

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

FD Trim Guide

1	EINFÜHRUNG	2
2	ALLGEMEINE BEMERKUNGEN	2
3	KREUZ	3
3.1	STEUERTECHNIK	3
3.2	LEICHTWIND	3
3.3	MITTELWIND	5
3.4	STARKWIND	6
4	RAUMSCHOT	7
5	VORWIND	7
6	SCHLUSSBEMERKUNGEN	8

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

1 Einführung

Dieser Trimmguide basiert auf den Trimmguide von Jan Eckert aus dem Jahre 1992 und wurde neu überarbeitet. Die ursprünglichen Inhalte wurden zum Teil wörtlich übernommen und neu strukturiert. Dazu sind einzelne Ergänzungen aus eigener Erfahrung gekommen.

Diese Anleitung soll als Basis dienen, sich mit dem FD-Trim auseinanderzusetzen und sein eigenes Trimmprozedere zu bedenken und zu verfeinern. Die nachfolgenden Trimmeinstellungen basieren auf gemachten Erfahrungen. Andere Boote und andere Mannschaften können mit anderen Boottrimms genauso zu einem schnellen Segeln kommen.

2 Allgemeine Bemerkungen

Gleitjollen mit flachem Unterwasser (wie der FD) müssen immer maximal aufrecht – d.h. ohne Krängung – gesegelt werden. Dies reduziert nicht nur den Ruderdruck, sondern hilft auch den optimalen Trimm in den Segeln und im Boot zu bestimmen. Die aufrechte Segellage dient als Parameter um zu bestimmen, ob eine Trimmänderung zu erfolgen hat, oder nicht. Man sieht fast in jeder Regatta Boote mit leichter Krängung – und damit von vornherein weniger schnell und weniger hoch am Wind - segeln. Dies sollte man unbedingt vermeiden, will man auf den vorderen Plätzen mitsegeln.

Nachfolgend werden die Trimmvarianten bei verschiedenen Windstärken beschrieben. Die drei Bereiche entsprechen Leicht-, Mittel- und Starkwind, ähnlich dem ersten, zweiten und dritten/vierten Gang eines Autos. Gleichzeitig entsprechen die drei Stärken auch dem ersten, zweiten und dritten/vierten Loch einer Allround Genua. Die drei Gänge sind wiederum unterteilt in drei verschiedenen "Druckpunkten": Unterpower (U-Power), Maximalpower (M-Power) und Overpower (O-Power). Diese Druckpunkte sind ein Indiz für die Mannschaft, in welchem "Drehzahlbereich" man fährt.

Der Übergang zwischen den verschiedenen Trimmstadien ist fließend, weshalb die Trimmtips jeweils auf zwei Bereiche zutreffen können (U-Power und M-Power, M-Power und O-Power)

Unterpower (U-Power)	Der Zustand, in dem der Druckaufbau, um möglichst rasch ins Trapez steigen zu können, am Bedeutesten ist.
Maximumpower (M-Power)	Der Zustand, in dem mit vollem Einsatz des Körpergewichtes das Boot gerade noch aufrecht gehalten werden kann. Dieser Zustand ist optimal und vergleichbar mit der optimalen Drehzahl im entsprechenden Gang. Alle Trimmhandlungen dienen dazu so schnell wie möglich in diesen Zustand zu kommen oder diesen Zustand so lange wie möglich zu halten.
Overpower (O-Power)	Der Zustand, in dem die Mannschaft das Boot nicht mehr vollständig unter Kontrolle hat und nur noch "am Kämpfen" ist. Das Boot kann nicht mehr aufrecht gesegelt werden und nur noch Überhöhe laufen verhindert eine Kenterung.

Grundsätzlich gilt beim Trimmen auf dem Wasser die "Goldene Trimmregel":

"Feintrimm vor Grobtrimm"

Feintrimmelemente	Grossschot, Niederholer, Cunningham, Wantenspannung, Genuaholepunkte
Grobtrimmelemente	Mastfall, Unterwanten, Schwertposition oder gar Umhängen in ein anderes Genualoch

Die Feintrimmveränderungen können auch als "an der Drehzahl schrauben" bezeichnet werden, wohingegen die Grobtrimmelementen als "Gangwechsel" bezeichnet werden können.

