

Trimmet af bådens forsejl er, sammen med storsejlet, afgørende for balancen og komforten om bord. Her får du anden del af SEJLERs trimguide – med gode råd til forsejlstrimmet.

## TRIMGUIDE $\frac{2}{4}$

# NEMT TRIM af genua og fok



**Af Henrik Hansen & Lars Jensen, Bådmagasinet**  
**Foto: Henrik Hansen**  
**Grafik: Lasse Hansen**

I SEJLERs første trimguide (1.2015) havde vi fokus på trimmet af bådens rig. Her konstaterede vi, at trimning af båd og sejl ikke kun handler om fart, men i lige så høj grad om komfortabel sejlads i al slag vejr.

”På alt for mange både er det ikke kun riggen, der ikke er sat korrekt, sejlene fungerer ikke ordentligt, simpelthen fordi de er trimmet forkert,” fortæller sejlmager Lars Jensen fra North Sails.

”Jeg har set mange både, hvor der fx ikke er halet ordentligt hjem i genuaskødet, så sejlet twister så meget, at det meste af det blafrer. Det er synd, fordi det nedsætter sejlets levetid, ligesom sejlets egen-skaber ikke udnyttes. Ved at bruge bare et par minutter på at grundtrimme, kan du få sejlene til at fungere ordentligt og få en sjovere og mere komfortabel sejlads. Båden vil også sejle hurtigere, men det er ikke det vigtigste her,” forklarer Lars Jensen.

”En stor overlappende genua på 135-150 procent er bådens motor, og man kører jo ikke rundt på tre cylindere i bilen uden gøre noget ved det.”

### Familievenlig fok

Mange nyere både har en mindre og familiemæssigt lettere håndterbar genua på cirka 105 procent – eller en selvslående fok. Begge sejltyper er også en del af bådens motorkraft og er med til at forme vindstrømmen over storsejlet, der er hovedmotoren i disse både.

Forsejlernes trimning er ligeledes medvirkende til at give en mere stabil sejlads med mindre krængning, blødere krængning i pustene – og ikke mindst med til at give en god robalance.

### TRIMGUIDE-SERIEN

Du kan læse og downloade den første trimguide ”Trim båden til balance og komfort” på [sejlsport.dk/bådejer/trimguide](http://sejlsport.dk/bådejer/trimguide)



## Sådan trimmes genua og fok nemt

I denne trimguide forudsætter vi, at bådens rig er sat rigtigt og hårdt, som beskrevet i den første trimguide, så forstaget reelt kan tattes med hækstaget i opfriskende vind.

Vejledningen sigter på at trimme rulleforsejlene, så båden kommer til at sejle velafbalanceret og behageligt under næsten alle vejrforhold.

### Det hele handler om at justere:

- 1 faldet
- 2 skødet
- 3 skødevognen
- 4 skødebarmen på fok med fast løjgang

På moderne selvslående fokke svarer placeringen af skødet i skødebarmen til at trimme skødevognen.

## 1 | Faldet

Faldet trimmer dybde og facon i sejlet, og princippet er enkelt. Når faldet tattes, bliver sejlet fladere, og faconen flytter lidt frem i sejlet. Tilsvarende får du et dybere sejl med faconen liggende længere tilbage i sejlet, når faldet slækkes lidt. Her taler vi om justeringer på op til 5-10 cm på faldet på en mellemstor sejlåbåd.

Princippet for trimning med faldet er

enkelt. Faldet tattes ved opfriskende vind, så sejlet bliver fladere, og båden krænger mindre.

Modsat er det en fordel at slække lidt på faldet i lettere vindstyrker. Det vil gå en anelse ud over bådens højde, men den dybere og rundere facon vil give mere rå kraft til at holde fart i båden.

I krap eller tung sø i mellemluft har du også brug for dette "sejtræk", som et lidt slækket fald giver. Pas blot på ikke at slække for meget. Sejlet må kun lige akkurat trække små vandrette rynker fra forlignet.

## 2 | Skødet

Skødet bruges til at trimme sejlet til vindretningen og på bidevindkurser til at trimme balance og fart i båden. På rumme kurser kan du bruge sejlets ticklers til at trimme til vindretningen, for også på rumskødssejlsdys bør begge ticklers – på hver side af sejlet – flyve vandret og parallelt.

