

# Nordisches Folkeboot Trimmanleitung

---

## EINFÜHRUNG

Der Zweck dieser Trimmanleitung ist, unseren Kunden in dieser Klasse einen Leitfaden in die Hand zu geben, um das Meiste aus den Segeln von North Sails herauszuholen.

Dieses Dokument wurde von Henrik Kold und Theis Palm zusammengestellt und wurde im August 1998 fertiggestellt.

Experimentiere und versuche einen eigenen Trimm mit Hilfe dieses Leitfadens zu finden. Das Gewicht der Crew, die Balance des Bootes, der Mast und bestimmte örtliche Wind- und Wellenbedingungen haben alle Einfluss auf den schnellsten und finalen Trimm.

## MASTTRIMM

Der Mast auf dem Folkeboot ist einer der wichtigsten Trimmeinstellungen, weil die Qualität des Holzes unglaublich wichtig für die Steife und Flexibilität ist. In der Anlage ein Mastbiegediagramm, das die Mastbiegung aufzeigt und daraus ergibt sich die Position des Mastes in der Masthalterung und im Mastloch. Die optimalen Biegeeigenschaften sind schwer zu beschreiben, aber die Biegung fünf Meter vom Masttopp entfernt gemessen, sollte zwischen 10,5 und 14,5cm betragen.

1. Kontrolliere, ob der Mast gerade im Boot steht. Dies macht man am besten, indem man die Wanten nach innen führt und eine Marke auf Höhe des Lümmelbeschlags macht. Dann von diesem Punkt aus zu den Spanschrauben im Deck messen – die Distanz sollte dieselbe sein.
2. Danach miss die Entfernung von der Mastunterkante zu dem achtersten Punkt des Bootes (beim Ruder). Die Distanz sollte zwischen 4,97 und 5m betragen, abhängig von der Maststeife und der Ungenauigkeit in der Ausrichtung des Mastloches. Der Mast sollte unter allen Umständen die

Achterkante des Mastloches berühren. Hier spielt die Maststeife eine Rolle; wenn der Mast steif ist, sollte er gegen die Achterkante des Mastloches gepresst werden, um eine schöne, gleichmäßige Mastkurve hervorzubringen. Wenn der Mast weich ist, dann sollte die er die Kante nur leicht berühren.

3. Der Mastfall wird wie folgt gemessen: Das Vorstag wird an den Mast zurückgeführt und der Draht so stark wie möglich gespannt. Dann wird eine Marke in Höhe des Lümmelbeschlags angebracht. Das Vorstag wird dann an der richtigen Position befestigt; die Entfernung von der Marke bis zum Deck entlang des Vorstags sollte 1,31m betragen.
4. Die Jumpstagen werden durch die das Ziehen des Achterstags verstellt. Nun entlang der Mastschiene hochsehen und Feststellen, ob die Jumpstagen auf beiden Seiten gleich fest sind. Falls dies nicht der Fall sein sollte, sollten die Jumper so verstellt werden, daß der Mast vollständig gerade ist. Die Stagen sollten bei wenig und viel Wind ziemlich lose sein, während die Spanschrauben bei Mittelwind zwei bis drei Umdrehungen angedreht werden sollten. Die Segeltiefe im Toppbereich des Segel wird so 47% von der Segelbreite, gemessen vom Vorliek zurückgebracht. Das wichtigste ist, daß die Mastkurve vom Deck bis zum Topp gleichmäßig verläuft. Wenn der Jumper zu stramm ist, wird der Mast im unteren Bereich eine zu große Kurve bekommen und im Topp zu gerade werden. Wenn die Jumper zu lose sind, wird der untere Bereich gerade und die Kurve in den Topp wandern. Die gleichmäßige Kurve gibt dem Achterliek des Großsegels einen schönen, gleichmäßigen Twist.
5. Bei Verwendung dieses Trimm helfen die Wanten, die Spannung des Vorstags zu kontrollieren. Der Druck nach vorn, weg von der Achterkante Mastloch macht das

## Nordisches Folkeboot Trimmanleitung

---

Vorstag loser. Bei leichtem Wind sollte der Vorstagdurchhang 8cm betragen. Dies erreicht man am besten, indem während man des Segelns die Wanten festzieht, bis die 8cm festgezogen sind. Wenn der Wind zunimmt, sollten die Wanten zweieinhalb Umdrehungen festgezogen werden, bei weiterer Zunahme des Windes, weitere zweieinhalb Umdrehungen. Auf diese Weise wird das Vorstag angezogen, wenn die Windstärke zunimmt. Bei weichen Masten sollte ein 2cm dicker Keil Achterkante Mast auf Höhe des Mastlochs verwendet werden, um den gleichen Effekt zu erreichen.

