

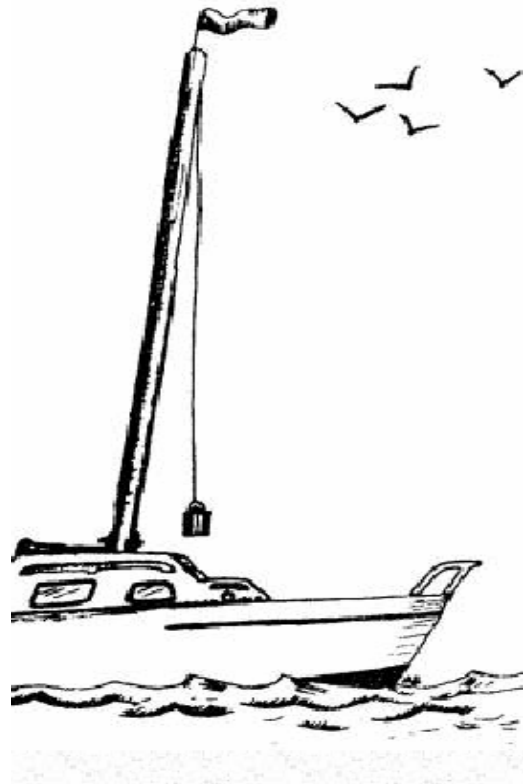
## DAS TRIMMEN DER LEISURE

Das Trimmen einer Yacht beginnt mit dem Stellen des Masts. Der Mast muss nämlich rechtwinklig zum dem Querschiff stehen, das heißt lotrecht auf der Wasserlinie. Dies ist der Ausgangspunkt aller unserer Trimeinstellungen.

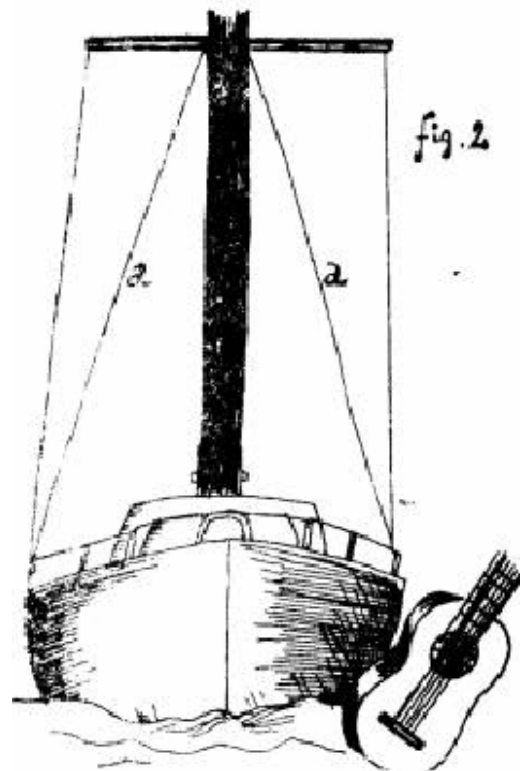
Die Wanten und Stage werden zu Anfang sehr locker angezogen, danach beginnt man den Mast aufzurichten. Die erste Kontrolle ist: Steht der Mast querschiffs rechtwinklig zum Deck? Dies kann man mit dem Großsegelfall kontrollieren, das bei gleicher Länge den identischen Abstand zur Steuerbord- und zur Backbordseite haben muss, wie es in Fig. 1 dargestellt ist!



Nun muss kontrolliert werden, ob der Mast nach vorn oder hinten längsschiffs geneigt ist. Hierzu nehmen wir wieder das Großsegelfall als Hilfsmittel. Mit einem angehängtem Gewicht als improvisiertem Lot überprüft man die Neigung des Masts. Wenn man mit einigem Abstand auf dem Ufer steht, kann man die Neigung auch ohne Hilfsmittel beurteilen.

