

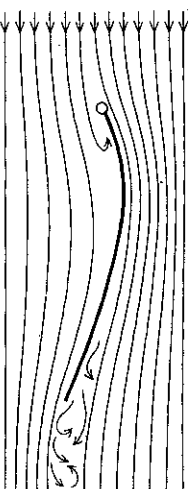
Gran Segel

STOCKHOLM - Västerbergavägen 24, 126 30 Hägersten - Tel. 08-45 95 20
 GÖTEBORG - Hällefjordregalan 24, 421 58 Va Frölunda - Tel. 031-29 56 93
 OSLO - Ringeriksvägen 241, 1314 Skvi, Norge - Tel. 02-13 16 80
 MALMÖ - Södra fiskhamnen, Limhamn, 216 22 Malmö - Tel. 040-15 00 28
 Copyright Granssegel 1976. Eftertryck behövs ej förbehållit.
 Pris 15:-

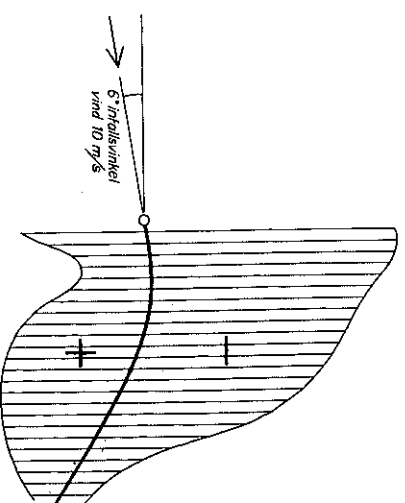
GRANSEGEL-
 BOKEN.
 Praktiska tips och råd
 om hur man trimmar segel och rigg.

En kort inblick i seglens aerodynamik.

Vad är det egentligen för krafter som drar fram en segelbåt? Främst på bidevind, när man seglar snett mot vindens riktning, kan det vara speciellt svårt att inse, hur det kan uppstå krafter i seglen som verkar framåt. Enkelt uttryckt är svaret det, att undertrycket på seglets läsida tillsammans med övertrycket på lovartsidan ger en delkraft som pekar framåt i båtens riktning. Hur dessa under- resp. övertryck uppstår ska vi här kort försöka redogöra för.



Om vi tänker oss en vind med en viss volym luft som sveper runt en välvd yta, så måste den som passerar den konvexa sidan (läsidan) vandra en längre väg, än den luft som fritt får passera den konkava sidan (lovart). Och för att dessa passager ska kunna ske under samma tidsrymd, så måste luften på den konvexa sidan röra sig snabbare, eftersom den går en lite längre väg, därvid tunnare den ut och ett undertryck uppstår. Detta undertryck strävar givetvis att utfyllas, såväl från seglets sida som från den omgivande luftens sida. Seglets lovartsida får samtidigt en luftkudde som bildar ett övertryck, vilket i sin tur hjälper till att hålla seglet buktigt, så att luftströmmen i lä inte slår in i seglet.

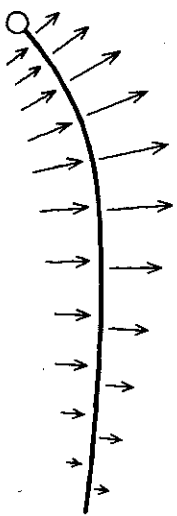


Undertrycket är ca 3 gånger så stort som övertrycket så man kan med fog säga att båten »sugs» fram.

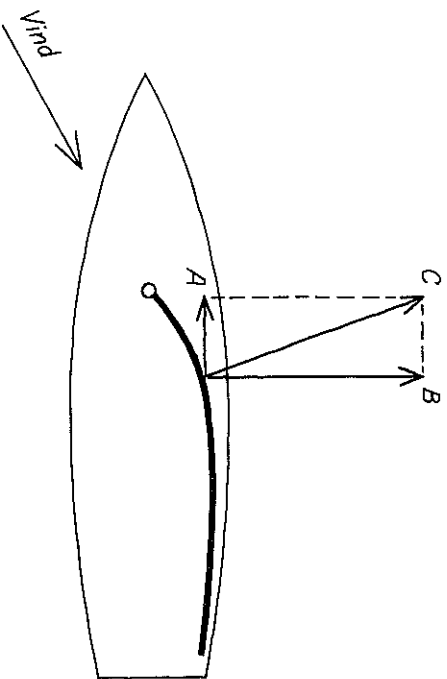
Innehåll.

	Sid
En kort inblick i seglens aerodynamik.....	3
Storsegel.....	5
Planingsrev.....	8
Riggat.....	9
Reving av storsegel med bindrev.....	11
Försegel.....	12
Förstagsprofil.....	15
Trimning av skotpunkt.....	15
Telltalis.....	16
Rev i genuor.....	17
Fladder i akterlik.....	17
Spinnaker.....	18
Segelvård.....	21
Några vanliga segelkombinationer.....	22

Kraftriktningen



Undertryck resp. övertryck påverkar seglet vinkelrätt i varje punkt på seglet. Krafterna i den främre delen av seglet blir därvid mest framåtdragande, medan de övriga till största delen blir krängande krafter.



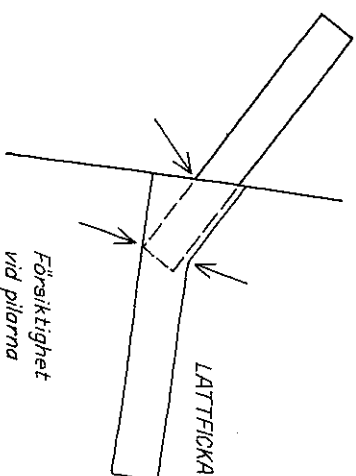
Den totala kraftsamlingen kan lättast illustreras av ett kraftparallelogram, där C är den totala kraften, A är den dragande kraften och B är den krängande kraften. Som framgår av figuren är den krängande kraften mycket större än den dragande, förhållandet är vanligen 1/5.

