



FRITZ SEGEL

[Nordisches Folkeboot]

Trimmanleitung

Nordische Folkeboot Allroundsegel von FRITZ-SEGEL decken den gesamten Wind- und Wellenbereich ab. Ob Flachwasser auf Binnenseen oder Chop vor Kiel, unsere Segel sind immer die richtige Wahl. Entscheidend für die Geschwindigkeit bei jedem Segel, egal von welchem Hersteller, ist jedoch „der richtige Trimm“. Der „richtige Trimm“ setzt ohne „Wenn und Aber“ eine akribische Vorbereitung an Rigg und Boot voraus, sowie die genaue Überprüfung und Möglichkeit der Reproduktion mühsam erarbeiteter, schneller Einstellungen. Es wäre doch schade, wenn Sie z.B. in Kiel bei Chop schnell waren, aber im folgenden Jahr zur Kieler Woche diesen perfekten Trimm nicht mehr finden, weil Sie sich damals keine Notizen gemacht haben?

Oft ist es nicht das Boot, die Segel oder das Material - nein - sondern die falschen Trimmeinstellungen.

Daher unsere Empfehlung: Führen Sie Buch über Ihre Regatten und Einstellungen an Bord.

A.) Vorbereiten Ihres Bootes auf eine Regatta

1.) Haben Sie einen Wasserliegeplatz, so sollte Ihr Folkeboot vor der Regattaserie unbedingt an den Kran, um das Unterwasserschiff gründlich zu reinigen. Am Bootsrumf können sich viele Ablagerungen abgesetzt haben, die Sie unbedingt entfernen sollten, um optimalen Speed erreichen zu können.

2.) Unnötiger Ballast sollte von Bord. Es empfiehlt sich nur mitzunehmen was die Klassenvorschriften verlangen. Darüber hinaus empfehlen wir Ihnen folgendes mit an Bord zu führen:

a.) Werkzeug für kleinere Reparaturen

b.) Tape in verschiedenen Farben

c.) Wasserfeste Filzstifte in verschiedenen Farben, um Schoten ggf. zu markieren oder Kompass-Kurse zu notieren.

d.) Tonbänder oder Windfäden aus Spinnakertuch, um ggf. abgerissene Windfäden zu ersetzen.

e.) Etwas 4 mm oder 5 mm Spektra Leine, um Reparaturen ausführen zu können.

f.) Selbstklebendes Insignia Reparatur-Segeltuch zum vorübergehenden notdürftigen Eindämmen von Rissen im Segel.

g.) 1 Flasche Sandemann „Medium Dry“ für die Vorbereitung anstrengender Manöver ...

B.) Masttrimm

Nahezu alle Masten werden aus Holz gefertigt und sind unterschiedlich hart. Dies führt zu den verschiedensten Biegecharakteristiken. Es gilt die richtige Abstimmung zwischen Großsegel und Mast zu finden.

1.) Mastfall

Spannen Sie das Vorstag an die Maststirnseite hinunter und markieren es mit einem Filzschreiber an der Messmarkenoberkante über dem Lümmel! Das Vorstag wieder einhängen und die Distanz von Decksoberkante, nicht vom Vorstagbeschlag, parallel zum Vorstag bis zu dieser neu ermittelten Marke messen!

Stellen Sie den Vorstagspanner auf 1315 mm ein und sichern Sie ihn. Dieser wird dann nicht mehr verändert.

2.) Kontrolle

Kontrollieren Sie nun ob der Mast gerade im Boot steht. Gehen Sie ähnlich vor wie beim Mastfall beschrieben.



FRITZ-SEGEL GMBH · ERNSDORFER STRASSE 66 · D-83209 PRIEN AM CHIEMSEE

☎ +49 (0) 80 51/43 27 · FAX +49 (0) 80 51/6 22 02 · E-Mail: info@fritz-segel.com

Copyright © Fritz Segel GmbH 2010. Alle Rechte vorbehalten. Spezifikationen vorbehaltlich Änderungen.

www.fritz-segel.com

Führen Sie die Wanten seitlich nach unten und spannen sie. Nun markieren Sie beide Drähte in Höhe Messmarkenoberkante über dem Lümmel. Fixieren Sie die Wanten wieder an Deck. Messen Sie von dem neu ermittelten Punkt parallel zu den Wanten bis auf Deck. Backbord und Steuerbord müssen die gleiche Distanz aufweisen.