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

Zur Entscheidung, welcher Trimm (Leicht-, Mittel- oder Starkwind) vor dem Start einzustellen ist, gibt es unterschiedliche Meinungen: Grundsätzlich fährt man aber am besten, wenn man die Verhältnisse zum Zeitpunkt des Starts und die des Startgebietes als Massstab nimmt. Ist man nämlich einmal vorne, kann man sich immer noch irgendwie über die Kreuz retten und dann erst umtrimmen. Spekuliert man allerdings mit einem Trimm, der erst irgendwie in der zweiten Hälfte der Kreuz zum Tragen kommt, geht man ein hohes Risiko ein, dass die "Aufholjagd" ins Auge geht. Daher sollte bei unsicheren Verhältnissen immer gelten: "Realisieren, was man hat".

Eines der wichtigsten Trimmöglichkeiten sind die Wanten: Wanten sind im FD nichts anderes als ein Druckventil mit dem man zu- oder abnehmenden Winddruck entgegkommt.

3 Kreuz

3.1 Steuertechnik

Grundsätzlich sind starke, ruckartige Bewegungen zu vermeiden. Die Mannschaft bewegt sich langsam und vorsichtig im Boot, da die zu heftige Bewegungen einen grossen Bremseffekt haben. Ebenso ist kräftiges Wellenanschneiden - welches in ein richtiggehendes "Rudern" mit der Pinne ausartet - der Geschwindigkeit nicht zuträglich, da der FD ein relativ langes, schmales Boot ist und nicht im gleichen Masse beweglich ist, wie eine 470er oder Finn. Zu starke Ruderbewegungen haben deswegen eher einen Bremseffekt.

Als erste Ausnahme zu den allgemeinen Regeln ist bei Leichtwind die Krängung aufzuführen: Bei leichten Winden ist es von Vorteil das Boot zu krängen, da somit die benetzte Fläche (Widerstand!) reduziert wird.

Beim Segeln auf böigen Seen ist es wichtig, die kommenden Böen betreffend ihrer Stärke einzuschätzen um das Boot optimal beschleunigen zu lassen (durch das Auffieren der Grossschot mit anschliessendem Wiederdichtnehmen).

Durch Höherfahren den Druck der Böe zu kompensieren lohnt sich nur, wenn es nicht mehr möglich ist den Druck durch schnelles Umtrimmen (Gross fieren, Wanten dichtnehmen, Genuabarber hochnehmen) auszubalancieren. Der Grundsatz des aufrechten Segelns ist auch hier entscheidend für optimale Beschleunigung und Geschwindigkeit.

3.2 Leichtwind

Das oberste Ziel ist es in den Zustand des M-Power zu geraten. Segelt man im U-Power Bereich, so gibt es folgende Trimmeinstellungen, die dafür sorgen, das der M-Power Zustand erreicht werden kann.

Unterpower (U-Power)	Beschreibung
Mannschaft	Vorschoter im Lee möglichst weit vorne, u.U. sogar auf dem Vordeck. Steuermann ebenfalls maximal vorne (d.h. soweit wie der Pinnenausleger und der Arm reicht!). Nimmt der Wind leicht zu, sitzt der Steuermann immer noch vor dem Traveller, der Vorschoter bleibt maximal vorne auf dem Schwertkasten, Luvdeck und schlussendlich im Trapez, bis er voll gestreckt ist.
Mastposition	Der Mast ist bei Leichtwinden in seiner maximalen aufrechten Position. Mastbiegung bedeutet im FD Durchhang im Genualieck, was sicherlich schlecht für die Geschwindigkeit ist, da das Grosssegel an Profil verliert, die Genua bauchig wird und die Düse sich zu weit öffnet. Vorsicht: Negativ gebogener Mast ist nicht nur langsam, man gefährdet auch den Mast (Bruch!)
Wanten	Die Wantenspannung wird von sehr lose (bei fast keinem Wind) kontinuierlich nachgezogen. Wenn der Vorschoter voll im Trapez hängt, ist die Leewante leicht locker.
Genua	Das Achterliek endet rund 10cm über dem Deck. Der Schotwinkel beträgt rund 45 Grad zum Deck und das Achterliek, gesehen durch das Fenster im Grosssegel, zeigt einen leichten Twist. Nimmt der Wind zu, wird die Genuaschot soweit gezogen, bis das Achterliek der Genua etwa mit der Kiellinie des Bootes parallel liegt.
Genuaholepunkte	Die Genuaholepunkte dienen zur Kontrolle des 45 Grad Winkels der