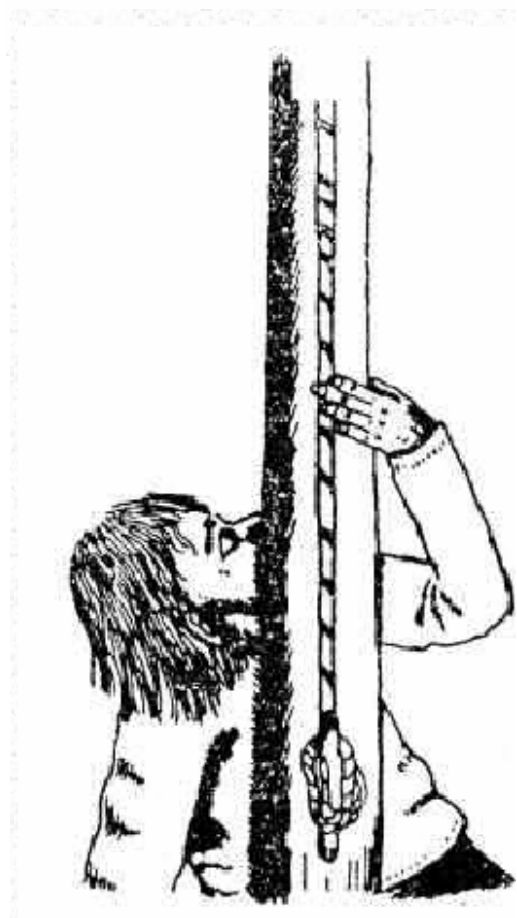


Nun beginnt man die vorderen, also die Unterwanten, zu spannen. Fig. 2 a. Dabei ist es wichtig, dass beide Wanten gleich gespannt werden. Dazu gibt es zwei Kontrollmöglichkeiten: Sind die Wanten stramm gespannt, so zupft man sie beide gleichzeitig wie eine Gitarrensaite an. Sie sollten sich gleich anhören. Dann kontrolliert man mit den Fingerspitzen wie lange die Wanten nachschwingen. Sie sollten gleichzeitig ausschlagen. Schwingt eine länger, so muss sie noch ein wenig nachgespannt werden.

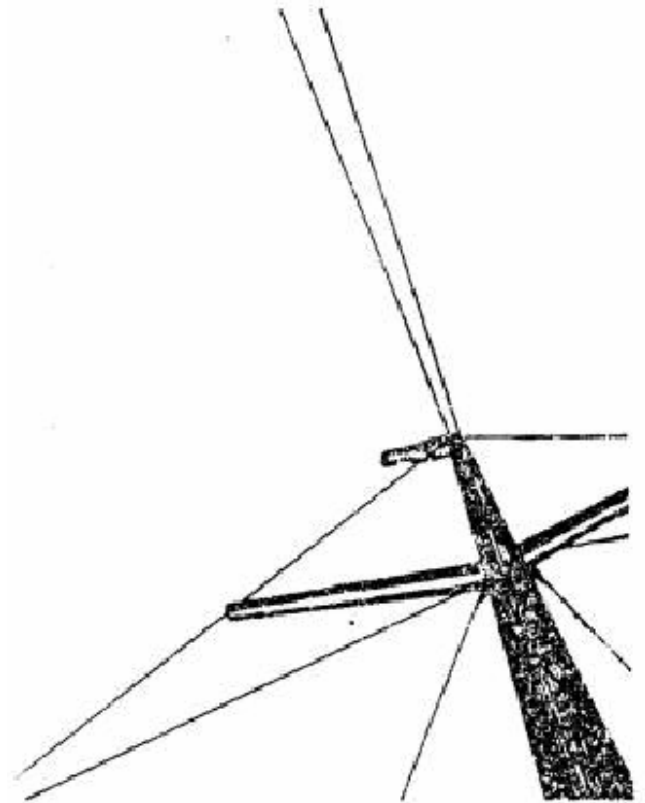


Der Mast hat nun schon eine bestimmte Grundspannung erhalten. Auf Höhe der Salings ist der Mast leicht nach vorn gebogen. Wenn man nun durch die Mastnut für das Großsegelvorliek nach oben schaut wie durch einen Gewehrlauf, erkennt man deutlich den Verlauf des Masts und kann feststellen, ob das Spannen der Unterwanten den Mast nicht aus seiner geraden Stellung gezogen hat. Falls man doch eine Beugung nach links oder rechts feststellt, sollte dies durch nachjustieren der Wantenspanner behoben werden!

