

Der Charter-Trimm: Optimale Einstellung des Segelprofils am Wind (A) und raumschots (R)				
	Instrument	Wirkung (±) bedeutet „mehr oder weniger“	wenig Wind Glattwasser / Dünung	viel Wind wenig Welle / viel Welle
G R O	Schot	Segel ± dicht, ± Twist (→ Achterliek offen / zu) R: ± Anstellwinkel	A: lose, ab 3 Bft. zunehmend dicht R: lose	A: stark / weniger durchsetzen Bei Krängen + Luven fieren! R: etwas lose / lose
	Traveller + Schot→	Anstellwinkel ± spitz Baum kann ± steigen Achterliek offen / zu	A: nach Luv, ab etwa 3 Bft. mittschiffs R: nach Lee	A: bei zunehmender Krän- gung nach Lee R: nach Lee / nach Lee
	Baumnie- derholer	A: meist unbedeutend R: anti-Twist & „-geigen“	A: lose / lose R: lose, ab 3 Bft. dicht	A: dicht / nicht ganz so dicht R: durchsetzen(klar z. Fieren)
S	Großfall <sup>1</sup>	± Vorliekspannung <sup>1a</sup> , größ- te Profiltiefe mastwärts	locker / locker, ab 3. Bft. zunehmend dicht	A: durchsetzen <sup>1b</sup> R: fieren bis Parallelfalte weg
	Unterliek- strecker	Profiltiefe im unteren Bereich des Groß	bis 50 cm öffnen/ öffnen (bei Flaute dicht)	± durchsetzen (R weniger) (gilt auch für Reffleinen)
M A S T	Achterstag- spanner <sup>2</sup>	Bei mehr Mastbiegung → Groß flach, Achterliek ge- öffnet, Vorstag strammer	A: lösen <sup>3</sup> / lösen R: lösen	A: maximal / weniger durch- setzen R: etwa weniger durchgesetzt
	Charterer:	Beim 7/8-Rigg ist etwas zu machen. Bei Topprigg ist unterwegs nichts mehr zu verstellen.		
G E N U A	Schotzug	Segel ± dicht, ± Twist, ± Anstellwinkel, ± „Düse“ <sup>4</sup>	A: lose, ab 3 Bft. dicht R: lose / lose	A: stark / weniger durchsetzen R: etwas dicht / lose
	Holepunkt <sup>5</sup>	Zugwinkel auf Unter- und Achterliek, ± Twist. „Außenschot“ siehe Fußn. <sup>6</sup>	A: vorn (> 3 Bft. normal <sup>5</sup> ) Rollfock gerefft → folgen! R: vorn außen	A: mehr achtern / normal <sup>5</sup> Bei Starkwind: vorn außen R: vorn außen / vorn außen
Windfäden siehe Tafel „Diagnose von Trimmfehlern!“				

Erläuterungen:

<sup>1</sup> leider oft zuviel Reck des Fallenmaterials → bei mehr Wind „spontane“ Dehnung: Das Vorliek ist paradox lose ...

<sup>1a</sup> einfacher mit dem Vorliekstrecker (Cunningham). <sup>1b</sup> zugleich wird das Achterliek geöffnet (der Druck geht raus)

<sup>2</sup> Masttopp nach achtern → Mastmitte ca. ½ Mastdurchmesser nach vorn. Auch der Durchhang des Vorstags wird dadurch geringer und die Funktion der Rollfock problemloser. Charterer nutzen das selten (unterwegs ist das Trimmen des Achterstags nur beim 7/8 Rigg möglich – mit geringer Wirkung auf das Vorstag).

<sup>3</sup> dagegen bei Schwachwind (< 1 Bft.) dichtholen: Das Segelprofil wird flach, zugleich im Topp im Achterliek „offen“. Grund: Bei Flaute dauert der Aufbau der Windströmung am Segel länger, flach getrimmte Segel beschleunigen das.

<sup>4</sup> Der Spalt zwischen Vorsegel u. Groß: Seine Weite bestimmt den „Stau“ (s. Vortrieb), damit die Leistung der „Wind“-maschine“ (Vortriebsleistung der Genua!). Ist er zu eng (Stau zu groß): Zu starke Strömung an Genua-Lee reißt ab und das proximale Groß wird nach Lee gesaugt (Gegenbauch).- Starkwind: Spalt öffnen → Luft kann frei passieren

<sup>5</sup> Faustregel für „normal“: Der Holepunkt liegt in der Linie Vorliekmitte-Schotkautsch (Stellung bei 3-4 Bft am Wind). Holepunkt nach achtern: Öffnung des oberen Teils des Achterlieks, so dass Druck aus dem Segel abfließen kann.

<sup>6</sup> „Außen“ heißt nach Lee (vgl. Traveller): Der Anstellwinkel wird spitzer; das Profil unten flach, oben noch Twist, die „Düse“ wird geöffnet (weniger Segeldruck). Für Charterer: Barberholer über Block an der Fußreling zur Schot (Stopperstek). Beim Ablaufen unter Starkwind wird dadurch das Vorsegel daran gehindert, hinter das Groß zu „wirbeln“.

## Diagnose von Trimmfehlern an Genua und Groß

### 1. Kleine "Faltenkunde"

#### Großsegel:

Eine Falte parallel zum Vorliek	Fall zu stramm durchgesetzt
Diagonalfalten am Vorliek (ab Mastrutscher)	Durchsetzen!
Am Unterliek senkrechte Falten	Unterliek strecken!
Am Unterliek Längsfalte <sup>1</sup>	Zu stramm
Gegenbauch hinter dem Mast	Spalt zwischen Segeln zu eng, Großschot zu lose

#### Vorsegel:

Am Vorliek einfallend	Anstellwinkel zu groß
Parallelfalten und Querfalten wie beim Großsegel:	Fall zu stramm oder zu wenig durchgesetzt.