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

	Genuaschot. Daher müssen sie mit zunehmenden Druck der Genua ebenfalls kontinuierlich nach unter gezogen werden. Bei leichten Winden werden zudem die Genuaholepunkte maximal innen gefahren, um schneller Druck aufbauen zu können. Sobald der maximale Druck erreicht ist, werden die Holepunkte aussen gefahren.
Grosssegel	Der Grossbaum wird generell immer möglichst in der Mitte des Boots (Kiellinie) gefahren. Bei ganz leichten Winden ist dazu der Traveller ganz im Luv, mit der Grossschot wird jetzt der Baum in die Mitte gezogen. Frischt der Wind auf, wird die Grossschot entsprechend dichter gezogen. Um möglichst rasch Druck aufbauen zu können wird, sobald der Vorschoter sich knapp im Trapez halten kann, der Traveller rund 10-15 cm Leewerts verschoben und der Baum mittels Grossschot wieder in die Mitte gezogen. Dadurch resultiert eine höhere Achterliekspannung im Grosssegel, ohne dass der Baum über die Mitte gezogen werden muss. Manchmal kann es jedoch von Vorteil sein, den Baum leicht im Luv zu fahren, um mehr Druck aufbauen zu können.
Unterwanten	Aufgrund der geraden Mastkurve (Saling, Mastfuss, Wantenposition) ist bei leichten Winden nur wenig bis fast keine Unterwantenspannung nötig. Erst wenn der Vorschoter ins Trapez steigt, kontrollieren die Unterwanten den Mast. Die Unterwanten dienen nur dazu, den Mast nicht biegen zu lassen. Mehr als eine minime Mastbiegung ist aufgrund des Grossegeleschnitts nicht nötig und entsprechend dienen die Unterwanten nur dazu die fast gerade Mastkurve bei allen Bedingungen aufrecht zu halten. Bei Starkwind bedeutet dies also, dass mit sehr grosser Unterwantenspannung gesegelt wird, um den Mast nicht biegen zu lassen.
Schwertposition	Das Schwert ist bei leichten Winden Maximal vorne und unten. Eventuell kann das Schwert bei viel Wellen um 2-3cm nach hinten gezogen werden.

Bei abflauenden Winden werden die oben beschriebenen Trimmhandlungen in umgekehrter Reihenfolge gemacht: Segel öffnen und Wanten, Unterwanten, Holepunkte lösen.

Alle Trimmhandlungen dienen wie gesagt dazu, so schnell wie möglich in den Zustand des "Maximumpower" zu kommen oder diesen Zustand so lange wie möglich zu halten. Deshalb beschreiben die Nachfolgenden Trimmhandlungen beide Stadien (Halten und Erreichen)

Frischt der Wind vom optimalen Trimm weiter auf, gilt die wieder die "goldene Regel": Feintrimm vor Grobtrimm! Dies bedeutet: Bei zuviel Druck zuerst Wanten dichter bis die Leewante straff bis stark gespannt ist, Cunningham dicht nehmen, Schwert leicht anheben und Grosssegel fieren, um das Boot wieder flach segeln zu können.