### GROSSEGEL

1. **GROSSSCHOT:** Die Großschot ist für die Segelform mitentscheidend, kleine Verstellungen können einen großen Einfluss auf die Bootsgeschwindigkeit und die Höhe am Wind haben. Wenn die Großschot sehr dicht gefahren wird, schließt das Achterliek und es entsteht mehr Ruderdruck – auf der anderen Seite wird die Höhe am Wind besser. Dieser Effekt kann besonders bei mittleren Winden und niedrigem Seegang genutzt werden, wo das Boot durch Ausreiten aufrecht gesegelt werden kann. Bei leichten Winden kann die Großschot etwas gefiert werden, bis der oberste Faden im Achterliek fliegt. Bei viel Wind Großschot stramm und das Backstag solange ziehen, bis das Ruder sich wieder leicht anfühlt (aber ohne daß man die Höhe verliert). In großen Wellen lasse das Achterliek etwas mehr twisten, so daß man eine breitere „Steuerspur“ erhält. Gleichzeitig erhöht dies die Bootsgeschwindigkeit (und somit die Höhe). Als Faustregel kann man sagen, daß in praktisch allen Bedingungen die oberste Latte parallel zum Großbaum stehen sollte.
2. **UNTERLIEK:** Der Unterliekstrecker ist ebenfalls ein wichtiges Trimminstrument, weil er die Tiefe im unteren Bereich des Segels. Bei sehr leichten Winden (0-5 Knoten) sollte das Segel 3cm von der Marke sein. Bei mittleren Winden (5-12 kn) ungefähr 1,5cm von der Marke und bei viel Wind sollte das Unterliek maximal gestreckt werden.
3. **CUNNINGHAM:** Kein Cunningham bei leichtem Wind. Bei mittlerem Wind sollte das Cunningham so viel gezogen werden, daß die kleinen Falten im Vorliek verschwinden. Wenn der Wind mit über 15kn bläst, sollte es stramm angezogen werden, um das Achterliek zu öffnen und den Bauch im Segel vorn zu behalten.
4. **TRAVELLER:** Man sollte zwei Schlitten auf der Travellerschiene fahren. Diese sollten durch zwei Drähte von 40cm Länge die zum Großschotblock führen, miteinander verbunden sein. Dies hilft dem Segeln bei leichten und mittleren Winden. Bei leichtem Wind (0-6kn) sollten die Travellerschlitten 20cm nach Luv gezogen werden. Bei mittleren Winden (6-14kn) sollten sie in der Mitte stehen. Bei mehr Wind werden die Schlitten nach Lee gelassen, um die Krängung und somit den Ruderdruck zu vermindern.
5. **ACHTERSTAG.** Das Achterstag hat zwei Funktionen: Die Segeltiefe im Großsegel, und den Vorstagdurchhang zu kontrollieren. Wenn das Achterstag angezogen wird, wird das Großsegel flacher und das Achterliek öffnet sich, man hat nun weniger Vorstagdurchhang und damit eine Fock mit weniger Profiltiefe. Es ist ratsam, Marken an das Achterstag zu machen, d.h. alle 20cm eine, um sofort den richtigen Trimm nach Tonnenrundungen zu finden.
6. **BAUMNIEDERHOLER (Kicker).** Der Kicker wird eingesetzt, wenn man bei mehr Wind hoch am Wind segelt. Er kontrolliert die Öffnung des Achterlieks im mittleren Bereich und hält den Großbaum

# Nordisches Folkeboot Trimmanleitung

---

runter, wenn man das Großsegel in Böen fieren muss. Verwende den Kicker niemals in weniger als 18kn Wind und immer behutsam. Denke daran, den Kicker beim Abfallen auf den Vormwindkurs zu fieren, weil sonst der Baum brechen kann. Vorm Wind wird der Kicker so eingestellt, daß die Topplatte parallel zum Baum steht – bei allen Windeinfallswinkeln und –bedingungen.

## DIE FOCK

Die Focken von North Sails werden sowohl für den Schotpunkt an Deck, als auch den Schotpunkt auf dem Kabinendach gemacht. Wir empfehlen jedoch über das Kabinendach zu schoten, um das Achterliek der Fock besser twisten lassen zu können, und so den Abstand zwischen Großsegel und Fock so groß wie möglich werden zu lassen. Außerdem wird die Kontrolle der Fock verbessert, speziell bei mehr Wind, wegen der kürzeren Distanz zwischen Schothorn und Block. Die Schiene für den Schotwagen wird 58cm von der Mittelachse des Bootes platziert. Bei Schotung vom Kabinendach empfehlen wir die Verwendung eines Wirbelblocks, damit die Fockschot auf der Winsch keine Kinken produziert.

1. **SCHOTPUNKT.** Die Position des Fockholepunkts ist ausschlaggebend für den Trimm. Als Referenz miss 2,65m vom Vorstagbolzen bis zur Mitte des Blockes vom Holepunkt (wenn man den Holepunkt auf dem Kabinendach fährt). Die Fock sollte gleichmäßig einfallen, d.h. die Windfäden sollten oben und unten gleichzeitig fliegen.
2. **FOCKSCHOT.** Als allgemeine Regel sollte die Fock so geschotet werden, daß die mittlere Latte bei den meisten Bedingungen parallel zur Bootsmittellinie steht. Nur bei leichtem Wind (0-5kn) verwende einen Twist von 2-3°. Wenn ein Wellengang steht, verstelle den Holepunkt um zwei bis drei Löcher nach

vorn, um mehr Tiefe und Power in die Fock zu bekommen (die mittlere Latte immer noch parallel zur Schiffsmittellinie). Bei stärkeren Winden verstelle den Holepunkt zwei Löcher nach achtern, ohne das Unterliek der Fock zu lose werden und flattern zu lassen.

3. **FALLSPANNUNG.** Ziehe niemals das Fall zu stark an. Dies würde dazu führen, daß die Segeltiefe viel zu sehr nach vorn gezogen würde. Nur anziehen, bis alle Falten im Vorliek verschwinden. Bei leichtem wird die beste Segelform erreicht, indem man einige kleine Falten im Vorliek beläßt.

Für Rückfragen hinsichtlich des Trimms oder des Segelns eines Folkeboots im Allgemeinen, bitte Theis Palm in Kopenhagen kontaktieren: 0045-39157744, Fax 0045-39204412 oder E-Mail [theis@od.northsails.com](mailto:theis@od.northsails.com).