3.) Mastfußposition

Gemessen wird die Mastfußposition von Mitte Decksende achtern mit einem Maßband (Vorsicht eventuellen Vorlauf beachten) hin zur Achterkante des Mastfußes unter Deck in der Kajüte.

Dieses Maß sollte 4980 mm - 5000 mm betragen.

Jetzt kommen die unterschiedlichen Masthärten und die damit verbundenen unterschiedlichen Biegecharakteristiken ins Spiel.

Mit Hilfe der Decksdurchführung lassen sich die verschiedenen Biegekurven der unterschiedlich harten Masten beeinflussen.

Grundsätzlich gilt:

a.) Weiche Masten

Positionieren Sie den Mastfuß so, dass die Masthinterkante die Hinterkante der Decksdurchführung leicht berührt.

b.) Harte Masten

Je härter der Mast, umso mehr Vorbiegung ist gewünscht. Hierzu muss der Mast hart an der Hinterkante der Decksdurchführung aufliegen.

Das bedeutet, je härter ein Mast ist, desto weiter achtern soll er im Mastschuh unter Deck positioniert sein.

4.) Jumpstag:

Setzen Sie das Achterstag leicht an.

Justieren Sie jetzt beide Seiten der Jumpstage damit der Mast seitlich gerade ist und fixieren Sie diese Einstellung. Grundsätzlich gilt, dass die Jumpstage bei Leichtwetter und Schwerwetter nur leicht gespannt gefahren werden sollen. Das Großsegel wird dadurch im Topbereich abgeflacht.

Um bei Mittelwetter Druck aufzubauen und ein volleres Segel zu erzielen, sollten Sie das Jumpstag ca. 2-3 Turns andrehen.

Viele Boote haben mittlerweile zur schnelleren Verstellung einen Flaschenzug montiert. In diesem Falle empfiehlt es sich die Leicht-, Mittel- und Schwerwetter Einstellungen genau zu markieren.

Wichtig ist es eine harmonische Mastbiegung zu erzeugen. Dies führt zu einem ausgewogenen Segeltwist. Sind die Jumper zu dicht wird der Mast oben zu gerade und das Segel schließt zu viel. Bei zu losen Jumpern wandert der Scheitelpunkt der Mastkurve zu weit nach oben. Das Segel wird oben zu flach und unten zu voll.

5.) Wantenspannung:

Da alle Holzmasten unterschiedliche Härten aufweisen, ist es sehr schwer einen einheitlichen Wanten-Trim zu empfehlen.

Grundsätzlich sind im Stand ohne Segel beide Oberwanten straff, wobei das Vorstag ca. 10 cm durchhängt.

Da alle Masten unterschiedlich hart sind, ist es nur über den Vorstaggdurchhang möglich, ungefähre Wantenspannungen zu definieren. Letztlich muss jeder Bootseigner versuchen den passenden Trimm für seinen Mast zu finden. Ist der Trimm für die jeweiligen Windstärken gefunden, empfehlen wir den Abstand der, anfangs an den Wanten gemachten, Markierungen zum Deck zu notieren, um diese in Zukunft nutzen zu können.

Nimmt man die Oberwanten zu dicht, kann sich dies negativ auf den Vorwind-Speed auswirken.

Grundsätzlich gilt:

a.) Leichtwetter (3 Kn - 9 Kn):

Vorstaggdurchhang beim Segeln als Basiseinstellung zwischen 80 mm und 100 mm.