Maximum/Overpower	Beschreibung
Mannschaft	Der Steuermann sitzt nun knapp hinter dem Traveller, der Vorschoter steht etwa in der Mitte zwischen den Wanten und dem Traveller. Um kurzfristig Höhe zu laufen, wie etwa bei Start, kann der Vorschoter sogar bei den Wanten stehen. Bei hohem Wellengang wandert der Vorschoter nach hinten. Das gleiche gilt beim Einfallen der Böe.
Mastposition	Ist man sicher, dass der Wind in nächster Zeit nicht nachlassen wird und hat man schon weitgehend die Feintrimmöglichkeiten ausgeschöpft, ist es an der Zeit den Segeldruck über mehr Mastfall auszugleichen, wodurch sich die Genuadüse öffnet. Dafür löst man das Genuafall um etwa 2 cm (am Mast gemessen). Alle andere dadurch verstellen Trimmeinheiten müssen dadurch entsprechend nachgezogen werden (Wanten dichter, Unterwanten dichter, Genuaholepunkte auf Deckhöhe. Das maximale Mastfall pro Genualoch beträgt rund 6 cm. Reichen diese nicht aus um das Boot optimal aufrecht zu segeln, muss in die nächste Öse umgehängt werden. Wird zu viel Mastfall gegeben, leert das Genuaachterliek aus und kann keine Höhe mehr gefahren werden und in Windlöchern verliert das Boot massiv an Segeldruck.
Wanten	Wanten sind, wie schon erwähnt, eines der wichtigsten Trimmelemente im FD. Wie auch der Niederholer werden die Wanten bei zunehmendem Wind immer dichter gezogen. Im Extremfall (Starkwind) maximal dicht, d.h. so dicht

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

	wie der Steuermann ziehen kann. Flaut der Wind aber wieder ab, müssen die Wanten entsprechend gelöst werden!
Genua	Die Genuaschot wird maximal dicht gezogen (ausser bei Leichtwind ist dies immer so!). Das Unterliek darf allerdings nie auf dem Deck vibrieren (zu dicht!)
Genuaholepunkte	Mit den Genuaholepunkte wird weiterhin versucht einen 45 Grad Winkel (in etwa Winkelhalbierende zwischen Unter- und Achterliek) zu halten.
Grosssegel	Sobald das Grosssegel gefiert werden muss um das Boot aufrecht zu halten (,wir reden hier von wirklich absolut aufrecht), wird bevor gefiert wird der Niederholer so eingestellt, dass der gefierte Grossbaum wie eine Türe ausschwenkt und keinesfalls ansteigt. Nimmt der Wind weiter zu, wird kontinuierlich der Niederholer dichter genommen. Ein Grund für ungenügende Höhe am Wind ist zuviel Achterliek Twist im Grosssegel und damit zuwenig Niederholerspannung.
Unterwanten	Dienen grundsätzlich nur der Einhaltung der minimalen Mastkurve. Einzige Ausnahme: Ist das Wasser absolut flach und können die einfallenden Böen nicht durch umhaken der Genuaösen entlastet werden (z.B. überraschendes Gewitter) kann ein leichtes lösen der Unterwanten das Grosssegel flacher ziehen und zusammen mit der hohen Wantenspannung das Boot für diese zu starken Winde wieder kontrollierbar machen.
Schwertposition	Das Schwert kann ebenfalls als ein zusätzliches Druckventil benutzt werden. Ist das Annahen einer starken Böe erkennbar, kann kurz zuvor das Schwert um rund 5 bis 10 cm angehoben werden. Fällt nun die Böe ein, muss nur noch mit Grosssegel und evtl. leichtes anluven reagiert werden. Die Beschleunigung des Bootes ist nun mit leicht angehobenen Schwert viel besser. Nach der Böe nicht vergessen das Schwert wieder in seine ursprüngliche Position zurück zu senken. Ist die Böe länger oder hat der Wind weiter aufgefrischt und kann man nicht in die nächste Öse der Genua umhaken, kann auch mit dem rund 10 cm angehobenen Schwert weiter gesegelt werden.

Seit der FD mit dem sog. Rake (extremes Mastfall) getrimmt wird, übernimmt das Rake den Ausgleich für den Überdruck im Segel. In anderen Booten wie 470er, 505er und auch Star wird dem Überdruck durch mehr Mastbiegung (flacheres Grosssegel) entgegen gekommen. Dies wird im FD nicht mehr gemacht. Ausnahmen wie oben geschildert sind sehr selten.