Det gäller nu att ställa in seglet, så att den framdrivande kraften blir så stor som möjligt, samtidigt som det gäller att hålla ner de krängande krafterna. I den här lilla handboken försöker vi att redogöra för de enklaste knepena om hur man ska sätta seglen och ändra deras form för att i olika situationer få dem att dra så effektivt som möjligt.

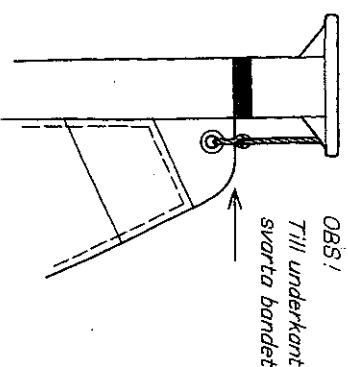
Vill man gå djupare in i teorierna så finns det facklitteratur där vi kan rekommendera »Yacht Racing, the aerodynamics of sails», av Manfred Curry samt »Sails» av Jeremy Howard-Williams. Av den senare finns det f.ö. en svensk översättning av en förkortad version. Den heter »Segeltrimning» av samme författare och utgiven av bokförlaget Spectra, Halmstad.

Storsegel.

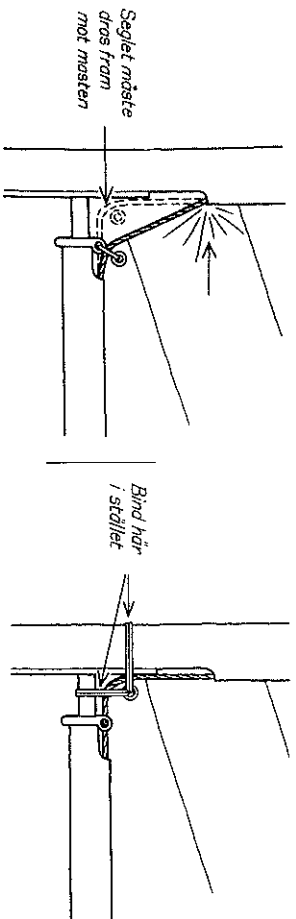
Ett storsegel som är gjort för en böjlig mast är ofta mycket trimbart. Det går att forma om från den djupaste av »säckan» till den planaste av »plankor» och det gäller att hitta den av formerna däremellan, som är den bästa för varje seglingsstillfälle. En generell regel är att i lättvind buka till seglet och i hårdvind att plana ut det. När det gäller lattor brukar vi rekommendera asklattor 3—4 mm tjocka och ungefär 35 mm breda. Dessa blir mycket mjuka och ger seglet välvning ända bak till akterliket. För havskryssare med stum mast kan lattorna med fördel vara något grövre. Den nedersta lattan bör vara den styvaste för att plana ut seglets nedre akterdel. Vi har också amerikanska glasfiberlattor som är mycket smidiga och starka. Nackdelen med dessa är att de sjunker, om man tappat dem i vattnet. Däremot är de klart starkare än trälattor.



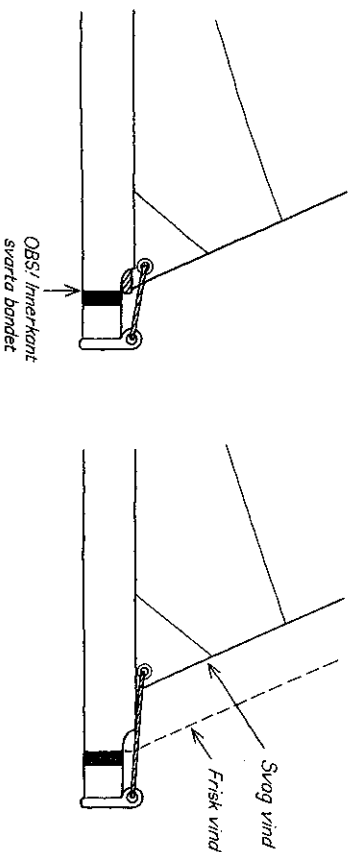
OBS! Var försiktig när ni stoppar in resp. tar ut lattorna ur fickorna så att inte sömmarna i lattfickorna slits ut i förtid.



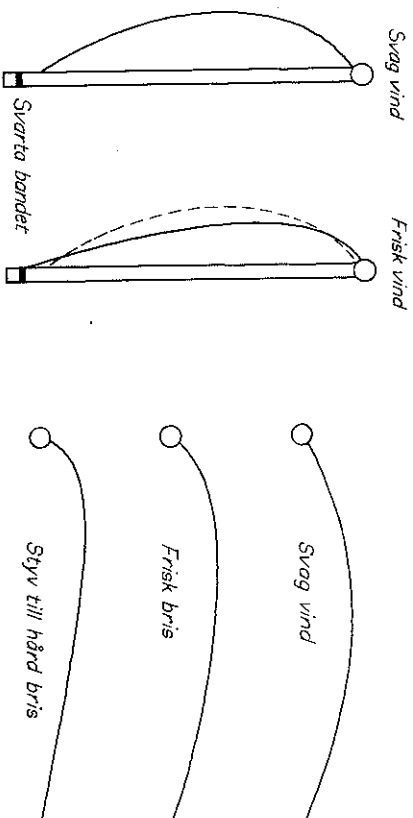
Seglet är gjort för att alltid hissas i topp d v s till svarta bandet i masttoppen. Då