Spannen Sie Ihre Wanten beim Segeln so lange bis Sie den oben genannten Wert an Vorstaggdurchhang erreicht haben. Dieser Wert dient als Grundlage für die folgenden Einstellungen.

b.) Mittelwetter (I) (10 Kn - 15 Kn):

2 zusätzliche 360° Umdrehungen auf die Wantenspanner (Basiseinstellung + 2 Turns)

c.) Mittelwetter (II) (16 Kn - 22 Kn):

1 zusätzliche 360° Umdrehungen auf die Wantenspanner (Basiseinstellung + 3 Turn)

d.) Schwerwetter (über 23 Kn):

1 zusätzliche 360° Umdrehungen auf die Wantenspanner (Basiseinstellung + 4 Turn)

C.) Fock Trimm:

Segelform: Bei allen Bedingungen sollte die Fock so getrimmt sein, dass die mittlere Latte des Segels etwa parallel zur Mittschiffslinie steht. Bei Flachwasser können Sie versuchen die Fock noch einen Tick dichter zu trimmen.

Fockfallspannung:

Setzen Sie das Fockfall bei allen Windstärken nach folgendem Trimmkriterium:

Die Fallspannung muss gerade so hoch sein, um die Querkanten am Vorliek herauszuziehen, bei Leichtwetter und Mittelwetter (I) dürfen sogar leichte „Krähenfüße“ am Vorliek erkennbar sein. Die Fallspannung muss permanent

überwacht und nachjustiert werden.
Negativ für Geschwindigkeit und Lebensdauer des Segels ist ein zu stark gespanntes Fock Vorliek.

Fockholepunkt

Wir haben ein Maß von 2650 mm von Mitte Vorstagbolzen bis Mitte Führungsrolle auf dem Kajütendach ermittelt. Von der Schiffsmitte nach außen schoten wir die Fock bei Leicht- und Mittelwetter (< 15 Kn) auf 580mm - 600 mm. Nimmt der Wind zu, empfiehlt es sich die Fock auf 650 mm zu schoten.

Bitte nehmen Sie diese Maße nur als Anhaltspunkt, da sich z.B. durch einen höher über Deck stehenden Fockhals, oder einen höher liegenden Fockschlitten die Distanzen unweigerlich ändern. Bei starkem Wellengang wird der Schlitten aus der Grundeinstellung ca. 1 Loch weiter vorne gefahren, um ein volleres Profil zu erhalten.

Bei Schwerwetter empfiehlt es sich 1 bis 2 Löcher von der Grundeinstellung aus nach achtern zu gehen.

C.) Großsegel Trimm:

Großschot

Die oberste Segellatte sollte etwa parallel zum Großbaum stehen, bei Schwerwetter wird das Groß automatisch öffnen. Markieren Sie Ihre Großschot und testen Sie Höhe und Geschwindigkeit im Vergleich mit anderen Booten bis Sie sicher sind, den optimalen Schotzug gefunden zu haben. Verändern Sie den Trimm entsprechend den äußeren Bedingungen und nach Ihren Empfinden beim Steuern.

Unterliekstrecker

Der Unterliekstrecker muss gut untersetzt und leicht bedienbar sein.

(empfohlene Übersetzung 1 : 8 - 1 : 12). Das Unterliek des Großsegels muss bei Leicht- und Mittelwetter eine leichte Falte, bei Schwerwetter eine starke Falte parallel zum Baum aufweisen. Auf Vorwindkursen lösen Sie das Unterliek so weit, dass diese Spannungsfalten gerade eben verschwinden.

Cunningham

Bei Leichtwetter muss der Cunningham immer lose sein. Erst ab 15 Kn. und mehr wird das Cunningham so dicht gefahren, dass die Falten hinter dem Mast verschwinden. Über 20 Kn. wird das Cunningham dicht gezogen. Dies hält die max. Profiltiefe vorne und öffnet das Achterliek.

Achterstag

Das Achterstag ist ein sehr wichtiges Trimminstrument, um das Boot bei Wind abzapern. Sorgen Sie deshalb dafür, dass es leicht gängig und gut erreichbar ist.

Ein gezogenes Achterstag strafft den Fock Anschnitt und öffnet das Großsegelachterliek. Krängung und Ruderdruck werden reduziert.

Wir empfehlen Ihnen unbedingt Marken auf Ihrer Achter-

stag-Verstellung anzubringen, um bewährte Einstellungen schnell wieder zu finden.

