

Trimmtabelle für K6

Windstärke	1-5 Knoten	5-8 Knoten	8-12 Knoten	12-15 Knoten	15-18 Knoten	18-22 Knoten	22+ Knoten	
Wantenspannung Am Wind	15	20	25	25	25	25	22	
Wantenspannung Downwind	15	25	31	32	33	35	35+	Downwind niemals Lose im Vorstag zulassen!
Unterwantenspannung Am Wind	Völlig lose	Gerade lose	Gerade lose	Gerade lose	Gerade lose	Gerade lose	Gerade lose	
Unterwantenspannung Downwind			7		10			
Mastfall Am Wind	8670	8670	8670	8600	8600	8600 oder weniger (an Wantenpütting 1 ganzes Loch nach unten)	8600 oder weniger (an Wantenpütting 1 -2 ganzes Loch nach unten)	
Mastfall Downwind	8660	8660	8660	8650	8650	8650	8650	
Salingswinkel	235	235	235	235	235	235	235	
Länge der Salinge	480	480	480	480	480	480	480	
Baumniederholer/Kicker	lose	gerade dicht	dicht	dicht	Sehr dicht	max dicht	max dicht	bis 15 kts: oberstes Windbündel am Gross sollte Strömungsabriss zeigen
Cunningham	kein	kein	kein	Nur die Falten im Gross Vorliek rausziehen	Nur die Falten im Gross Vorliek rausziehen	dichter	max dicht	
Unterliekstrecker	dicht	So viel lose bis keine Falten mehr im Unterliek	So viel lose bis keine Falten mehr im Unterliek	dicht	dicht	dicht	dicht	
Wagen Fockschiene	150mm	150mm	150mm	150mm	100mm	50mm	Ganz nach aussen	
Fock Schothorn	Mitte, bei flachem Wasser oben	Mitte, bei flachem Wasser oben	Mitte	Mitte	Mitte	unten	unten	Fockschot Spannung: unteres und oberes Windbündel sollten sich gleich verhalten. Ab + 15kts: in Böen immer Fockschot fieren
Grossschot	mittig	mittig	mittig	mittig	In Böen fieren	In Böen fieren	In Böen fieren	
Mast deck puller/ Mast Kontroller	lose	gerade dicht	dicht Mast bis zur Saling gerade	dicht Mast bis zur Saling gerade	dicht Mast bis zur Saling gerade	etwas fieren	mehr fieren	lieber mehr Spannung auf dem Mast Kontroller und dafür mehr Kicker um den Mast zu biegen

Mastfall ist gemessen von der Mastspitze bis zum Rumpfende

Tipp: Bei geradem Mast den 7 Meter Punkt (vom Top) markieren. Grossfall so belegen, dass Ende auf Markierung kommt. Nun mit Massband vom Ende des Falls bis Rumpfende messen (7 Meter + Massband = gesamt Mastfall)

Die Wantenspannung wurde mit einer "Loos gauge" an Land gemessen (ohne gesetztes Gross)

Salingswinkel

Der "Salingswinkel" misst den senkrechten Abstand von der Mastschiene zu einer imaginären Linie die durch beide Wanten in der Höhe der Salinge geht. Zum Messen am einfachsten eine dünne Leine (oder Latte) zwischen den Wanten spannen.

Mastfuss???