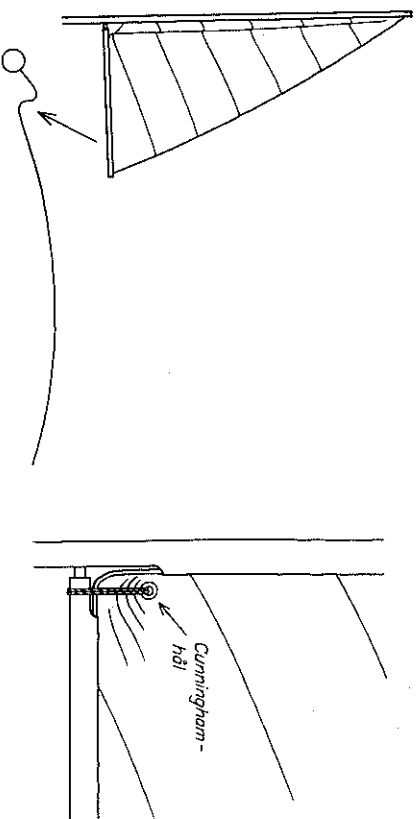
seglet sätts fast i halstornet bör man se till att halstornet hamnar på rätt avstånd från masten. Vanligtvis sitter det en sprint som seglet ska fästas i på bommen, och har segelmakaren fått rätt mått på var sprinten sitter, så ska seglet slå jämt och snyggt i halstornet. Om segelmakaren har fått fel mått, så är det vanligaste felet att sprinten sitter längre bak än beräknat och då uppstår sträckningar från inloppet i mastriaman horisontellt in i seglet. Har man fått sådana sträckningar så flytta om möjligt fram sprinten eller bind fram seglet mot masten tills det blir jämt och slätt igen.



Skothornet och halstornet är de två horn med vilka man trimmar om seglet. Det svarta bandet på bomnocken är en yttre begränsning, vilket betyder, att man inte får sträcka seglet över detta. Seglet är gjort så att det inte ska behöva sträckas till märket annat än vid frisk vind. Det betyder att man ska släppa in seglet tills det blir så buktigt som man vill ha det. Och det kan ofta innebära åtskilliga centimeters insläpp. Effekten av att släppa in skothornet på bommen blir, att hela seglet bukas till ungefär jämt över hela seglet.

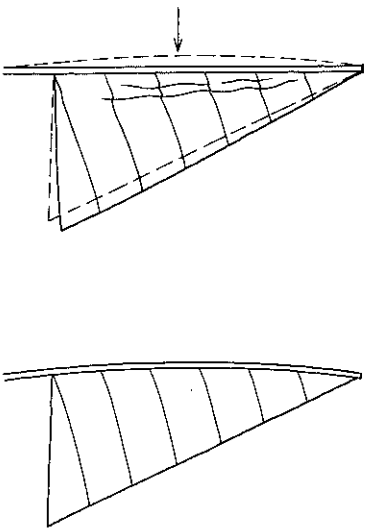


Mastbukens placering reglerar man genom att arbeta med halstornet. Om bommens läge ej är fixerat, utan bomfästet löper på en skena, så reglerar man mastliketts sträckning genom att flytta bommen upp resp. ned.

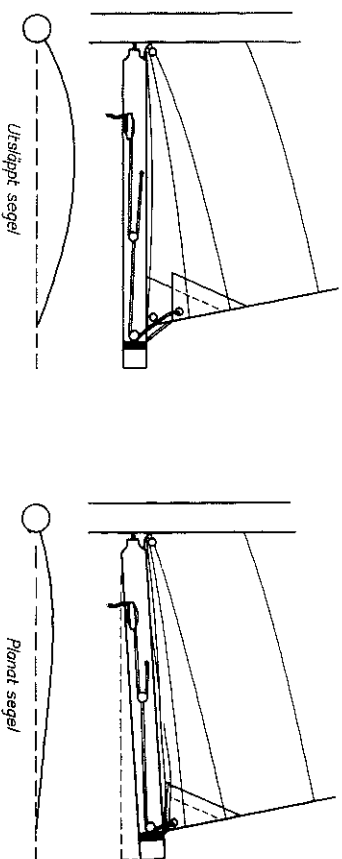


I lätt vind, då man inte vill att buken ska ligga som en räffla invid masten, släpper man upp bommen, så att mastliket drar ihop sig. Buken kryper då bakåt i seglet och ger det en jämn välvning. Allt eftersom vinden ökar, så sträcker man efter genom att sänka bommen tills man är nere på max. måttet. Om ännu mera sträckning önskas, sträcker man ner i »cunninghamhålet». Seglet planas vid sträckningen ut i sitt mittparti, samtidigt som buken flyttas fram mot masten. Vindtrycket flyttar sedan buken bakåt igen, men utan tillräcklig sträckning skulle buken komma alltför långt bak i seglet, för att detta ska bli effektivt.

På många moderna båtar är bommen fixerad i sitt fäste och då kan man givetvis använda sig av fallet för samma trimning. Såhunda släpper man ner seglet liett i lätt vind, resp. sträcker upp vart efter vinden ökar tills man är uppe på max. måttet = svarta bandet. Därefter tas »cunninghamhålet» till, om mer sträckning önskas.



Om man önskar plana ut seglet mera, än genom att sträcka ut det på sina märken resp. när man har dragit fram buken mot masten, så kan man böja masten så att överskotshuken planas ut och seglet därigenom får en ännu planare form. Mera om hur masten böjs redogörs i avsnittet riggar.

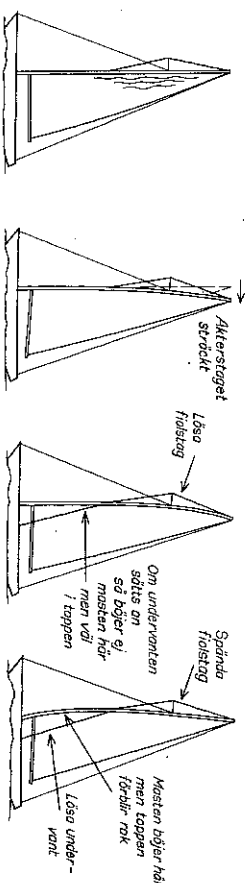


Planingsrev.