Vor dem Wind muss das Achterstag maximal gelöst werden

Traveller

Bei Leichtwetter empfehlen wir den Traveller bis zu 25 cm in Luv zu fahren, um den Großsegeltwist zu unterstützen. Bei Mittelwetter sollte der Traveller mittschiffs positioniert sein. Bei schwerem Wetter ist es wichtig den Traveller ca. 15 cm bis 20 cm nach Lee zu lassen. Dies reduziert Krängung und Ruderdruck.

Niederholer

Der Großbaumniederholer sollte auf Raum- und Vormwindkursen so dicht geholt werden, dass die oberste Latte parallel zum Großbaum steht.

Bei LW bis 4 Kn. muss der Niederholer offener getrimmt sein. Auf Amwindkursen wird der Niederholer nicht benötigt. Stellen Sie sicher, dass er gelöst ist.

D.) Segelpflege

Mit ein bisschen Vorsicht können Sie die Lebensdauer Ihrer Segel erheblich verlängern. Die heutigen Segel sind aus getempertem Dacron Tuch gefertigt. Dies ist ein stark gehärtetes Polyester Material, das die Fasern des Segels von ungewollten Bewegungen abhält, weniger Dehnung verursacht und die Haltbarkeit erhöht. Ständiges Falten und Kilenlassen des Segels haben ein Brechen der Appretur zur Folge, was auf Dauer die Segelform verändert. Das Killen vor oder am Start und während der Wettfahrt lässt sich nicht verhindern, aber mit etwas Vorsicht bei allen anderen Situationen können Sie die Lebensdauer der Segel verlängern.

1.) Setzen der Segel

Ist das Groß gerollt, was wir unbedingt empfehlen, führen Sie das Unterliek in die Baumnut ein. Ist das Groß gefaltet, achten Sie darauf, dass das Schothorn herauschaut und leicht in die Baumnut eingeführt werden kann.

Wenn Sie die Latten einführen, versichern Sie sich, dass diese mit dem Klettverschluss stramm in die Lattentasche eingespannt werden.

Wir empfehlen auch dringend den Schäkel des Groß- und Fockfalls sorgfältig zu schließen und abzutapen, um ein ungewolltes Öffnen beim Segeln zu verhindern.

2.) Falten und Aufbewahren

Das Beste für Ihr Segel ist es, wenn Sie es gerollt transportieren und aufbewahren. Einige Segler haben ein langes Rohr oder auch passende Kisten auf ihren Trailer montiert, um die Segel aufgerollt lagern und transportieren zu können. Die Latten können in den Taschen verbleiben. Rollen Sie Ihr Segel unbedingt parallel zu den Segellatten. Dies verhindert ein Verbiegen der Latten.

Schlagen Sie Ihr Segel an der ersten oder zweiten Latte

von oben ein und rollen es dann parallel zu den weiteren Latten auf.

Vermeiden Sie unbedingt Falten einzurollen. Sollte dies dennoch geschehen, ziehen Sie diese Falten nicht im gerollten Zustand raus, sondern rollen Sie das Segel wieder aus, entfernen die Falten und beginnen erneut mit dem Rollen. Falls Sie diese Knicke oder Falten aus dem gerollten Segel mit Spannung herausziehen, haben Sie sofort kleine Weißbrüche im Tuch.

Öffnen Sie die Fock-Staggreiter von oben nach unten und rollen Sie die Fock entsprechend auf. Falten Sie Ihr Vorsegel unterhalb der Kopfversteifung und beginnen Sie von da an zu rollen. Rollen Sie das Segel wenn möglich jedes Mal von der anderen Seite auf, um dem Unterliek nicht den Drall in nur eine Richtung zu geben. Vermeiden Sie beim

Setzen und Bergen der Fock langes Schlagen im Wind an den Mast oder an die Wanten. Das ist reines Gift für das Segel.

Grundsätzlich sollte man alle Segel trocken und salzfrei lagern. Spülen Sie ihre Segel nach Salzwasserregatten sorgfältig mit Süßwasser aus und lassen Sie diese komplett trocknen. Achten Sie besonders auf Feuchtigkeit in den Verstärkungen und Schothörnern.

Für weitere Fragen zu Ihrem Folkeboot stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

Ihr Fritz-Segel Team