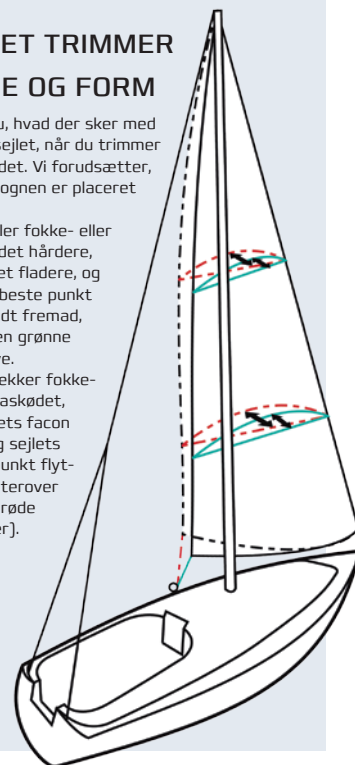
På foran for tværs hales genua- og fokkeskødet efter de aktuelle forhold med vind og sø, og principperne er egentlig de samme som for faldet. Når du vil gå højt i mellemluft, eller vinden er frisk til hård, så skal forsejlet skødes hårdt. Det flader sejlet

### SKØDET TRIMMER DYBDE OG FORM

Her ser du, hvad der sker med dybden i sejlet, når du trimmer genuaskødet. Vi forudsætter, at skødevognen er placeret rigtigt.

Når du haler fokke- eller genuaskødet hårdere, bliver sejlet fladere, og sejlets dybeste punkt trækkes lidt fremad, som på den grønne faconkurve.

Når du slækker fokke- eller genuaskødet, bliver sejlets facon dybere, og sejlets dybeste punkt flytter lidt agterover (som den røde kurve viser).



og trækker faconen lidt frem i sejlet. I mellemluft kræver det også, at du styrer mere præcist på roret for at opretholde farten.

Modsat giver det en lidt dybere og rundere facon, hvis du lige slækker et par cm på genuaskødet, og det giver mere råstyrke i sø, og gør båden lidt mere tilgivende overfor styringen.

Du kan sammenligne det med bilens



#### TIP

Hvis du er på vej i havn – og ikke lige skal ud at sejle de næste dage – så kan du forlænge sejlets levetid ved at slække 5-10 cm på faldet, lige inden du ruller genuaen ind. Det belaster sejlet unødigt altid at stå med tot genuafald.

Faldet har næsten samme facongivende funktion som skødet, hvor sejlet bliver fladere, og dets største dybde flyttes fremad mod den optimale fuglevingefacon ved at tatte faldet.



Genuaskødet bruges til at trimme sejlet til vindretning og kurs samt at justere sejlets facon til fx at gå højde ved at flade sejlet. Eller give genuaen power til at trække båden igennem krap sø med mere dybde i sejlet ved at skøde en anelse løsere.



Desværre er nogle forsejle syet i så billig og blød sejldug, at man ikke kan trimme dem tilstrækkelig flade i frisk vind, fordi sejldugen giver for meget efter. Husk at få syet nye sejle i en god strækstabil dug. Her er den påsyede UV-beskyttelse på ligene mere stabil end selve sejlet.

gear, hvor de lavere gear bruges til at accelerere eller sejtrække, mens du kører hurtigst i de høje gear. Et knap så hårdt sat skøde svarer til de lave gear, mens du går op i et højere gear ved at skøde hårdere.

For at blive i sammenligningen, så kan du ikke accelerere så hurtigt, hvis du for tidligt sætter bilen i for højt gear, og tilsvarende skal du ikke hale for hårdt i skødet efter fx en vending, men hale hjem efterhånden, som båden accelererer.

Mange tursejlere skøder genua og fok alt for løst, men som tursejler skal du heller ikke skøde for hårdt, hvis du vil sejle afslappet med lidt "tilgivelse" for rorsmandens håndtering af rorpind eller rat. Husk, at det kun handler om at slække 2-5 cm i forhold til at hale hårdt hjem.

Det er også vigtigt at sejle med yderligere lidt slæk på skødet, hvis søen er grov i forhold til vindstyrken. Ellers ligger man bare og hugger i bølgerne.

