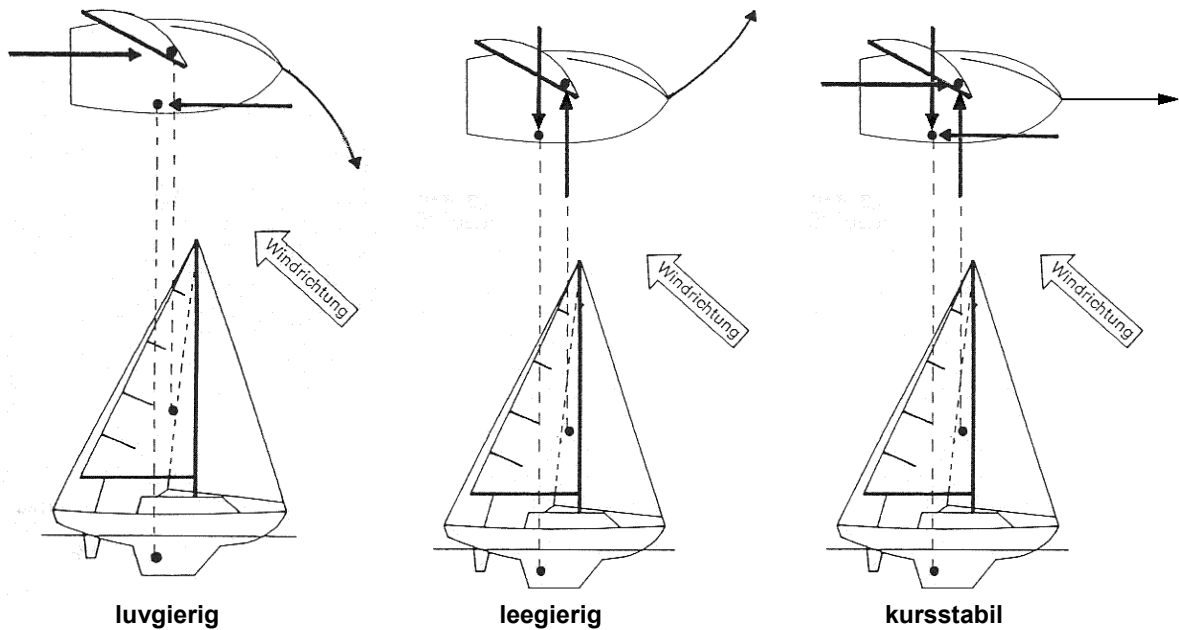


3.4 Trimm

Unter trimmen ist die Abstimmung des Segeldruckpunktes auf den Lateraldruckpunkt sowie die strömungsgünstigste Einstellung der Segel zu verstehen.

3.4.1 Abstimmung Segeldruckpunkt-Lateraldruckpunkt

Im Segeldruckpunkt kann man den Angriffspunkt aller Windkräfte annehmen, und im Lateraldruckpunkt kann man sich den Widerstand gegen die Abdrift vorstellen.



3.4.2 Luv-und Leegierigkeit

Um **Luvgerigkeit** zu vermindern, muss der Segeldruckpunkt nach vorne und der Lateraldruckpunkt nach achtern gebracht werden. Zudem muss der Segeldruckpunkt nahe an der Längsschiffsrichtung des Schiffes geführt werden. Folgende Maßnahmen an Bord realisieren diese Forderungen:

- ⇒ **Vergrößern des Vorsegels (Leegierigkeit kompensiert Luvgerigkeit), unpraktisch**
- ⇒ **Verkleinern des Großsegels,**
- ⇒ **Versetzen des Vorsegels nach vorne, nur eine theoretische Betrachtungsweise**
- ⇒ **Mast nach vorne, nur auf Segeljollen möglich**
- ⇒ **Fockschotholepunkte einwärts,**
- ⇒ **Fieren der Großschot,**
- ⇒ **Flachermachen des Großsegels durch Traveller nach LEE,**
- ⇒ **Ballast nach achtern.**

Um **Leegierigkeit** zu vermindern, muss der Segeldruckpunkt nach achtern und der Lateraldruckpunkt nach vorne gebracht werden. Zudem muss der Segeldruckpunkt weg von der Längsschiffsrichtung des Schiffes geführt werden. Folgende Maßnahmen an Bord realisieren diese Forderungen:

- ⇒ **Verkleinern des Vorsegels (Luvwierigkeit kompensiert Leegierigkeit),**
- ⇒ **Vergößern des Großsegels,**
- ⇒ **Versetzen des Vorsegels nach achtern, nur eine theoretische Betrachtungsweise**
- ⇒ **Mast nach achtern, nur auf Segeljollen möglich**
- ⇒ **Fockschotholepunkte auswärts,**
- ⇒ **Fieren der Vorschot,**
- ⇒ **Bauchiges Großsegels durch Traveller nach LUV,**
- ⇒ **Ballast nach vorne.**

3.4.3 Segeltrimm

Ähnlich, wie bei Flugzeugtragflächen teilt sich die Luftströmung des Windes beim Auftreffen auf die Segel in eine luvseitige und leeseitige Strömung. Die Luftströmung wird in Luv verzögert (Überdruck) und in Lee beschleunigt (Unterdruck), wodurch eine gleichgerichtete Gesamtkraft - in aerodynamischem Sinne Auftrieb - entsteht. Dieser Auftrieb wird vom Boot in Vortrieb umgewandelt. Die optimale Segelstellung (optimaler Anstellwinkel) bewirkt den größten Auftrieb und demnach den maximalen Vortrieb.

Bei **leichtem Wind** muss ein Segel **bauchig** getrimmt sein.

Bei **starkem Wind** muss ein Segel **flach** getrimmt werden.

Außerdem ist ein optimaler Stand der Segel nur gewährleistet, wenn die Holepunkte der Schoten so festgelegt sind, dass weder das Unterliek, noch das Achterliek killen.