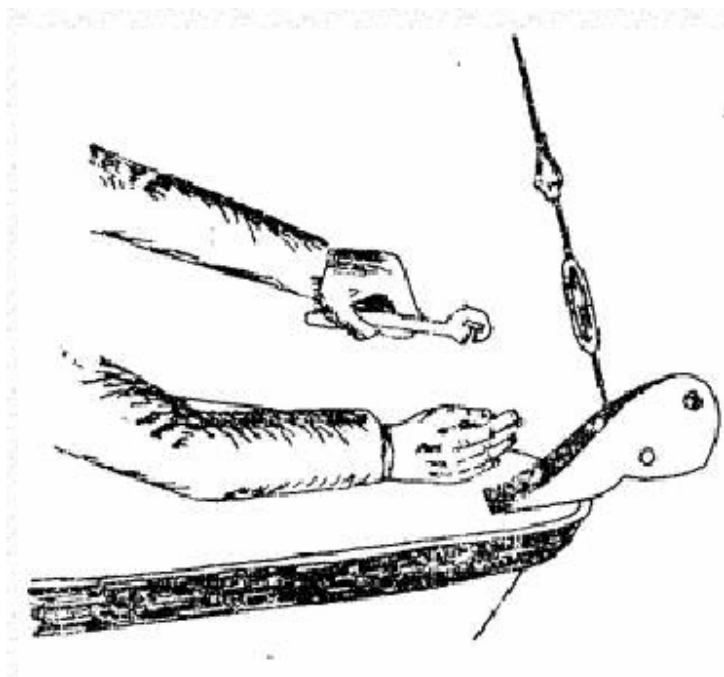
Kontrolliert wird das wieder indem man entlang der Mastnut schaut.



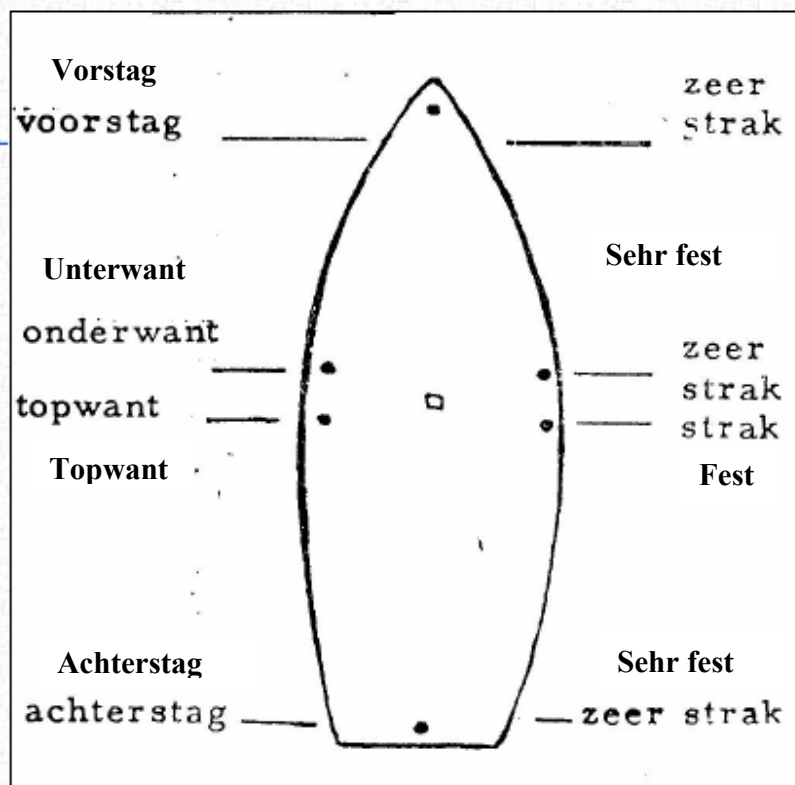
Als nächstes werden die Topwanten in der gleichen Art wie die Unterwanten gespannt. Sie bekommen fast die gleiche Spannung wie die Unterwanten. Auch hierbei wird ständig kontrolliert, dass der Mast nicht nach links oder rechts verbogen wird. In Längsrichtung des Bootes hat der Mast nun ab der Höhe der Salings eine leichte Beugung nach achtern erhalten. Diese Beugung gibt dem Mast die wichtige Vorspannung.



Nun wird das Vorstag sehr stramm gespannt. Dabei sollte sich das Stag sich fast hart anfühlen. Man hat bei korrekter Spannung fast das Gefühl mit einer massiven Stange und nicht mit einem Stahlseil zu arbeiten. Durch das anschließende Spannen des Achterstags wird die Spannung noch erhöht. Dabei sollte immer noch darauf geachtet werden, dass der Mast zwar vorgespannt wird, im Grunde aber noch gerade stehen sollte.