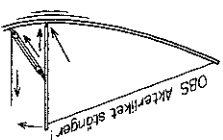
På en del moderna kappseglingsstorsegel förekommer något som kallas »flattening reef» (planingsrev). Detta innebär, att man har byggt in extra mycket bombuk i seglet, vilket i utsläppt skick huvudsakligen ger seglets nedre hälft stor buktighet jämfört med ett normalt storsegel. På så sätt får man ett ökat drag på lätt kryss och framför allt på alla öppna bogar, i alla vindstyrkor. För att ge seglet en riktig form för bidvindsegling i ökande vind, så sträcks seglet nedåt-bakåt i den riktning som sitter i skothornet ca 2–3 dm upp varvid extrabuken försvinner. För att seglet i utplanat skick ej ska sträckas över begränsningsbandet på bomnocken, så tillverkas bomkilet något kortare. Arrangera för planingen på samma sätt som för övriga revanordningar. Utväxla gärna revlinan med block eller led till en winch.

Riggar.

På Soling, folkbåt, IF, H-båt, Neptunkryssare, etc som har böjbar mast kan man använda sig av flera sätt att böja densamma. I sidled bör man sträva efter att hålla den så rak som möjligt, men bakåt skall den böjas. Akterstagets justering bör därför vara ordentligt utväxlad, exempelvis 1:6 så att man lätt kan finjustera, och haländan skall sitta på en »knapp», som är lättåtkomlig när man kryssar.



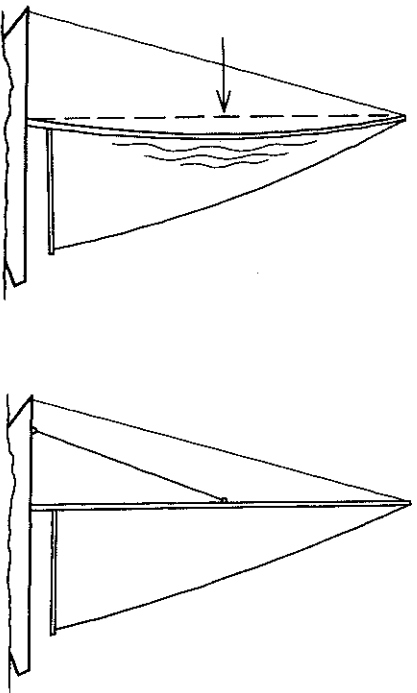
Om vi utgår ifrån att vi vill ändra seglets form och vi finner att vi vill ha bort buk i toppen så släpper vi av på fästagen, om sådana finns och drar i akterstaget tills seglet blir så plant som vi önskar. Om seglet därigenom samtidigt som man planar ut toppen blir för plant ner till så kan man sätta en undervanten, om dessa går bakåt och därigenom hindra mastens mitr att vandra framåt, vilket är samma sak som att hindra den från att böja i nedre delen, seglet blir ju då relativt sett buktigare ner till. Om masten går igenom däck kan man också sätta klossar i masthålets framkant och på så sätt trycka masten bakåt där. Detta har en krumningshämmande effekt på mastens underdel. Om förhållandet är omvänt och man således vill ha bort buk i seglets nedre del, men inte i toppen, så sätts fästagen an och undervanten lossas (om masten är »klossad» i masthålets framkant, så flyttas dessa till bakkant) och slutligen drar man i häckstaget tills masten böjt bort oönskad överskotshuk.



Ytterligare ett utmärkt sätt att böja mastens underdel är att använda »kicken». Om denna är ordentligt utväxlad så pressas masten hårt framåt vid bomfästet i halshornet medan mastfoten håller igen roten och seglets akterlik drar toppen bakåt. Detta system är mycket effektivt för att böja mastens allra nedre del, men går inte att använda vid lätt vind då akterliket späms hårt och seglet stänger för mycket då vindtrycket inte är tillräckligt för att öppna seglet.

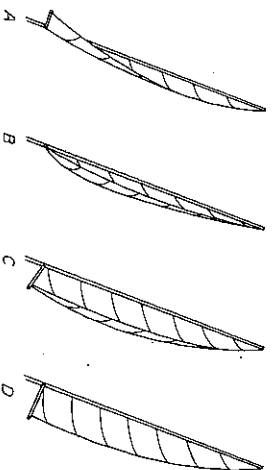
Ett tips »tejpa av» alla justerfnor och skot så att Ni lätt hittar inställningen igen till nästa segling.

Ovanstående går endast att applicera på böjliga master, och segel för raka master är därför planare sydda från början. Enda sättet att plana ut ett sådant segel är att sträcka ut det på bommen. Effekten av att spänna i mastliktet blir endast att seglets mitt planas ut, emedan buken kryper fram mot masten.



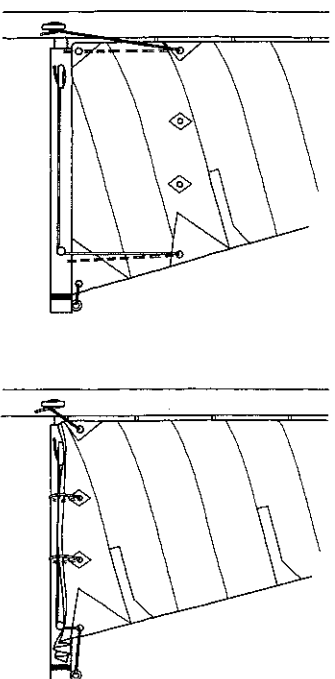
Ett vanligt fel på »masthead»-riggar är att masten vid frisk vind och under skottryck böjer åt »fel håll», d v s mastens mitt vandrar bakåt. Detta gör att seglet blir bukgigare i stället för, som man önskar, planare ju mer det blåser. Avhjälp detta genom att lägga på bakre undervanten och sätt an de främre undervanten. Om detta inte hjälper, och man inte har något innerförstag som man kan spänna, så går det att montera ett block vid eller ovanför spridarna och via detta block dra en linä (wire) från fördäck (stäven) till någon fallwindsch. När denna wire sätts an, så dras mastens mitt framåt och seglet planas ut. Det blir ofta besvärligt att stagvända med en sådan anordning även om man lossar den vid varje slag. Undersök därför varför masten böjer åt fel håll. En förklaring kan vara att toppvantfästena i däck sitter bakom mastens fot tvärskepps — med fasta spridare blir effekten att spridarna håller mastmitten bakåt när det blir tryck i vanten.