3.3 Mittelwind

Grundsätzlich gelten auch bei mittleren Winden die gleiche Trimmvorgehensweise wie bei Leichtwind. Auch bei Mittelwind (3 bis 4 Bfd) kann das Boot aufgrund des Rake (Druckentlastung!) in einem Zustand des Unterpowerbereich segeln. Als Hilfe um Segeldruck aufzubauen folgende Übersicht:

Unterpower	Beschreibung
Mannschaft	
Mastposition	
Wanten	Leewante locker, bei Wellen sieht man die Leewante leicht schwingen
Genua	
Genuaholepunkte	
Grosssegel	Grossschot: Starker Schotzug, aber Baum immer noch in der Mitte des Bootes, Niederholer übernimmt Spannung, Cunningham: Lose
Unterwanten	So eingestellt dass Mastkurve fast gerade ist
Schwertposition	Ganz unten

Um aus dem O-Power zurück in den M-Power Zustand zu gelangen, bzw. den M-Power Zustand zu halten gelten zu den Regeln, die schon für Leichtwind aufgeführt wurden, folgende Timmmöglichkeiten:

Maximumpower/Overpower	Beschreibung
Mannschaft	

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

Maximumpower/Overpower	Beschreibung
Mastposition	Mastfall: Nachdem Feintrimmelemente nicht mehr ausreichen um den Druck abzubauen, muss mehr Mastfall gegeben werden, d.h. das Genuafall wird schrittweise um rund 2 cm gelöst. Reichen diese 2 cm nicht aus, um das Boot optimal zu trimmen, werden wiederum rund 2cm gelöst. Das geht allerdings nur um maximal 6 cm, da sonst das Achterliek der Genua nicht mehr kontrollierbar ist. Reichen diese 6 cm nicht aus um den Segeldruck zu kontrollieren, ist es an der Zeit die Genuaschot in das nächstobere Loch umzuhängen. Mit mehr Erfahrung bekommt man für das Mass des Mastfalls ein Auge und kann es meist schon an Land richtig einhängen. Ein Blick zu den "Cracks" kann nie schaden, um nicht gleich schon am Start einer Wettfahrt mit dem falschen Trimm zu kämpfen.
Wanten	Wanten: Kontinuierlich zunehmende Wantenspannung bei wachsendem Segeldruck. (Die Wantenverstellung ist das neben Grossschot und Niederholer am meist benutzte Trimmelement).
Genua	
Genuaholepunkte	werden ab ca. 3 Bfd immer ganz unten und ganz aussen eingestellt
Grosssegel	Wird sobald der optimale Druckbereich überschritten wird, praktisch aus der Hand gefahren, um das Boot absolut aufrecht zu segeln. Niederholer: Der Grossbaumniederholer übernimmt, sobald das Grosssegel ausgefiert werden muss, die Achterliekkontrolle des Grosssegels. Es ist daher wichtig im Überdruckbereich stark den Niederholer zu ziehen um optimale Beschleunigungen und Höhe am Wind zu erreichen. Cunningham: Wird kontinuierlich mit zunehmendem Druck dichter gezogen, bis absolut keine Querfalten im Grosssegel zu sehen sind.
Unterwanten	Wie erwähnt dienen diese nur zur Kontrolle der Mastbiegung und sollten nicht zum Flacherziehen des Grosssegels (durch Mastbiegung) dienen. Diese Aufgaben übernehmen Cunningham, Unterliek und Niederholer.
Schwertposition	Wird im Mittelwindbereich rund 4 bis 5 cm von der vordersten Position nach hinten gezogen und im Überdruckbereich zusätzlich um rund 10 cm angehoben (an der Achterkante des Schwertes gemessen).

3.4 Starkwind

Der Trimmbereich bei Starkwind ist relativ schmal. Er lässt im Grunde nur zwei Trimmeinstellungen zu, die sich nur durch den Genuatwist unterscheiden.

