

Trimmanleitung für die Aquila

Von Raoul Otter, Klassensekretär der Aquila - Association - Austria

Vor einigen Monaten ist mir zufällig eine Trimmanleitung für die Aquila von unserem Spitzensegler Kurt Wicht aus dem Jahr 1987 in die Hände geraten. Die handschriftlich verfassten Anleitungen haben mir persönlich sehr gut gefallen, da alle wesentlichen Punkte angesprochen werden auf die es schlussendlich ankommt. Viele Segler verfallen in Zeiten, wo es mit dem Boot nicht so gut läuft, in den Fehler viel zu sehr an den Details des Bootes herumzubasteln. Wenn das Basteln Spaß macht, sollte mit dieser Anleitung nicht davon abgebracht werden, allerdings bringen viele Änderungen im Detail in den Wettfahrten zumeist gar nichts. Viel entscheidender ist der Trimm des Bootes während der Fahrt! Die meisten Anleitungen haben viele Segler schon oft gelesen, jedoch an der Umsetzung wird während einer hektischen Wettfahrt zumeist vergessen. Deshalb sollte man sich während der Wettfahrten schrittweise herantasten und vor allem auf die wichtigsten Trimmeinrichtungen nicht vergessen. Die folgende Trimmanleitung stammt zur Gänze von unserem seit Jahrzehnten in der Aquila segelnden Kurt Wicht. An einigen Stellen habe ich mit *kursiver Schrift* einige Anmerkungen von meiner Seite hinzugefügt.

Bootstrimm: eine Aquila ist einfacher zu steuern, wenn sie leicht luvgerig ist (bei 2. - 3. Bf. Fast aufrecht segelnd);

- Bei wenig Wind: Boot ist leicht leegierig, dagegen hilft mehr Lage! -> dies vermindert auch die benetzte Oberfläche Bootsrumpf,
Bemerkung: Allerdings sollte man die Krängung nicht übertreiben, da durch zunehmende Krängung gerade bei wenig Wind die SegeWäche am Wind verringert wird. Durch eine leichte Krängung sollte bei Wind das Boot bereits wieder luvgerig werden!
- Bei viel Wind: möglichst aufrecht (ohne bzw. wenig Krängung) segeln, in Böen schiebt Boot viel Lage, wird sehr luvgerig;
Gegenmaßnahme: Großschot fieren, NICHT Fock fieren! Nach der Bö Groß wieder dicht; wenn Traveller vorhanden: in Lee fahren. *Bemerkung: Ein sehr entscheidendes Maß beim Bootstrimm ist der Ruderdruck, den der Steuermann am Ruder verspürt. Dieser Druck sollte möglichst gering sein, da viel Druck starkes Gegenruder bedeutet und eine wahre Bremse darstellt!*

Masttrimm: ist das Boot stark luv- oder leegierig, so gilt folgender Grundsatz:

- Luvgerig: gesamte Segelfläche nach vorne; WIE? Mastfuß nach vorne, Mastneigung verringern (Masttop oben nach vorne).
- Leegierig: gesamte Segelfläche nach hinten, WIE? Mastfuß nach hinten und/oder Mastneigung vergrößern.

Mastneigung: diese hat Auswirkungen auf die Bootsgeschwindigkeit. Definition: Mastfall = waagrechtter Abstand zwischen Mastfuß und Lot vom Masttop. Messung bei normaler Gewichtsverteilung inkl. Mannschaft (in Segelposition). • Mastfall größer (= Mastneigung nach hinten): = schnell auf AmWind-Kurs (Kreuzkurs)

- Mastfall kleiner (= Mast steht aufrecht): = schnell auf Vor-WindKurs (Achterkurs)

Bemerkung: Veränderung des Mastfalls durch Veränderung der Wantenspannung, evtl. Keil unter Mastfuß.

Mannschaft:

- Längstrimm: grundsätzlich darf Heck/Spiegel NICHT eintauchen, sonst Bremse (=Sogwirkung);
- Mittlerer Wind: Mannschaft mittschiffs;

- Wenig Wind: Mannschaft nach vorne (kleinere benetzte Oberfläche)
- Viel Wind: Mannschaft nach hinten; vor allem raumschots und vorm Wind aufrecht segeln!

Schwertstellung: bei Kreuzkurs normal voll abgesenkt, bei sehr starkem Wind (6 Bf und mehr) etwas aufholen (5-15cm), es segelt sich dann leichter. Raumschots: Schwert halb aufholen, je nach Kurs und Wind.