En mycket vanlig orsak till dålig »boat-speed» är att akterliktet stänger d v s akter-rundans övre del pekar upp i lovert. Detta motverkas bäst genom att sätta an akterstaget lite så att akterrundan faller ut, dock ej så mycket att höjden förloras.



- A Travaren för storskotet i lovert, samt löst skotat.
- B Travaren i centrum och relativt hårt skotat
- C Travaren i centrum och löst skotat
- D Travaren i lä och hårt skotat

På mast-head-riggar där masttoppen inte låter sig böjas, kan seglet trimmas med travaren på skotvagnen. Den dras upp i lovert samtidigt som man lättar på skottrycket. Hur mycket, bestäms av avståndet mellan travare och bom. Därigenom åstadkommer man den önskade »wisteffekten» i seglet, utan att bommen faller för mycket ut i lä.



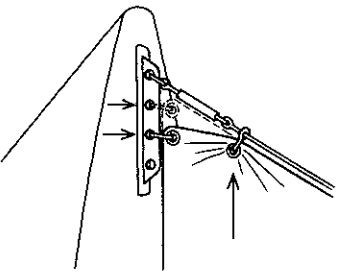
Revinng av storsegel med bindrev.

Förbered för revning genom att montera lämpliga beslag. Det är för sent att göra det den dagen, då det är dags att reva. Vårt förslag hur detta skall arrangeras framgår av figurerna, där man för revets skothorn drar en linä från bommen på en punkt något akter om den plats, där hornet hamnar i revat skick. Linan, som fästes i bommen, ledes sedan upp genom ringen i seglet och ner till ett brytblock på bommen och därifrån till en knap nära masten. På samma sätt dras en linä från bommen vid halshornet upp genom revningen vid mastliktet och ner igen till en knap på masten. När man sen vill reva, är det bara att lägga loss på skotet och ta hem på båda tamparna ungerfär samtidigt samt lägga fast på resp. knap. Det

överskottstyg som ligger utefter bommen, kan man binda upp genom att trä korta linor genom de extra revhålen och knyta runt bommen.

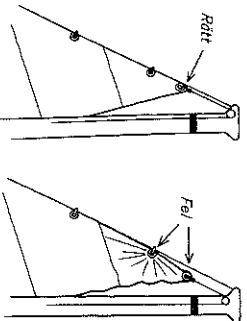
OBS! Glöm ej att lösgöra dessa linor, innan revet släpps ut igen. Revhålen är inte starka nog för ovarsamhet, utan är endast till för att hålla upp extratyget som bildas vid bommen. För att kunna reglera seglets bukighet även i revat skick, så skall man ha en lina från det nya skothornet och bakåt till bomnocken. Med denna lina sträcker man efter önskemål. Observera att även denna lina måste lossas innan revet slås ut igen.

Segel med stor akterrunda kan ibland ha en tendens att låta akterrundan falla i lä (S-form). Detta kan bero på att vi har underskattat duktröjningen och är lätt att justera. Lämna in seglet för justering.



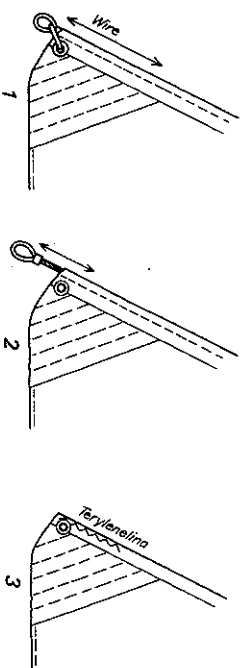
Försegel.

Se till att förseglets fäste i däck för halshornet inte sitter längre akter om förstaget än vad pistolhaken bygger ut från seglets förlik till centrum-hål i lishaken. Ett vanligt fel är att fästet sitter för långt akter ut och därigenom förorsakar en horisontell sträckning vid första haken (jämför halshornets placering hos storsegel). Om det inte går att fästa halshornet på focken tillräckligt långt fram så är ett bra knep att inte koppla i en eller två av de nedre hakarna på förstaget.

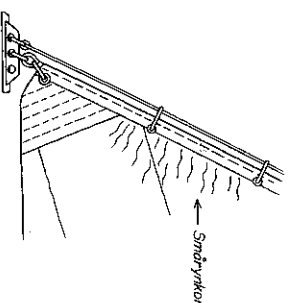


Specialt på masthead-rigger där förseglen går ända upp i topp är det viktigt att se till att fallet är iskuret på rätt sätt, d v s att fallblocket skall sitta alldeles under förstagets infästning så att inte toppen på seglet dras bakåt från översta pistolhaken. Detta skulle annars medföra att akterliket på förseglet blir alldeles löst.

Som regel tillverkar vi våra fockar och genuafockar så att underliket skall ligga an mot däck under kryss. Det gäller således att sätta focken så lågt som möjligt för att en effektiv tätning skall uppkomma. Man hindrar härigenom det »luftspill» som annars blir och som reducerar undertrycket på seglets läsida. Om Ni inte kan få seglet att precis sluta tätt vid däck, är det bättre att hissa upp det en bit ty en liten luftspalt ökar vindhastigheten och reducerar undertrycket mera än om vinden läcker under med sin rådande hastighet.

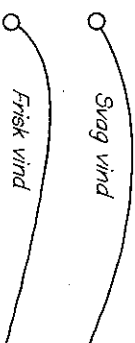
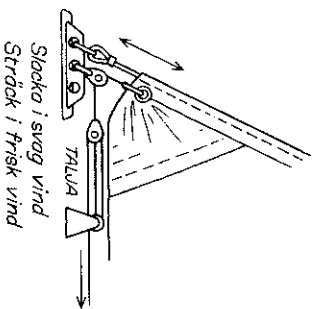


Gransegel tillverkas vanligen med tre typer av förlik 1) wirelik med fasta ändar, 2) wirelik med toppen fast och halsten reglerbar, 3) »streich luft».

