



TRIMMBESCHREIBUNG FÜR FOLKEBOOT

ACHTUNG!

Diese Trimmanweisung ist lediglich als **Grundeinstellung** für Ihren persönlichen Trimm zu verstehen. Alle nachstehend aufgeführten Tipps und Maße beruhen auf meinen ganz persönlichen Erfahrungen mit den auf meinem Schiff vorhandenen Beschlagnahmen. Diese müssen nicht auch unbedingt für Sie richtig sein. **Jeder Skipper muss nach durchgeführter Grundeinstellung ganz individuell seinen eigenen optimalen Trimm finden!**

MASTTRIMM:

Der Mast steht mit einer Neigung von ca. 65 cm nach achtern im Deck. Unterschiedliche Mannschaftsgewichte und Mastbiegungen, sowie die Art und Weise wie das Schiff gesegelt wird, erfordern auch unterschiedliche Maststellungen, um in etwa zum gleiche Ergebnis zu kommen.

Das Bestimmen des Mastfalls nehme ich wie folgt vor:

Das Großfall wird mit dem Anker beschwert und als Lot verwendet. Der Mastfall wird auf der Großbaumoberkante von Achterkante Mast bis zum Schnittpunkt Lot - Großbaumoberkante gemessen. Der Großbaum muss in Segelposition in der Höhe der Meßmarke am Mast eingestellt sein. Beim Messen des Mastfalls darf nur die übliche Regatta-Segelausrüstung aber keine Besatzung oder Außenbordmotor an Bord sein. Das Messen sollte bei Windstille erfolgen. Das Vorstag bestimmt den Mastfall. Es muss deshalb beim Messen des Mastfalls auf Spannung sein.

Wichtig:

Der Mast muss mittschiffs im Schiff stehen! Wir müssen davon ausgehen, dass der Mittelpunkt des Mastlochs auch die Mittschiffslinie ist. Deshalb ist die Ausrichtung des Mastes in der Mastlochmitte vorzunehmen. Dies ist am besten bei freistehendem Mast und fester Wantenspannung möglich.

JUMPSTAGEN:

Das Trimmen der Jumpstagen hängt im Wesentlichen von der Flexibilität des Mastes ab. Ideal ist ein Mast, der mit relativ losen Jumpstagen gefahren werden kann und dabei trotzdem eine gleichmäßige Biegekurve bis in das Deck hinein aufweist. Bei härteren Masten ist insbesondere darauf zu achten, dass die Biegekurve möglichst gleichmäßig verläuft und ein "Handstockeffekt" - der Mast ist im unteren Bereich fast gerade und biegt knickartig erst oberhalb des Vorstag- und Wantenansatzes - vermieden wird. In diesem Fall sind die Jumpstagen fester zu fahren. Die Tiefe der Mastbiegung ist dann mit dem Achterstag zu bestimmen. Zur Unterstützung der unteren Mastbiegung bietet sich eine Vorspannung des Mastes im Mastschuh an. Dies wird, nachdem der Mastfall bestimmt und festgelegt ist, durch Versetzen des Mastes im Mastschuh um 1 bis 3 Löcher nach achtern erreicht. Das danach dann zwangsläufig sehr lose Vorstag darf anschließend aber nicht durchgeholt werden. Sonst würde ja der Mastfall wieder verändert werden.

SEGELTRIMM:

Leichtwetter (1-2 Windstärken)

Großsegel:

Am wind:

Traveller bis zu 30 cm luvwärts. Cunningham lose, Falten unberücksichtigt lassen, Unterliek leicht spannen bis Quetschfalte entsteht.

Schot relativ lose, Twist kontrollieren, evtl. mit Achterstag regulieren (oberste Latte darf nicht nach Luv stehen).

Baumniederholer bleibt bei jedem Wind auf dem Kreuzkurs unbenutzt.

Achterstag lose bzw. leichter Zug.

Raumwind:

Unterliek fieren bis Quetschfalte verschwunden ist.

Baumniederholer leicht anholen

Achterstag fieren, ruckartige Bewegungen des Mastes müssen verhindert werden (gilt für alle Bedingungen)

Vormwind:

Achterstag völlig lose

Cunningham lose (gilt für alle Bedingungen)

Unterliek weiter fieren - Großsegel steht schön rund -

Baumniederholer leicht anholen, Segel darf nicht um das Jumpstag knicken (gilt für alle Bedingungen)

Vorsegel ebenfalls schön rund trimmen, evtl. Spibaumverkürzer benutzen

Fock: A6

Der Holepunkt ist die Verlängerung der dritten Radialbahnaht vom Achterliek aus gesehen.