### 3 | Skødevognen

Bådens skødevogn til fok eller genua flytter sig desværre alt for sjældent på mange sejlbåde – selv om det netop er skødevognen, der sikrer godt trim af forsejlet og dermed god balance i båden.

Skødevognen trimmer skødepunktet, der afgør sejlets vigtige twist op gennem sejlet.

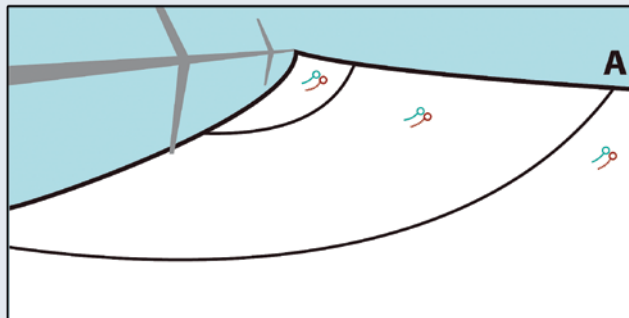
Når sejlet twister for meget, det vil sige "åbner" meget, så blaffer toppen af sejlet unødigt, ubehageligt og dyrt for sejlets levetid. I de lettere vindstyrker betyder det, at sejlet ikke trækker effektivt, og at rorpresset bliver forøget. I frisk og hård vind betyder for meget twist, at sejlet blaffer larmende i toppen. Hele den øverste del af sejlet bidrager ikke til at drive båden fremad, og god fremdrift betyder bedre stabilitet til båden.

Derimod medvirker en flagrende genua atop til at krænge båden. Hvis du skal twiste toppen så meget, for at undgå at båden krænger alt for meget, så har du passeret den vindstyrke, hvor det er klogest at mindske sejlarealet.

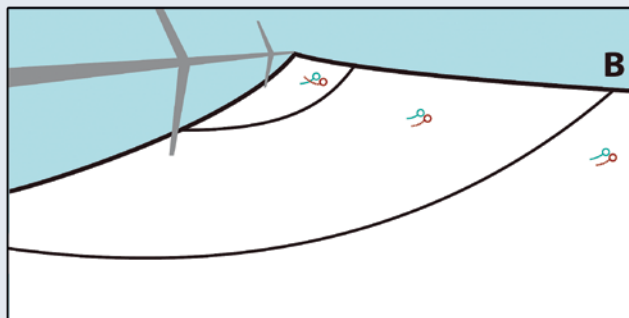
*Hvis sejlet twister for meget, skal skødevognen flyttes fremad.*

I princippet skal skødevognen stå for enden af linjen – trukket fra midten af forstaget ned gennem øjet i sejlets skødebarm, men sejlets facon og alder kan betyde afvigelser fra dette. →

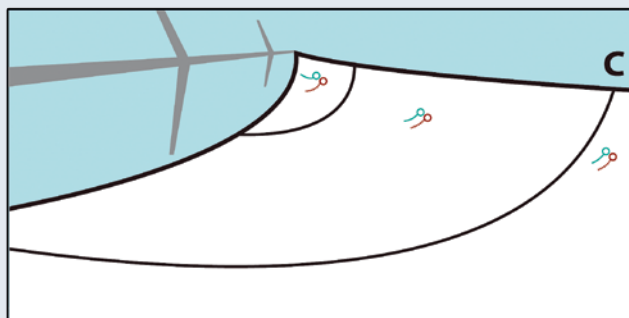
## STIL SKØDEVOGNET EFTER SEJLETS TICKLERS



Her til venstre er genuaen trimmet optimalt (A), og de tre sæt ticklers i sejlet blaffer alle fint og parallelt.



I midten (B) lukker genuaen for meget, der er for lidt twist i sejlet, og derfor slår den øverste lætickler opad, ligesom lætickleren i midten er urolig.



Her twister sejlet for meget (C), det er meget åbent, og derfor løfter den luv uldtråd sig i toppen.



Ved (B) skal skødevognen flyttes agterover, til sejlet ser ud som i (A), og i (C) skal skødevognen flyttes fremad. I (B) sejler du for lavt med den øverste del af sejlet, mens du i (C) sejler for højt med toppen af sejlet.