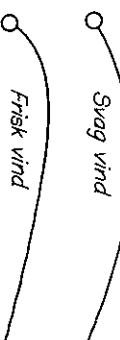
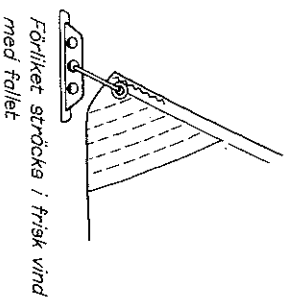


1) Försegel med wirelik: I större genuafockar var för den här varianten, där både toppen och halsten är permanent fästade i viren, den som förekom allra mest. I dessa är sträckningen i förliket förutbestämd av oss och buken i seglet kan inte flyttas om det inte finns ett extra »unnningshanhole» i halshornet. Det är svårt för oss att beräkna lagom sträckning, då en lättvindsgenua t ex inte får spännas för hårt på viren. Buken dras ju härigenom fram som en räffla vid förliket, medan akterliket i toppen blir alldeles löst och faller ut. Samma segel får när det blåser kanske lagom sträckning, då det när vinden ökar och skotttrycket kommer till glider ned litet på viren. Det här seglets begränsade trimningsmöjligheter gör att det numera tillverkas i allt mindre och mindre utsträckning.

Skulle vi ha underskattat sträckningen så tar det sig uttryck i små rykor i nedre delen av förliket. Detta kan korrigeras genom att sträcka upp tyget, d v s korta av det något i förhållande till viren. Lämna in seglet till oss för korrigerig. Här seglet »unnningshanhole» så använd detta för att späna efter så att förliket blir sträckt.



2) Försegel med wirelik och lös hals: Detta är en vanlig variant för medelstora gennor och nästan alla kryssfockar. Systemet är enkelt. Man spänner upp when till den är hårt spänd och sedan kopplar man en sträckningsanordning till halshornringen och spänner ner tills man har lagom sträckning i tyget. Ju hårdare vind ju hårdare sträckning. Principen är densamma som för storsegel att man genom att spänna flyttar buken framåt i seglet. Likbandet i förliket är hårt påkrymt och drar ihop förliket när man släpper upp halsen. Därigenom kryper också buken bakåt i seglet. Urväcklingen på sträckningsanordningen bör vara minst $1/4$ så att man får ordentlig finjustering.



3) »Stretch luft»: Här är focken gjord som alt 1), men i stället för wire har vi en terylenelina i likbandet. Denna lina är mycket stum, men går att töja med anbringande av kraft. Linan går vi kortare än duken i seglet och dessutom krymper vi på likbandet, härigenom uppnår vi en ordentlig sträckning i linan innan segelduken börjar spännas och seglet hänger inte ut mellan hakarna. Med fallvinschen kan man sedan sträcka tills duken späms ordentligt och buken krymper framåt i seglet. Genom att späna och släppa efter kan man alltså flytta buken fram och tillbaka i seglet som man önskar.

OBS! Var försiktig så att seglet inte sträcks för mycket och tar skada, det finns gränser för vad duken tål utan att bli permanent uttöjd.



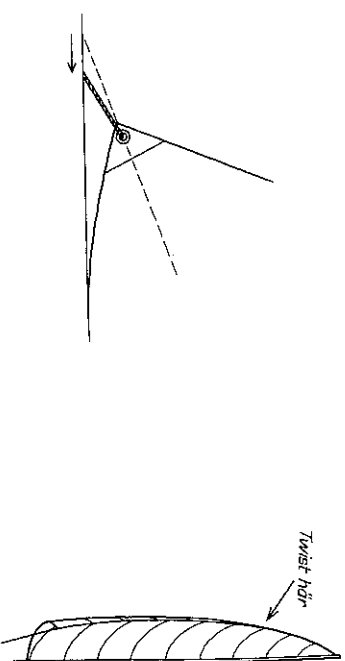
Förstagsprofil.

Ett alternativ till att ha försegeln hisade till förstaget med hakar är att ha förstagsprofil. Principen är densamma som för storsegel, nämligen att förseglet löper i en ränna och förseglet är försett med en liklina som passar i den. Dessutom förekommer en styrlina som styr seglet genom en matare, så att man slipper stå och mata in seglet i rännan för hand. Den stora fördelen med förstagsprofil är när man har en profil med 2 rännor, antingen de nu är motstående eller ligger bredvid varandra.

Med en sådan profil kan man vid segelskifte hissa det nya seglet och skota detta, innan man tar ner det gamla. En nackdel är att seglet när det firs inte är fäst vid förstaget, utan jämt kan rinna ut och hamma i vattnet t ex.

Trimning av skotpunkt.

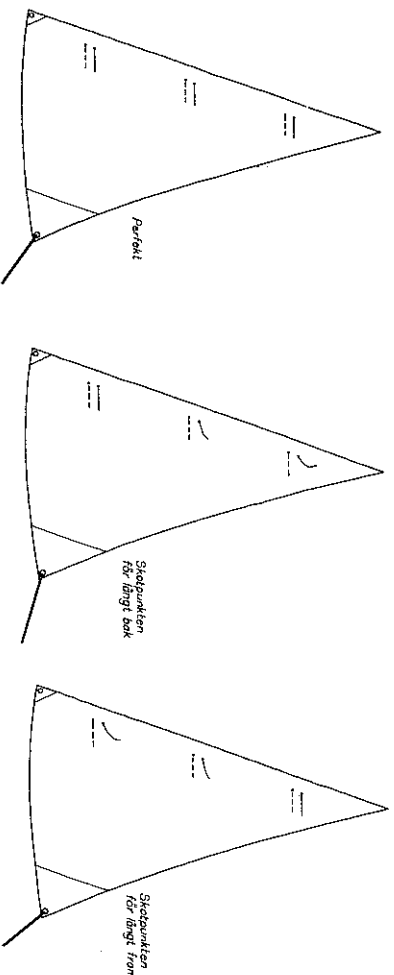
Nu är det dags att hitta skotpunkten. Detta är en manöver som kräver känsla och erfarenhet och det är mycket svårt att ge några generella råd hur man bär sig åt. Ett utgångsläge att börja med är att finna skothornets vinkel delat mitt in och sedan skota i denna riktning eller vanligtvis något längre fram.



