (Geschwindigkeit bleibt damit ungefähr gleich). Beim Abfallen kann zur weiteren Optimierung der Vorschoter auch noch das Großsegel vorübergehend leicht öffnen.

### **Gennaker**

Ein Einfallen des Gennakers kann zwei Gründe haben (die Wirkung sieht mit dem Einfallen bei beiden gleich aus): zu viel oder zu wenig Höhe bzw. Schotspannung.

Im einen Fall ist der Gennaker anzuspitzen (= leicht anluven), im anderen Fall bei Böen ist mehr Abzufallen und das Großsegel auch zeitweise etwas loser zu fahren (Vergrößerung Fläche).

Es gibt zwei Möglichkeiten des laufenden Gennakertrimms und die Crew sollte sich hierzu klar verständigen:

1. Der Gennaker wird optimal getrimmt und der Steuermann steuert Änderungen von Windrichtung und -stärke und damit den Gennaker über Kursänderungen aus.
2. Der Kurs wird festgelegt. Der Steuermann steuert stabil den Kurs und der Gennaker wird vom Vorschoter bei Änderungen von Windrichtung und -stärke laufend über die Schoten getrimmt.

### **Vorwind**

Das Großsegel ist bei Vorwind sehr offen zu fahren(maximal projizierte Fläche,). Der Lazy-Bag sollte zur Verlängerung des Segels maximal hängen. Damit das Achterliek (mit Segellatte) nicht umklappt, ist der Baumniederholer ggf. straff zu ziehen.

Mit Gennaker kann auch Schmetterling gefahren werden. Dabei kann man den Gennaker mit dem Bootshaken ausbaumen. Um den Gennaker ruhig und stabil zu halten, ist die Bugspritleine/Tack kurz zu halten/stramm zu ziehen.

### **Tonnenrundung von raumem Wind zu Am-Wind-Kurs**

Die Fock kann je nach Kurs schon vor dem Einholen des Gennakers auf der neuen Leeseite aufgezogen und bereits dicht für den Am-Wind-Kurs gesetzt werden. Dann erst wird der Gennaker geborgen, dieses geht auch in Luv sowohl vor als auch hinter den Wanten – ausprobieren.

Mit der Tonnenumrundung steuert der Steuermann auf den Am-Wind-Kurs, während der Vorschoter parallel die Großschot anzieht (für den Fall, dass die Fock schon vorher dicht geholt wurde). Diese Möglichkeit senkt den Stresslevel, optimal ist es jedoch, während/nach der Tonnenrundung die Schoten langsam entsprechend der Kursänderung für Fock- und Großsegel anzuziehen.

Stehen alle Segel und ist der Am-Wind-Kurs optimal erreicht hat der Vorschoter alle Zeit, den Gennaker stehend im Niedergang zu klarieren.