*På tegningerne er de læ, bagbord, ticklers røde, mens de luv, styrbord, ticklers er grønne.*



**TIP.** Skødevognene har faste stop på hovedparten af alle sejlbåde, men det er lidt bagvendt, at man skal på dækket og flytte skødevognen i fx opfriskende vind og sø, når nu alt andet kan trimmes fra cockpittet. Det kan derfor være en god idé at skifte til en såkaldt "flydende" skødevogn, der kan trimmes kontinuerligt fra cockpittet med et enkelt hal.

Skødevognens placering bestemmer især forsejlets twist, men er også med til at forme sejlets profil. Her ses en såkaldt "flydende" skødevogn, der kan justeres let og kontinuerligt fra cockpittet.



Når sejlet twister for lidt, er det for "lukket". Så trækker hele den øverste del af sejlet ikke ordentligt, og båden vil krænge unødigt meget, så snart vindstyrken er oppe i en frisk mellemluft. Båden kan blive mere ubehagelig at styre og krænger mere brat og huggende i pustene. Endelig kan nogle både blive let lægriq af en stor overlappende genua, der lukker for meget i toppen.

*Når sejlet twister for lidt, skal skødevognen flyttes agterover.*

Stort set alle sejlbåde sejler i dag med rullegenua eller -fok, og når der rebes sejl ved at rulle sejlet nogle omgange om forstaget, så skal skødevognen flyttes fremad. Ellers vil toppen af sejlet blive for åben og blafrende.

## 4 | Skødbarmen

På de moderne selvslående fokke med fast løjgang, trimmes skødepunktet ved at flytte skødets sjækkel til et andet hul på skødbarmen. *Du twister sejlet mere ved at flytte skødet til et lavere hul, og du lukker sejlet med mindre twist ved at flytte skødet opad i skødebarmen.* Princippet er det samme som at flytte skødevognen tilbage eller frem i båden. ♦

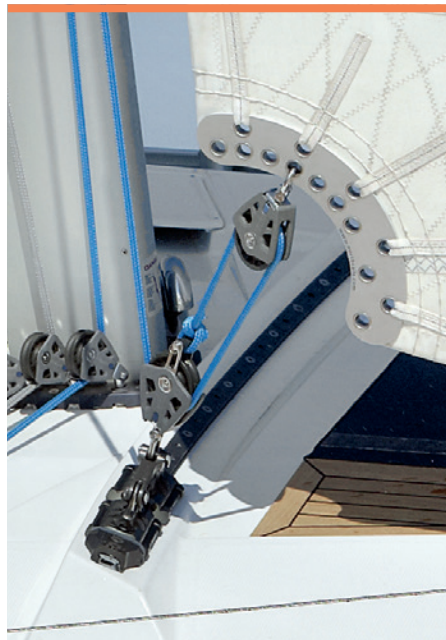
I princippet skal skødevognen placeres således, at skødet flugter op gennem skødepunktet i genuaen og op til midten af forliget (den røde streg). Midten af forliget sænkes, når genuaen reberulles, og de blå og grønne streger viser, hvordan skødevognen skal flyttes fremad, alt efter hvor meget du ruller ind.



Her er rullegenuaen trimmet rigtigt til vindstyrken med sejlet twistet fornuftigt op mod toppen, så hele sejlet trækker.



Her er samme sejl og trim – set nede fra for-dækket. Det ses tydeligt, hvordan sejlet twister korrekt. De røde kurver viser et sejls optimale fuglevingefacon.



På selvslående fokke, trimmer du skødepunktet, ved at flytte skødeblokke op eller ned i skødebarmen. At flytte blokken og sjækken op svarer til at flytte skødevognen frem.



Genuaen bliver for dyb, hvis du ikke sørger for at holde forstaget så tot som muligt ved at hale hækstaget, når vinden frisker. Det har dog kun reel effekt, når riggen er sat hårdt (som beskrevet i den første trimguide, SEJLER nr. 1.2015).



Mange rullegenuaer leveres med rebemærker i underliget – og hvis de mangler, kan du selv sætte nogle mærker som vist her. Når du har reberullet genuaen til et mærke og trimmet skødevognen, er det en god idé at markere, hvor skødevognen står. Enten ved siden af vognen, på skødeskinen eller på trimlinen til en flydende skødevogn. Så er det hurtigt og nemt at placere skødevognen rigtigt, næste gang du reberuller.