Sedan gäller det att prova sig fram till det rätta läget. Sett bakifrån så skall seglet »tvistat» svagt uppåt så att toppen faller ut. Om toppen faller ut för mycket blir det svårt att hålla höjden, båten kränger å andra sidan mindre, vilket är en fördel i frisk vind. Det resulterar således i att man flyttar fram skotpunkten i lättare vind och skotar lösare samt flyttar bakåt skotpunkten i friskare vind samtidigt som man skotar hårdare. Man kan också konstatera att seglet är rätt skostat om det slår in i seglet samtidigt längs hela förliket med ett litet tidigare inslag ner till i seglet.

Telltails.

Ett ytterligare hjälpmedel är s.k. telltails, vilket helt enkelt är ulltrådar som fästes i seglet på ungefär 3 ställen utefter förliket och cirka 30 cm in från förliket. Ulltrådarna bör vara ca 25 cm långa och i mörk färg så att de kontrasterar bra mot det vita seglet. Man fäster dem genom att helt enkelt sticka dem genom seglet och sätta en knut på varje sida, eller ännu hellre tejpa fast trådarna på lä- respektive lovartsidan. Gärna med några centimeters skillnad i höjdded så att det blir lättare att se lärråden genom seglet.



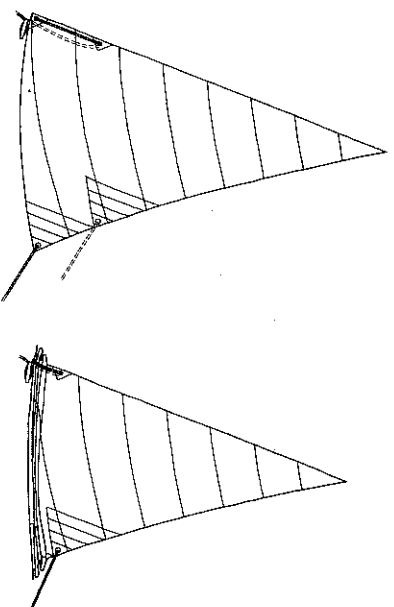
Det gäller nu, att om möjligt få alla dessa att ligga parallellt samtidigt, medan man seglar dikt bidevind. Telltails fungerar så att lovartsulltrådar fladdrar uppåt om man seglar för högt, medan lä ulltrådar fladdrar när man seglar för lågt. På samma sätt kan man finna rätt skotpunkt. Om skotpunkten i ex är för långt bak, så kommer lovarts topptråd att fladdra uppåt när den mittersta och undre ligger parallellt. (På samma sätt är skotpunkten för långt fram när den nedre lärråden börjar fladdra om man rakar segla så lågt att de två övre ligger parallellt). Försök alltså att få alla trådarna att ligga parallellt vid dikt bidevind, så har du säkert hittat en så bra skotpunkt som möjligt.

Många gör misstaget att skota förseglan för hårt. — Så pröva med att lägga på skoten — det resulterar ofta i fartökning utan att man förklarar motsvarande i höjd. När det sedan gäller vinkeln mot båtens längskeppslinje så varierar denna mycket. Kryssflockar kan ofta med fördel skotas långt in, exempelvis Starbåten och 5,5-an har haft skotvinklar ända ner till 70°. Även här gäller det att pröva sig fram och en generell regel blir ju att ju längre in man har skotpunkten ju lösare bör man skota, och ju lösare man skotar ju längre fram måste man flytta skotpunkten för att inte seglet skall öppna för mycket i toppen. »Tejpa» nogra av skoten, gärna med tejp av olika färger så att Ni vid varje rundning eller stagvändning lätt återfinner de punkter som tidigare varit utprovade.

För att erhålla bästa höjd skall man se till att förstaget är ordentligt sträckt så att det inte »sagnar» åt lä. Detta gäller speciellt på masttheadriggade båtar.

Rev i gennor.

Vi förser en del tunga gennor med revningsanordning och detta fungerar på sätt som visas i figuren.



Man kopplar helt enkelt i ett nytt skot i revhornet och en lina i revhalshornet och släpper sen efter på fallet, tills gennans revhalshorn är så nära däck som möjligt. Sedan är det bara att sträcka upp fallet igen. Man skall givetvis också flytta fram skotpunkten, så att den passar den revade gennan. Överskottstryget lägger man helt enkelt på däck innanför mantåget.

OBS! En revad genna är inte tänkt att ersätta ett mindre segel. Det är bara ett snabbt sätt att minska segelytan, utan att stanna och byta segel, om man får en tillfällig vindökning. För att lika snabbt kunna slå ut revet igen, när vinden minskat. Det säger sig självt, att man heller inte ska ligga och göra en massa stagvändningar med gennan revad, och därmed släpa över hela nerhänget vid varje slag.

Fladder i akterlik.

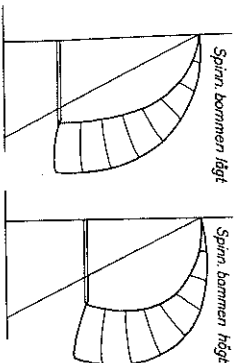
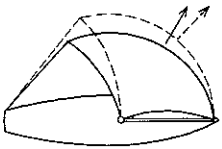
Vi tillverkar ofta våra försegel med bara (öränd) svetsad akterkant och har således inte någon fäll där. Detta för att undvika att akterkanten viker upp mot lovert, vilket är en vanlig företeelse annars. En fäll är starkare än tyget strax innanför och fällen måste så småningom hålla emot och vilka upp kanten. Vid svetsad kant är chansen att akterliket fladdrar större än med fäll, men även med fäll så fladdrar akterliket ofta på ett nytt försegel. Låt seglet bli använt och sätta sig ett tag innan Ni kommer in med seglet för justering. Om fladdret är besvärande så kom in med en gång.