Vorm Wind: $\frac{3}{4}$ bis fast ganz aufholen (Finnenwirkung muss erhalten bleiben, da sonst keine Korrekturmöglichkeit bei ungewolltem Anlufen - Kentergefahr!)

Bemerkung: Ich persönlich belasse das Schwert auf allen Kursen voll abgesenkt. Beim Runden der Bojen herrscht zeitweise hektische Hektik an Bord, wodurch gerne auf das Absenken des Schwerts vergessen wird. Bewusste Nachteile konnte ich bis dato in punkto Bootsgeschwindigkeit nicht erkennen!

Ruderblatt: Ruderblattstellung bei viel Wind lotrecht! Jede spürbare Luv- und Leegierigkeit bedeutet auch eine Bremswirkung.

Bemerkung: Häufig beobachtet man bei vielen Seglern das teilweise Aufholen des Ruderblattes bei wenig Wind. Bringt außer die Möglichkeit des „Schwänzeln“ keine sichtbaren Vorteile und wirkt sich bei Zunahme des Winds sehr negativ aus!

Trimm Fock:

Fockfall: immer durchsetzen, sonst läuft Boot keine Höhe; bei wenig Wind mittel durchsetzen, sonst stark durchsetzen.

Vorliek: Spannung bei wenig Wind - wenig, bei viel Wind stärker spannen. *Bemerkung: Eine effektive Trimmeinrichtung, die in unserer Bootsklasse jedoch mangels erlaubten Vorliekstreckers vom Cockpit aus nicht verstellbar werden darf. Deshalb: Mittlere Spannung wählen.*

Holepunkt OK? Bei wenig Wind von Mittelstellung bis 2cm vor, Fock wird bauchiger, bei viel Wind 2-5 cm von Mittelstellung zurück, Fock wird flacher und macht im oberen Bereich auf!

WICHTIG: bei wenig Wind Fockschot nicht anknallen, sonst macht FockAchterliek zu! Kontrolle Achterliek bei Saling!

Bemerkung: Die wichtigste Trimmeinrichtung an Bord sind die Schoten, die vor allem bei wechselnden Windverhältnissen ständig gefiert bzw. angeholt werden müssen. Bei wenig Wind holt man die Segel generell weniger dicht an und fährt auf dem Kreuzkurs auch weniger hoch. Bei mittleren Winden (3-4 Bft.) fährt man die Segel dicht und fährt maximale Höhe. Bei starken Winden fährt man die Fock nicht ganz dicht, Holepunkt je nach Windstärke nach Achtern bewegen, Großsegel wird entsprechend gefiert.

Trimm Groß:

Trimm von Vor- und Unterliek:

- Bei wenig Wind: nur leicht spannen, dass Groß bauchig bleibt, Falten im Groß erlaubt; 1. Segellatte (oberste) sehr bauchig einbinden; an Fock-Vorliek zu empfehlen!

Trimmfäden:

Mind. Je 1 Trimmfaden auf halber Höhe beidseits, ca 15-20 cm hinter der Vorliek. Beim Segeln sollen beide Trimmfäden am Segel in Windrichtung (=waagrecht) anliegen;

- Innerer (LUV) Faden zeigt nach oben; leicht abfallen

- Äußerer (LEE) Faden zeigt nach oben/unten, liegt nicht an: leicht anluven.
Trimmfäden können sinngemäß im Groß gefahren werden.

Spinnaker:

Viel Erfolg bei der Umsetzung wünscht Raoul Otter!

Der Unkostenbeitrag beträgt in diesem Jahr

- Bei viel Wind: stark spannen, dass Groß flach wird, Niederholer dichtnehmen, 1. Segellatte evt. Flacher einbinden;

Bemerkung: Wichtig ist vor allem, dass man bei Starkwind das Groß wirklich fach trimmt. Oberste Latte lieber trotzdem fest einbinden, da ansonsten durch das Killen des Segels die Gefahr des Durchscheuerns besteht.

prinzipiell gilt: Spinnaker möglichst weit in LUV fahren, jedoch in LEE relativ weit offen lassen.

- SPI-Baum: wenig Wind: hoch fahren, SPI wird bauchig
- SPI-Baum: viel Wind: tiefer fahren, Zugrichtung der Luvschot zur Pütting (Barberhauler)
- SPI-Fall: wenig Wind: Fall bis 20 cm auffieren
- SPI-Fall: viel Wind: Fall dicht!