

# Training RC-Segeln

## 1. Trimm

---

Nach Anleitung. (siehe [www.RC-Regatta.de](http://www.RC-Regatta.de) - allgemeine Infos)

### Kreuzen am Wind

Segle deine Yacht hoch am Wind mit voll dicht geholten Schoten.

Ist sie schon bei einer Krängung von weniger als 20° luvgerig?

Ja? Dann verändere den Trimm: mehr Großsegeltwist, etwas weniger Focktwist oder den Masttopp weiter nach vorne.

Ist sie leegiger?

Großsegeltwist kleiner, mehr Focktwist oder Masttopp nach achtern.

Ist das Verhalten mit Steuerbordwind und mit Backbordwind gleich? (siehe Trimm)

Luv an und steure deine Yacht an die Windkante. Sie wird sich aufrichten, bevor die Segel anfangen zu killen und du im Wind stehst.

Dieses ist der entscheidende Augenblick, den es zu beobachten gilt:

Das Beginnen des Aufrichtens zeigt, dass weniger Druck in den Segeln ist, sei es durch nachlassenden Wind oder einen Dreher oder durch zu viel Höhe.

Reaktion: ganz sanft, aber sofort einen leichten Ruderausschlag zum Abfallen.




Diese Beobachtung kostet Konzentration, aber diese Aktionen entscheiden über den Erfolg oder Misserfolg auf dem Kreuzschenkel! Denn wenn du nicht sofort reagierst, kann die Yacht bis zum Aufschießer anluven, während die anderen weiterfahren.

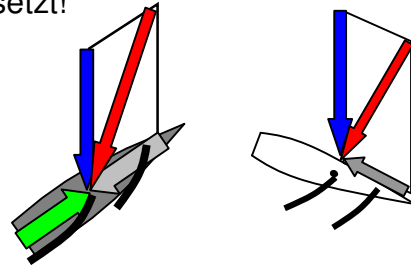
Generell bevorzuge ich eine Rigg-Einstellung, bei der die Yacht bei wenig Wind neutral läuft, bei zunehmender Krängung aber luvgerig wird. Dadurch nimmt die Yacht bei einer einfallenden Bö die höchst mögliche Höhe mit, ohne dass ich aktiv steuern muss. Aber Achtung: sobald die Bö vorbei ist und der Wind nachlässt, wird sich die Yacht wieder aufrichten – wenn jetzt keine Korrektur kommt (s.o.) bleibt die Yacht im Wind stehen und durch die verlorene Geschwindigkeit ist mehr verschenkt als durch die zusätzliche Höhe gewonnen.

## Warum ist das so?

Jede Segelyacht kann nur in einem bestimmten Winkel zum einfallenden Wind gut segeln.

Der einfallende Wind an Bord ist jedoch der „scheinbare Wind“, der sich aus dem „wahren Wind“ und dem Fahrtwind zusammensetzt!

-  wahrer Wind
-  Fahrtwind
-  Scheinbarer Wind



Ändert sich die Windstärke in einer Bö, verändert sich auch das ganze Vektor-Parallelogramm.

	<p>Der scheinbare Wind fällt jetzt etwas raumer ein.</p> <p>Die Resultierende des Vektor-Parallelogramms, die den auf der Yacht ankommenden Wind darstellt, trifft jetzt in einem anderen Winkel auf die Yacht.</p> <p>Das erlaubt der Yacht anzulufen und in einem kleineren Winkel zur Richtung des wahren Windes zu segeln.</p>
--	--

Ist die Bö vorbei und wird der Wind wieder schwächer, segelt die Yacht zu hoch am Wind, richtet sich auf und wird langsamer.

**Jetzt ist das Aufrichten das sichtbare Signal dafür, dass sofort eine Kurskorrektur nötig ist!** Sofort(!), aber nur mit einer sanften und kleinen Bewegung des Steuerknüppels abfallen - oder die Yacht wird stehen bleiben oder deutlich zu langsam segeln.

## Vergleichsfahrten hoch am Wind:

Wer kann mehr Höhe laufen?

Wer kann mehr Geschwindigkeit fahren bei gleicher Höhe?

Ein Problem: Sind eventuelle Unterschiede auf das unterschiedliche Fingerspitzengefühl der Skipper am Steuerknüppel der Fernsteuerung zurückzuführen?

Ein Tausch der Sender (und damit auch der Yachten) bringt hier Klarheit.

Unsere Erfahrung: Die Finger am Sender sind entscheidend, nicht die Yacht!

Bei Trimm-Veränderungen: nur eine Einstellung bei einer Yacht ändern, aufschreiben, Vergleichsfahrt.

Hat's was gebracht (mehr Höhe oder größere Geschwindigkeit)?

Nein? Einstellung zurücknehmen.

Ja! Einstellung auch an der anderen Yacht vornehmen.

Vergleichsfahrt. Beide wieder gleich schnell? Nächste Veränderung.