Der Mast ist nun in der Spitze etwas nach vorn gezogen, so dass er auch bei Seegang unter Spannung bleibt. Unter Segel sollte höchstens die Mastspitze eine leichte Neigung nach Lee oder nach hinten haben. Beugt sich der ganze Mast, so ist vor allem die Spannung der Unterwanten und in kleinerem Masse auch die Spannung der Topwanten noch zu gering!



Bei der Probefahrt muss vor allem auf das Vorstag und das Vorliek von Fock bzw. Genua geachtet werden! Ein guter Segeltrimm bedeutet, dass die Segel effektiv genutzt werden. Das Vorliek der Fock oder Genua muss sehr stramm sein und soll eine gerade Linie haben. Ist die Spannung des Vorlieks zu gering hängt es durch. Die Geschwindigkeit des Schiffs verringert sich und man kann nicht so hoch am Wind fahren, wie mit fest durchgesetztem Vorliek.

Gute Segler halten stets ein Auge auf die Vorliekspannung. Das Vorliek sollte immer so stramm durchgesetzt sein, dass man auf einem Foto des Bootes ein Lineal entlang des Vorlieks legen könnte.

Der beschriebene Masttrimm nach oben genannter Weise ist für das „am Wind segeln“ eingestellt. Man kann mit diesem Trimm auf allen Kursen segeln.

Will man die Möglichkeit des Feintrimms haben um die höchste Geschwindigkeit aus seinem Schiff zu holen, so muss man das Achterstag z.B. durch eine Talje trimmbar machen.

Bei „am Wind Kursen“ wird damit das Achterstag stramm durchgesetzt, bei „raumen Kursen“ wird es aufgefiert um die Segel bauchiger zu machen.

## SEGELANWEISUNGEN FÜR DIE LEISURE

Wenn die Leisur richtig getrimmt ist, ist sie Kursstabil, das heißt sie ist weder Luv- noch Leegierig!

Sollte dennoch eine Luvgerigkeit festgestellt werden, kann es sein, dass der Mast doch etwas nach achtern steht. Dann muss er also etwas nach vorne, lotrecht zur Wasserlinie gesetzt werden indem das Achterstag gelockert, und das Vorstag mehr durchgesetzt wird!

Am besten segelt man die Leisur mit einer Krängung von 10 - 15°. Dies gilt vor allem für die Ausführung als Kimmkieler, die Kielausführung verträgt auch mehr Krängung.

Beim „am Wind segeln“ muss mit dem Traveller getrimmt werden. Mit ihm kann man die Breite des Luftstroms zwischen Vor- und Großsegel beeinflussen, ihn breiter oder schmaler machen.

Breiter macht man den Spalt durch versetzen des Travellers nach Luv, wodurch der Baum mittschiffs steht.

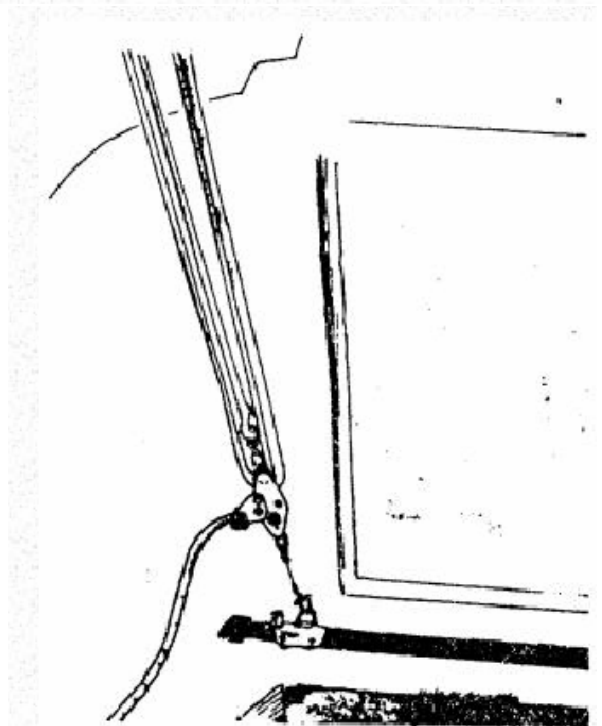
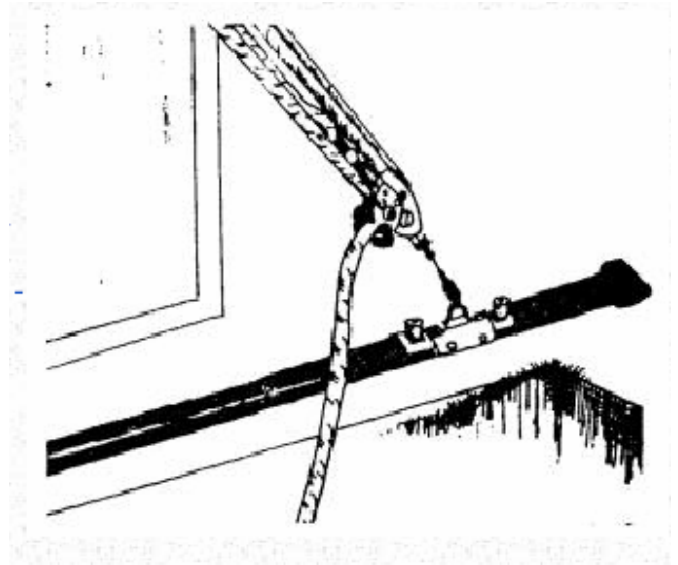