Tuning Tips: Leichtwind vs. Starkwind		
	Leichter Wind	Starker Wind
Trimm:	Gewicht von Crew und Steuermann ganz nach vorne	<i>Am Wind Kurs:</i> Gewicht erst dann weiter nach hinten verlagern wenn der Bug anfängt sich in die Welle zu bohren
	Wasserabfluss am Heck sollte ohne Verwirbelung sein. (möglichst kein Gurgeln)	<i>Downwind:</i> Gewicht weit nach hinten
	Bei ganz wenig Wind: Leichter Leetrimm	Boot so aufrecht als irgend möglich segeln
Power	Mehr Power	Weniger Power:
	Wenig Wantenspannung um den Mast möglichst gerade zu fahren	Maximale Wantenspannung
	Viele Falten im Vorliek des Großsegels	Cunningham maximal durchsetzen
	Gerade ausreichend Niederholer einsetzen, um die Top Latte parallel zum Baum zu bekommen (oder leicht zurückgesetzt)	Niederholer maximal durchsetzen um das Großsegel im Top flach zu ziehen. Zu viel Twist erzeugt Luvgerigkeit
		Unterliekstrecker maximal durchsetzen
		Fock Schot ins unterste Loch setzen Fockschot-Wagen ganz nach aussen und Schot kräftig dichtholen (um das Vorsegel schön flach zu ziehen)
Das Rigg schützen	Kein Problem	Downwind niemals Lose im Vorstag zulassen! (Der Mast kann sonst invertieren!)
		Mache einen Knoten in die Großschot, so dass der Großbaum auf Downwind-Kurs die Wanten nicht berühren kann.
		Cunningham und Niederholer kräftig durchsetzen, da dies die Mastvorbiegung fixiert und das Großsegel flach zieht
		In Böen am Wind: Großschot fieren In Böen Downwind: Großschot dichter nehmen
		Wenn man Downwind die Kontrolle verliert, den Niederholer lösen und Schoten fieren. Sorgfältig steuern.
Wenden und Halsen	Kräftige Rollwenden und Rollhalsen – das Boot durch Gewichtsverlagerung steuern	Maximaler Speed vor der Halse um den scheinbaren Wind zu verringern
	Kurz vor Wende Fockschot ca. 10 bis 15 cm fieren und auf neuem Bug kurzzeitig etwas tiefer segeln um Speed aufzunehmen	In der Halse den Großbaum per Hand kräftig auf den neuen Bug ziehen und Gegenruder legen (eventuell vor der Halse den Niederholer etwas fieren)
	Vor der Halse den Genaker kurz dichtnehmen. Dadurch geht der Genacker leichter über und es wird verhindert dass sich das Segel vertwistet	Setzen und Bergen des Genakers immer in Abdeckung des Großsegels (Kurs: fast platt vor dem Wind)
Segelstrategie	<i>Am Wind</i>	<i>Am Wind</i>
	Keine Höhe kneifen – Boot laufen lassen. Geschwindigkeit geht über Richtung	Maximale Höhe steuern (ausser bei viel Welle)

	<i>Downwind</i>	<i>Downwind</i>
	Bei sehr leichten Verhältnissen so tief als möglich segeln ohne den Genaker kollabieren zu lassen. Bei extrem wenig Wind kann es helfen, die Fock zu bergen	Beim Abfallen den Niederholer fieren
	Bei grenzwertigen Gleitkonditionen kann es sich lohnen anzuluvn, um Geschwindigkeit auf zunehmen und ins Gleiten zu kommen. Danach wieder abfallen. Wenn der scheinbare Wind wieder nachlässt und die Gleitphase ausklingt wieder anlufen.	So tief und Aufrecht als möglich segeln
		Grundsätzlich sorgfältig steuern – es braucht nicht viel, um bei 20 Knoten die Richtung zu ändern

Dies und Das:

Fock Vorliek: Vorliekspannung (nicht das Fall!) so einstellen, dass die Falten im Vorliek bei den vorhandenen Bedingungen (Rigg Spannung) gerade eben verschwinden

Genaker Baum: Bei viel Wind den Baum erst setzen, wenn der Genaker schon halb gesetzt ist. Dadurch wird verhindert, dass das Segel ins Wasser fällt und zur Bremse wird

Steuermann setzt den Genaker

Vorschoter löst Baumstrecker

Vorschoter oder Steuermann birgt Genaker

Keine Panik bei Sonnenschuß: Einfach Schoten (und eventuell Genaker Fall) fieren - Boot richtet sich wieder auf, und weiter gehts