Der "normale" Starkwindtrimm ist darauf eingestellt dass das Grosssegel die meiste Zeit dicht ist, d.h. nur zeitweise flattert. In diesem Fall ist das Boot auf maximale Geschwindigkeit getrimmt Je höher die Geschwindigkeit und je besser die Beschleunigung in Böen, desto weniger Querkräfte müssen *verarbeitet* werden.

Schlüssel für eine optimale Starkwindgeschwindigkeit sind die Spannungs- und Kompressionsverhältnisse im Rigg. Wie oben immer wieder erwähnt wurde, kommen den Unterwanten in bezug auf die Mastbiegung gerade bei Starkwind eine absolut entscheidende Bedeutung zu. Aufgrund der sehr hohen Wanten- und Niederholerspannung, sind die Unterwanten einziges Gegenmittel, die eine exzessive Mastbiegung verhindern können. Der Mast muss in jedem Fall, von der Seite aus gesehen, eine fast gerade Biegekurve aufzeigen.

Diese sehr starke Unterwantenspannung kann nicht mehr während dem segeln eingestellt werden, sondern es muss, stellt man eine Mastbiegung fest, angehalten, den Niederholer gelöst und die Unterwanten nachgezogen werden. (deshalb ist es wichtig, sich die Trimmnummer zu merken).

Alle anderen Trimmeinheiten sind auf Entlastung der Segel eingestellt. Also maximale Wantenspannung, max. Cunningham, max. Niederholer (Traveller bleibt ab Leichtwind immer im Luv), Schwertposition ist nun rund 10 cm von der vordersten Position entfernt, Schwert ist zusätzlich um rund 10 bis 15 cm angelupft, Unterliek ist max. dicht

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

Als einziges zusätzliches, aktives Trimmelement neben dem permanenten Grossschoteinsatz bleibt noch er Genuaholepunkt, der ab etwa 3 Bfd. immer in der tiefsten Position eingestellt ist. Frischt der Wind weiter auf, so dass das Grosssegel immer häufiger schlägt kann zur weiteren Öffnung der Genuadüse, der Holepunkt ganz gelöst werden. Das hat vor allem den Vorteil, dass alle übrigen Trimmelemente nicht korrigiert werden müssen und nimmt der Wind wieder etwas ab, muss man nur die Holepunkte wieder unter Deck ziehen.

Nützt alles nichts und ist der Wind so stark, dass das Grosssegel nur noch schlägt, muss weiter Mastfall gegeben werden (maximal 3 bis 4 cm). Vorsicht jedoch, der Zug auf den Trimmschoten ist beträchtlich und hat man mal zuviel Mastfall gegeben, ist es praktisch nicht mehr möglich, den Mast wieder aufzustellen (Bruchgefahr des Genuafalls und der Genuarolle im Mast). Während man keine Probleme beim Wanten und Niederholer Dichtnehmen hat, wird die Korrektur der Unterwanten wieder zum Kraftakt.

4 Raumschot

Ausser bei Starkwind, kann eigentlich mit dem jeweiligen Kreuztrimm mit geringfügigen Änderungen auch Raumschots gesegelt werden.

Generell wird nur die Wanten- und die Unterwantenspannung gelöst. Ziel ist auch hier, keinesfalls negative Mastbiegung (Biegung nach hinten) zu haben. Aufgrund der weit hinten angreifenden Wantenpüttinge und des flachen Salingwinkels ist der Mast fast immer sehr gerade, kommt nun noch ein starker Druck vom Spinnakerbaum von vorne auf den Mast resultiert schnell einmal die so lästige negative Mastbiegung. Um sie zu vermeiden sind manche Boote mit einem sog. Prebender (Deutsch: Vorzieher) ausgerüstet, der auf Deckhöhe den Mast nach hinten blockiert und sogar etwas positiv biegen lassen kann. Der Prebender wird im idealfall kurz vor der Luvtonne gezogen (es können dann die Wanten ohne Probleme gelöst werden) und kurz vor der Leetonne wieder gelöst werden. Vermehrt sieht man auch heute das Baby-Stag: Dieses ist entweder für sich alleine stehend oder im Spinnakerbaumfall integriert und kann fix oder verstellbar sein.