### 2. Feindiagnose“ mit Trimmfäden (Leefäden: wichtiger. Luvfäden steigen bei Lage immer)<sup>2</sup>

Fäden paarweise parallel auswehend	Alles o.k.: Anliegende ungehinderte Strömung!
Luvfäden (Vorsegel) steigend <sup>3</sup>	Zu hoch am Wind; Holepunkt zu weit achtern
Leefäden (Vorsegel) steigend	zu stark abgefallen; Holepunkt zu weit vorn
Achterliekfäden zeigen nach Lee	Großschot zu dicht (zu geringer Twist)

<sup>1</sup> Dabei kann am Achterliek die Strömung abreißen und sich sogar umkehren: Die Strömung ist nach vorne statt, wie sich's gehört, nach achtern gerichtet.

<sup>2</sup> Der Charterer kann statt nicht vorhandener Windfäden etwa 15 cm lange Tonbandstreifen mit Tape beiderseits 30-50 cm hinter dem Vorliek der Fock und am Achterliek des Großsegels (obere Hälfte) befestigen – auch mal die Hand dorthin halten und den Wind fühlen... Man steuert nach dem unteren Paar.

<sup>3</sup> andere Formulierungen: ansteigen, tanzen, brechen (break), wild ausschlagen: jedenfalls reißt die Strömung ab!

## Beidrehen

1. mit Wende: Fock stehen lassen, Ruder nach Luv festsetzen, Groß einstellen (verschieden)
2. Bei Sturm: vorher reffen, dann um auf demselben Bug zu bleiben: Vormwindkurs, Fock rüber, nach kleinerem Wellenberg wieder anluven

### Großsegel reffen

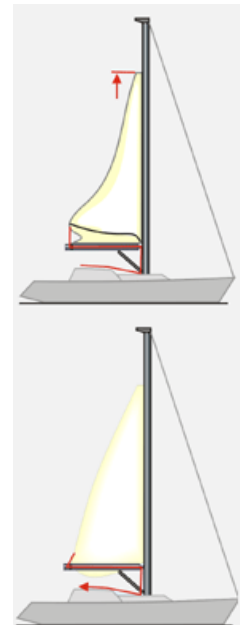
- ◆ Anluven (dabei Genua dichter) bis das Groß killt. Alternativ (hoch am Wind) Schot fieren (nie ganz loswerfen, sonst »schlägt« der Baum).
- ◆ Reffleinen vorbereiten, Schmeerreep auf Stopper. Baumniederholer lösen: 'Baum frei', Achterliek läßt sich herunterholen. Dirk durchsetzen: Der Baum fällt nicht ins Cockpit

#### Reffmanöver [Neufassung 11/2004, Abb. aus Diekow]:

1. Großfall fieren, bis man die Reffkausch am Hals einhaken kann
2. Großfall wieder durchsetzen (bei Starkwind zuerst Nr. 3)<sup>12(CW)</sup>
3. Reffleine (Schmeerreep) über eine Winsch dicht nehmen, das Achterliek auf den Baum holen. Bei Starkwind (s. 2.) danach das Reffauge einhaken (alternativ einen kurzen Stropp mit 2 Augen)
4. Reffleine sicher belegen (*Diekow*)
5. Dirk fieren, Niederholer dicht. Großschot dicht, abfallen auf Kurs!
6. Reffleine 2 klarieren (die Lose durchholen; Leine nicht belegen)
7. Zuletzt mit den Reffbändseln das Tuch locker beibinden (bei Starkwind die gefährlichste Phase)

#### Rollgroß: Unterliekstrecker so fieren, dass das Tuch straff eingerollt wird!

**Rollfock:** Möglichst per Hand, bei Widerstand evtl. abfallen u. Groß auffieren!  
[Immer beim Ausrollen Gegenhalten der Holleine - sonst Überläufer!]



## Segeln trotz Flaute

1. Guter Trimm: Mannschaft in Schiffsmittle - gegen das Stampfen in der Dünung und Abreißen der schwachen Luftströmung am Segel. Krängen, damit die schlaffen Segel nicht schlagen und für Vortrieb sorgen.
2. Nicht dauernd am Ruder herumdrehen und dadurch die Strömung abwürgen.
3. Besser Fahrt im Boot halten als Kurs knüppeln. Eher auf Halbwind abfallen.
4. Auf Wind und Wolken achten! Der Wind schrallt oft nur scheinbar; die »Drehung« kann einfach Folge von etwas mehr Fahrt sein. Wolken sind wie kleine Tiefs, mit Wind Richtung Zentrum.
5. Segeltrimm mit viel Gefühl. Je nach Lage kann mehr oder weniger Twist bzw. Bauch sinnvoll sein.
6. Zweiflügelige Propeller senkrecht stellen = Halbierung der Bremswirkung
7. »Dänisch aufkreuzen«: Zusätzlicher Fahrtwind ergibt mehr Vortrieb durch die Segel.
8. Bedenke: Bei unter 1 Bft. zieht ein Leichtwind-Bliester (siehe Bild in „[Reisemedizin](#)“) manchmal besser als der „Detroit-Spi“ (also der Motor).