Die Faustregel ist:  
Breiter Spalt zwischen Vor- und Großsegel:  
Mehr Geschwindigkeit,  
weniger Krängung, aber  
auch weniger Höhe am Wind.

Umgekehrt gilt: Schmaler Spalt: Weniger Geschwindigkeit,  
Mehr Krängung und die Möglichkeit höher am Wind zu segeln!

Um den Spalt kleiner zu machen, muss der Traveller nach Lee versetzt werden!

Bei starkem Wind kann man mit dieser Methode auch einsetzender Luvgerigkeit entgegenwirken!

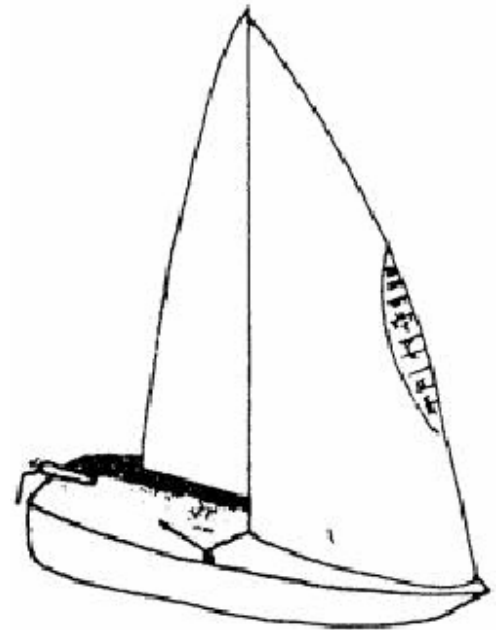


Ein wichtiges Instrument zum Feintrimm des Voregels ist das Leitauge der Vorschot. Steht es zu weit vorn, dann ist die Spannung des Achterlieks zu groß und das Unterliek killt. Steht es zu weit hinten, so kommt zuviel Spannung aufs Unterliek und das Achterliek killt!

Darüber hinaus wird durch eine falsche Einstellung der Spalt zwischen Vor- und Großsegel beeinflusst. Eine gute Möglichkeit zur Einstellung des richtigen Schotholepunkts ist bei stramm durchgeholter Fockschot langsam in den Wind zu steuern und dabei darauf zu achten, wo am Vorliek das Segel zu killen beginnt.

Dieser Bereich sollte in der Mitte des Vorlieks liegen! Liegt er tiefer, so ist das Leitauge zu weit vorn, ist er zu hoch, ist das Auge zu weit hinten!

