

SEGELTRIMM:

Bordmittel zum Segeltrimm:	Die Segel selbst, Genuaschoten, Großschot, Fockschotholepunkte, Traveller, Dirk, Baumniederholer, Cunningham-Strecker, Achterliekstrecker Genua und Großsegel, Unterliekstrecker Großsegel und Unterliek Genua, Nur für Profis – für Laien FINGER WEG!! : Wantenspannung, Backstagenspannung, Mastbiegung und Mastfußstellung;
-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ziel des Segeltrimms:	Das Boot soll ohne Ruderdruck nahezu von selbst geradeaus fahren, es soll keine, bzw nur geringe Luvgerigkeit und somit Druck am Ruder erzeugen.
------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Woher kommt der Vortrieb auf einer durchschnittlichen Fahrtenyacht:	Ca. 80% aus dem Vorsegel, 20% aus dem Großsegel. Diese Info zeigt die Wichtigkeit des Vorsegeltrimms.
----------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

Segelstellung – Grundsätzlich:	Großsegel teilt Winkel des Verklickers mit der Mitschiffslinie. Großsegel ist immer dichter gesetzt als Vorsegel. Raumschots ist Großsegel gerefft, Genua hat immer mehr Fläche.
---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Beeinflussungen am Segel:	Windstärke, Windrichtung und Seegang, Wellenhöhe, Bremskraft der Wellenenergie;
----------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

Gründe der Kränkung:	Der Winddruck am Segel wird zu groß, die Energie wird nicht mehr in Vortrieb umgesetzt, das Boot wird langsamer, Kränkung bei Böen kann mit Traveller oder/und Großschot und Gegenruder ausgeglichen werden.
-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Gründe der Luvgerigkeit:	Segeldruckpunkt liegt hinter dem Lateraldruckpunkt; Großsegel ist zu dicht, oder /und zu groß – auch eine zu große Genuasegelfläche kann Luvgerigkeit auslösen; - Segel verkleinern; Fläche Vorsegel ist zu klein – Fläche Großsegel ist zu groß; Traveller zu dicht oder zu weit im Luv – Traveller verschieben. Großschot ist zu dicht – Großschot fieren. Baumniederholer am Wind Kurs nicht dicht – dicht nehmen;
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Gründe der Leegierigkeit:	Quasi diametral einfach umgekehrt zu sehen. Leegierigkeit ist jedenfalls zu verhindern, leichte Luvgerigkeit ist gewünscht.
----------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Grundsätzlicher Einsatz des Travellers:	Bei wenig Wind nach Luv – Großschot fieren, sodass der Großbaum wieder mitschiffs steht.
------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

Bei zunehmendem Wind Mittschiffs oder dann weiter nach Lee um die Windenergie aus den Segeln zu lassen.

Grundsätzlicher Einsatz des Unterliekstreckers Großsegel:

Je stärker der Wind umso dichter das Unterliek. Je mehr das Unterliek entspannt wird, umso bauchiger wird das Großsegel. Bei Unterliekspannung ganz dicht und Großbaum mittig und dichtem Baumniederholer erzeugt das Großsegel keine Wirkung mehr.

Grundsätzlicher Einsatz des Baumniederholers:

Auf Amwindkursen eher lose, auf Halbwindkursen dichter, auf Raumschot und Vorwindkursen dichter um das Steigen des Baumes zu verhindern. Bei stärker werdenden Winden Raumschots / Vorwind immer dichter bis ganz dicht.

Grundsätzlicher Einsatz der Fockschotholepunkte:

Je weniger Wind und je mehr Bauch ich im Vorsegel brauche umso weiter nach vorne. Fockschotholepunkt teilt die Genua ca. in zwei Teile. Je stärker der Wind umso dichter soll die Genua sein, Holepunkte nach hinten. Bei Welle Vorsegel etwas bauchiger um gegen die Wellenenergie ankommen zu können.

Grundsatz bei leichtem, sowie schwerem Wind und Wetter:

Es zählt nicht Höhe sondern Geschwindigkeit. Je stärker der Wind und höher die Welle desto ungünstiger der Wendewinkel. Irgendwann muss gedreht und abgelaufen werden. Rechtzeitig Schutzhafen/bucht suchen.

Trimmfäden Genua:

Der mittlere und untere ist der wichtigere. Leefaden ist wichtiger als Luvfaden. Luvfaden darf bis ca. 60 Grad auswehen.
Oberer Luvfaden steigt unterer fällt – Holepunkt zu weit achtern.
Oberer Leefaden steigt und unterer Luvfaden fällt – Holepunkt zu weit vorne.
Luvfäden steigen – abfallen. Leefäden steigen – abfallen.

Einsatz der Dirk:

Bei Lattengroßsegeln nach Segelsetzen fieren, vor Bergen dicht nehmen.
Sonst grundsätzlich beim Segeln entspannen, nach Bergen dicht nehmen.

Merksatz Segelstellung:

Eine gut getrimmte Yacht läuft eigentlich fast von selbst den Kurs !!!

Beachte:

Bei Veränderung der Genuagröße auch an das Mitstellen der Fockschotholepunkte denken.
Reffen des Großsegels – auf am Wind Kurs gehen – Genau einstellen - Großschot fieren – Groß killt – wegdrehen – Großschot dicht – abfallen – Genua nachstellen-weitersegeln.

Hinweis – Schadengefahr:

Ein Einsatz des Autopiloten bei schlecht getrimmten Segeln kann zum Totalschaden des Autopiloten führen – Skipperhaftung!!