ACHTUNG:

- Auf optimalen Sitz des Barberhauers achten!
- Vorliekspannung ganz leicht
- Schot lose - vor allem wenn Barberhauer gefahren wird - Segel steht schön rund

Fock: A7

Zum Trimmen der A7 - Fock ist die Anbringung eines H-Schienenholepunktes auf der Kajüte sinnvoll. Der Mittelpunkt der H-Schiene befindet sich bei ca. 273 cm von Mitte Vorstagbolzen aus gemessen. Die äußere Schiene ist so weit wie möglich nach außen zu montieren. Die innere Schiene wird in einem Abstand von mindestens 10 cm angebracht.

Holepunkt :

Von Mitte Vorstagbolzen aus gemessen bis Querschiene ca. 271 cm (Verlängerung der 3. Radialbahnaht)

Quermaß von Mittschiffslinie aus gemessen ca. 56 cm

Vorliekspannung ganz leicht

Schot lose - Segel steht schön rund

Mittelwetter (3-4 Windstärken)

Großsegel:

Amwind:

Traveller mittschiffs

Cunningham lose bis leicht durchgesetzt bis Falten verschwunden sind

Unterliek durchgesetzt

Schot dicht - Twist kontrollieren mit Schot und Achterstag

Achterstag bleibt ansonsten lose

Raumwind:

Unterliek ca. 2 cm fieren

Baumniederholer fest

Vormwind:

Unterliek maximal fieren, Baum liegt an der Want an

Fock: A 6

Holepunkt ist die Verlängerung der 3. Radialbahnaht (2-3 Löcher weiter nach achtern gegenüber der Leichtwettereinstellung)

Schot dichter - Unterliekprofil darf sich noch nicht zur Quetschfalte bilden

Barberhauer wird nicht mehr eingesetzt

Fock: A 7

Holepunkt:

Von der Mitte Vorstagsbolzen aus gemessen bis zur Vorderkante Querschiene ca. 273 cm (Verlängerung der 3. Radialbahnaht)
Quermaß von Mittschiffslinie aus gemessen ca. 60 cm
Schot dichter - Unterliekprofil darf sich noch nicht zur Quetschfalte bilden
Schwerwetter (5 und mehr Windstärken)

Großsegel:

Amwind:

Traveller möglichst mittschiffs, ggfs. je nach Ruderdruck bis zu 20 cm nach Lee fahren

Achtung:

Traveller nur soweit wie unbedingt notwendig nach Lee wegfieren! Jeder cm zu viel kostet Höhe!
Cunningham stark durchsetzen (Profil kontrollieren)
Unterliek bis zur Marke durchsetzen
Schot dicht - evtl. leichter Schrigg wenn Traveller mittschiffs gefahren wird
Achterstag lose (weicher Mast)
Achterstag fest (fester Mast)
Achterstagspannung variabel fahren - Mastbiegung und Großsegelöffnung kontrollieren

Wichtig:

Im Zusammenspiel mit Cunningham, Großschot, Traveller und Achterstag (wenn notwendig) versuchen, den Ruderdruck möglichst neutral zu trimmen.

Raumwind:

Unterliek durchgesetzt lassen
Baumniederholer fest

Vormwind:

Unterliek etwas auffieren bis Quetschfalte verschwindet
Achterstag lose - evtl. leichter Zug zum Stabilisieren des Mastes

Fock: A 6

Holepunkt ist die Verlängerung der 3. Radialbahnaht (2-3 Löcher weiter nach achtern gegenüber der Mittelwettereinstellung)
Vorliekspannung fester, evtl. Fockfallrutscher (bei alten Schiffen) um 1-2 Löcher weiter nach unten versetzen. Schot dicht,
Unterliekprofil bildet sich zur Quetschfalte aus

Fock: A 7

Holepunkt :

Von Mitte Vorstagsbolzen aus gemessen bis Vorderkante Querschiene ca. 275 cm (Verlängerung der 3. Radialbahnaht)
Quermaß von Mittschiffslinie aus gemessen ca. 64 cm
Vorliekspannung fester (wirkt wie Cunningham beim Großsegel)
Schot dicht, Unterliekprofil bildet sich zur Quetschfalte aus.

Walter Muhs