



# Grootzeiltrim

Grootzeiltrim is een kwestie van evenwicht, het spelen met de vorm en de stand van het grootzeil tot er een goede balans is tussen de zeilen en het onderwaterschip. Niets beïnvloedt de loef- of lijgierigheid van de boot zo sterk als de vorm van het grootzeil; met name de stand van het achterlijk speelt hier een grote rol: een bol getrimd grootzeil met een "dicht" achterlijk maakt de boot loefgierig, een vlak getrimd zeil met een "open" achterlijk maakt de boot minder loefgierig of soms zelfs lijgierig.

De kunst is om het grootzeil, ons tweede roer, zó te trimmen dat we altijd een lichte, constante loefgierigheid voelen. Een goede indicatie hierbij is de roeruitslag: de helmstok 5 à 6 graden naar loef is ideaal. Zo is de boot prettig te sturen, loopt gemakkelijk hoog aan de wind en de combinatie kielroer werkt met deze kleine uitslag het meest efficiënt.

Eén van de eerste dingen waar we bij het zetten en trimmen van het grootzeil naar moeten kijken is de voorlijkspanning; het grootzeil heeft een "ingebouwd" profiel, waarvan de grootste diepte op ongeveer 43% vanaf het voorlijk ligt, iets voor het midden dus. Probeer de bolling op deze plaats te houden met de valsparing; opvoeren met toenemende wind en verminderen onder lichtere omstandigheden én op ruimere koersen. Er is niets op tegen om bij lichtweer de bolling naar 50% te laten zakken om wat meer roerdruk te krijgen.

De volgende stap is het op de juiste spanning zetten van het onderlijk met de onderlijkstrekker/uithaler; de spanning op het onderlijk beïnvloedt de bolling van het zeil, met name in het onderste 1/3 gedeelte. Gebruik niet te veel spanning bij licht tot middenweer: net genoeg om de verticale plooitjes boven het onderlijk te laten verdwijnen.

Bij toenemende wind moet de spanning worden opgevoerd om het zeil onderin af te vlakken. Ook hier geldt weer, net als bij de valsparing, dat op ruimere koersen de spanning wat verminderd kan worden, ook bij meer wind.

De mogelijkheden om het zeil bovenin vlakker of voller te trimmen zijn op masttop getuigde schepen over het algemeen beperkt. Toch kan het de moeite waard zijn om eens wat te spelen met de babystag of de vooronderwanten: een paar centimeter verschil in mastbuiging en het zeil ziet er direct heel anders uit, met name in het gedeelte vlak achter de mast.

Nu het voor- en onderlijk de goede spanning hebben en het zeil met winddruk erin goed "oogt", is de twist in het zeil aan de beurt. Twist, het "verdraaien" van het zeilprofiel, is nodig om het zeil goed te stellen ten opzichte van de naar boven toe steeds ruimer invallende schijnbare wind.

De schootspanning is van directe invloed op de twist in het zeil: veel spanning geeft een "dicht" achterlijk en weinig twist, als de schootspanning wordt verminderd krijgt het zeil meer twist en het achterlijk "opent" zich. Let vooral op bij heel licht weer: alleen al het gewicht van de giek kan genoeg zijn om het achterlijk te dicht te laten staan. Het iets tillen van de giek met de kraanlijn kan in zo'n geval helpen. Een eenvoudige contrôle op de goede twist van het grootzeil is de stand van de bovenste zeillat: kijk langs de giek omhoog in het zeil en probeer door variatie in de schootspanning de lat parallel aan de giek te krijgen. Als dat gelukt is zitten we niet ver meer af van een correcte twist in het zeil. Telltales aan het achterlijk, dicht bij elk van de latzakken, laten ook duidelijk zien of het zeil al dan niet een goede twist heeft.

Op ruimere koersen neemt de giekneerhouder de functie van de grootschoot over bij het controleren van de twist; zolang er nog sprake is van een luchtstroom langs het zeil (dus niet bij ruime en voor de wind) geven ook dan de telltales een goede indicatie van de twist.

Nu we het zeil z'n goede profiel en twist hebben gegeven komen we in de laatste fase van de grootzeiltrim, het eigenlijke "balanceren". Met de overloop/traveller geven we het grootzeil de goede stand ten opzichte van de hartlijn van het schip; het criterium is de roeruitslag: niet minder dan 3 á 4 graden, niet meer dan 7 á 8 graden. In de praktijk betekent dit dat bij licht tot middenweer de giek vrijwel tegen de hartlijn geschoot kan worden, waarbij het heel goed mogelijk is dat de traveler iets aan loef staat.

Bij toenemende wind (denk aan val- en onderlijkspanning!) zullen we de traveller wat moeten laten vieren om de roerdruk te verminderen. Daarnaast kunnen we de schoot iets meer ruimte geven voor wat meer twist en dus minder druk bovenin het zeil.

Als de traveller zóver naar lij moet worden gezet dat het grootzeil voor meer dan de helft begint te killen, we maken immers de spleet tussen grootzeil en genua steeds kleiner, wordt het tijd om wat gas terug te nemen. Het zetten van een voorzeil met minder overlap, bij voorbeeld een high-aspect fok, of het iets indraaien van de rolreef-genua zou een mogelijkheid kunnen zijn; is er dan nog sprake van te veel roerdruk, vaak in combinatie met te veel helling, steek dan een rif.