Cunningham und Unterliek werden, solange das Boot ohne Probleme aufrecht gehalten werden kann ebenfalls gelöst. Der Niederholer übernimmt eine Druckkontrolle, je fester er gezogen wird, desto mehr Druck wird aufgebaut. Bei Problemen mit dem Überdruck werden Cunningham und Unterliek wieder dichter gezogen und Niederholer wieder etwas gelöst.

Bei Starkwind wird nur der Prebender dichtgezogen oder das Baby-Stag angezogen und das Schwert rund 45 Grad aufgeholt. Der Niederholer muss ebenfalls, am besten nach festsetzen des Prebenders aber noch kurz vor der Luvtonne, gelöst werden.

Sind die Raumschotskurse langer, so lohnt es sich den Mast wieder in die maximal aufrechte Position zu ziehen. Dazu müssen Wanten und Unterwanten komplett gelöst und über das Genuafall der Mast aufrecht gezogen werden. Aber nicht vergessen, sich die Marken des Kreuztrimms für Genuafall und Unterwanten zu merken, sonst verliert man wertvolle Meter auf der nächsten Kreuz um den Trimm wieder zu finden.

Bei Starkwind muss schlussendlich abgewogen werden, ob die Mannschaft so fit ist und das Boot in dem Masse beherrscht, dass der Steuermann in Ruhe das Rigg aufstellen kann und vor der Leetonne wieder zurück trimmt. Dies kann schnell einmal je 500 Meter in Anspruch nehmen, wobei der Steuermann immer wieder das Umtrimmen unterbrechen muss, um Wellen und Böen möglichst effizient zu nutzen. Ist der Raumkurs sehr spitz, ist es wohl vorteilhafter, sich voll auf schnelles segeln zu konzentrieren. Bei vollen Raumkursen, bei denen sogar der Vorschoter nicht mehr voll im Trapez steht, können mit Umtrimmen wertvolle Meter gewonnen werden.

5 Vorwind

Im Gegensatz zum Raumschotkurs wird auf Vorwind der Mast immer (bei leichten Winden ist er schon aufrecht!) nach vorne getrimmt. Es müssen dazu ebenfalls nur die Wanten und die Unterwanten gelöst werden. Dadurch, dass die Genua gerollt wird, kann der Mast zusätzlich über das Vorstag vorgezogen werden. Das Kreuzmastfall wird dadurch nicht verstellt und man hat sich einzig die Unterwantentrimmnummer zu merken.

Vor dem Runden der Leetonne nach dem Raumschotkurs und am Ende des Vorwindkurses sollte man sich immer vergewissern, ob noch die gleichen Windverhältnisse wie an der letzten Kreuz herrschen. Ist nämlich einmal das entsprechende Genualoch eingehängt, ist es nicht mehr möglich, dieses auf der Kreuz zu ändern. Auch hier wieder aufmerksam die Gegnerschaft studieren, welche eventuell schon wieder an der Kreuz segelt

SFDCO	FD Trim Guide	Author	ULLINGS
		Created	12.06.02
		Modified	16.06.02

(wie ist deren Boot getrimmt?) oder in der Nähe von einem selber auf die Leetonne zusegelt (hat jemand in eine andere Genuaöse umgehängt?).

6 Schlussbemerkungen

Der Flying Dutchman ist eines der komplexesten Boote. Wer lernt die vielfältigen Trimmmöglichkeiten richtig einzusetzen, der wird feststellen, dass er eigentlich jedes andere Boot ohne grössere Mühe schnell segeln kann. Er wird aber auch feststellen, dass wohl kein anderes Boot eine nur annähernde Faszination auf Kreuzkursen und bei Wind vermitteln kann, wie dies der Flying Dutchman tut.

In diesem Sinne hoffen wir, dass wir Dir mit diesem Trimm-Guide zu einer Basis verholfen haben, die Dir zu viel Spass mit dem FD verhelfen wird.