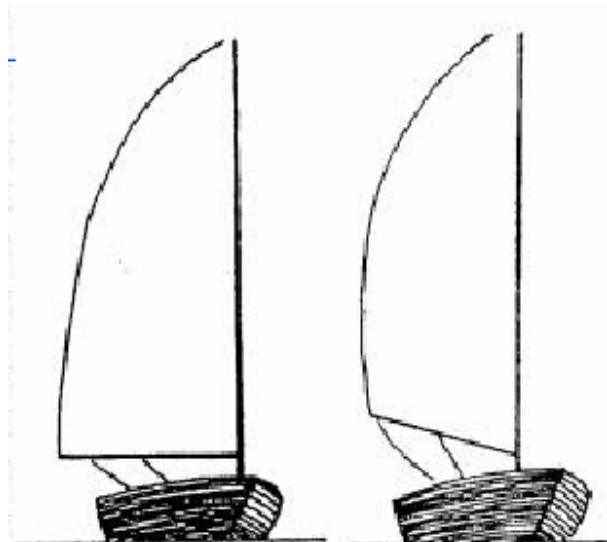
Will man bei starkem Wind den Luftstrom zwischen Vor- und Großsegel breiter machen, (nach der Faustregel „weniger Krängung, weniger Höhe, Mehr Geschwindigkeit) dann kann man auf langen Schlägen den Holepunkt nach hinten versetzen, wodurch das Achterliek bauchiger wird.



Mit dem Baumniederholer, einer einfachen Talje an der Baumunterseite; hat man die Möglichkeit dem Großsegel auf „raumen Kursen“ optimalen Stand zu geben.

Der Niederholer sollte im Bezug zum Baum einen Winkel von ca. 45° haben. Beim „am Wind“ segeln mit starkem Wind ist es von Vorteil den Niederholer gut durchzusetzen!

Das Vorliek des Großsegels muss nur so stark gespannt werden, dass es seine Wölbung beibehält. Wird es durch den Niederholer zu stramm gespannt, entstehen vertikale Falten im Segel, die das Segelprofil beeinflussen.



Auch die Unterliekspannung ist sehr wichtig. Ist sie zu groß, entstehen Falten in horizontaler Richtung längs des Baums; bei zu kleiner Unterliekspannung entstehen vertikale Falten.

Auf „am Wind“ Kursen sollte man darauf achten, dass das Achterliek des Großsegels soweit wie möglich offen steht. Ist es zu weit geschlossen, kann man mehr Höhe laufen, wird aber langsamer.

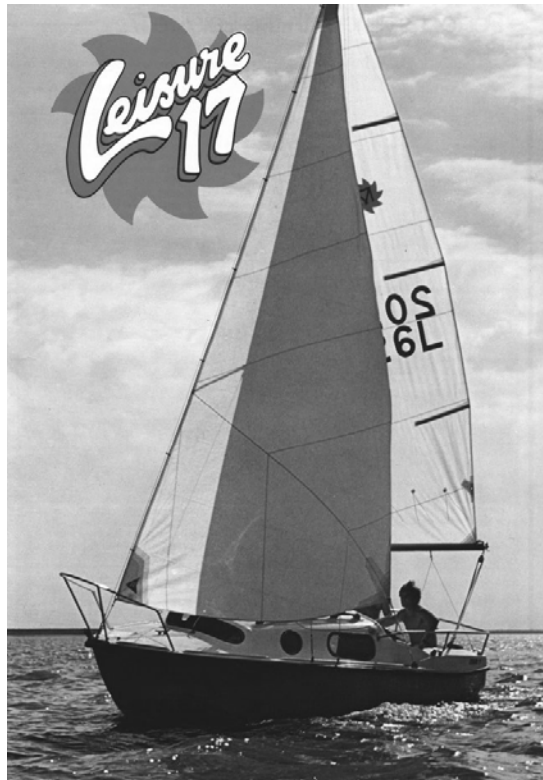
Vor allem auf „raumen“ Kursen ist sorgfältige Schotführung sehr wichtig. Steht das Vorsegel z.B. im Verhältnis zum Großsegel zu dicht, geht dem Schiff Fahrt verloren!

Die Segel stehen dann am besten, wenn sie gerade nicht mehr killen.

Beim Segeln sollte man immer daran denken, dass der kürzeste nicht immer der schnellste Weg ist.

Dies gilt sowohl auf „raumen“ und „am Wind“ Kursen.

**DIE FAUSTREGEL FÜR DIE LEISURE IST:** Lass das Schiff laufen, Fahre nicht zu hoch am Wind, suche den Kurs, der die höchste Geschwindigkeit bringt!



Het bovenstaande artikel is een overdruk van de uitgave van de voormalige Nederlandse importeur van Leisures „Triba, thans Corba Watersport“ in Edam.

Auteur: Lex Pranger.

Übersetzung: Ralf Jansen