OBS! Försök inte att trimma bort akterlikfladder genom att flytta fram skotpunkten, förutsatt att detta inte är anledningen till fladdret. Det är viktigare att seglet i stort har rätt form än att akterliket inte fladdrar. När det finns en snörp-lina i akterkant så går det lätt att få bort fladder genom att spämma snöopen. Detta resulterar i att akterkanten viker upp hitet i lovert utan att man kan göra någonting åt det.

Kjolen på genuaflockar gör vi ofta mycket stor och där lägger vi in en snöplina som mynnar framme vid halshornet. Snörpen kan man lätt spänna för att hålla in kjolen så att den inte faller ut i lä. När det finns en ficka att stoppa ner snöplinan i så gör det. Om linan hänger ut från akterliket så fastnar den lätt i vanten vid stagvändningar och resultatet blir att linlaset slits sönder och i värsta fall också fallen i seglet.

Spinnaker.

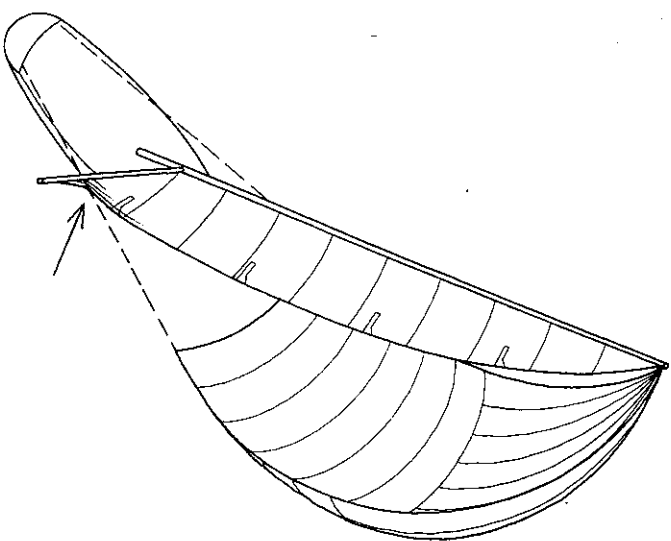
Spinnakern är ett segel vars form det inte går att ändra genom att sträcka i några »unnningshamhole» eller liknande, utan här gäller det att skota seglet rätt respektive flytta spinnakerbommen upp och ner för att ändra seglets form. Vid rakt akterlik vind är det inga märkvärdigheter utan här gäller det att ha spinnakerbommen så vinkelrikt ut som möjligt och släppa fram jämlikt tills skothornen är ungefär lika långt framsläppta. Vid mycket lätt vind så kan man med fördel när spinnakern hela tiden vill falla ihop, släppa ner bommen långt ner så att lovartsliket sträcks för att när spinnakern fyller åter försiktigt höja densamma. Denna manöver är effektivare än att fruktlöst rycka i läggen när vinden ändå är för svag för att bli fylla ordentligt. När vinden är tvärs kan det knepiga börja att få spinnakern att bli effektiv. En generell regel är, att ju planare spinnakern är ju längre kan man släppa



fram lähornet utan att spinnakern faller ihop och ju längre fram hornet är ju effektivare är spinnakerns drag framåt. Det vanligaste vid vind tvärs är att man låter

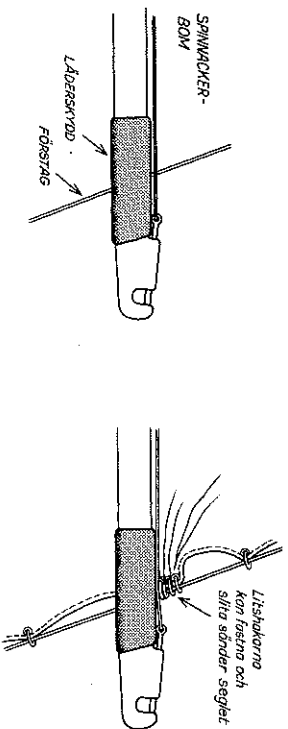
spinnakerbommen svänga fram och vila mot förstaget och ju högre man hissar bommen ju planare blir spinnakern i horisontalsnittet medan den blir böjd i vertikalsnittet.

Nu gäller det att inte hissa bommen högre än att lä skothorn kan komma ungefär lika högt, annars så blir läliket hårdare nerskotat än lovartsliket och givetvis stänger spinnakern då i akterkant och båten får träströpp.



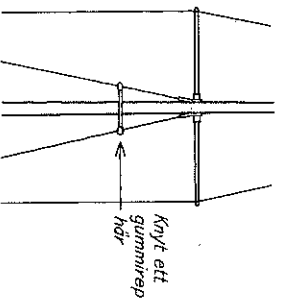
Lälikets möjlighet att vandra uppåt begränsas vanligen av skotblockets placering på aktern. På båtar, där läskotets vanding uppåt hindras av storbommen, gäller det att lägga upp skotet över bomnocken så att det ligger upp i storseglet. Detta orsakar ibland fulla veck i storseglet och nedre lattan kan få ordentligt med stryk, detta är inget att göra åt, det gäller att få upp spinnakerns lähorn så att spinnakern öppnar i akterliket.

Läskotet är det skot med vilket man hela tiden arbetar. När spinnakern tenderar att falla in i förliket så tar man hem i läskotet tills spinnakern står igen, här gäller det att snabbt släppa ut läskotet igen ända till spinnakern tenderar att falla in igen. Gör man detta så har man full effekt i spinnakern hela tiden med dragande krafter riktrade så långt för ut som möjligt. Om man bara skotar hem i lä tills spinnakern står still och sedan håller skotet kvar där, så är spinnakerns effekt riktrad mer i sidled än nödvändigt och man förlorar givetvis fart på detta. Om spinnakern faller ihop på en brant slör gäller det förutom att skota hem snabbt, att omedelbart släppa på fock- eller genuaskotet. När spinnakern sedan fyller igen skotar man försiktigt hem focken.



Ett bra råd för att skona förliken på förseglen om Ni seglar med spinnaker är att klä spinnakerbommen med förslagsvis läder på den delen av bommen, som ligger och nöter mot förstaget när bommen är helt framsläppt.

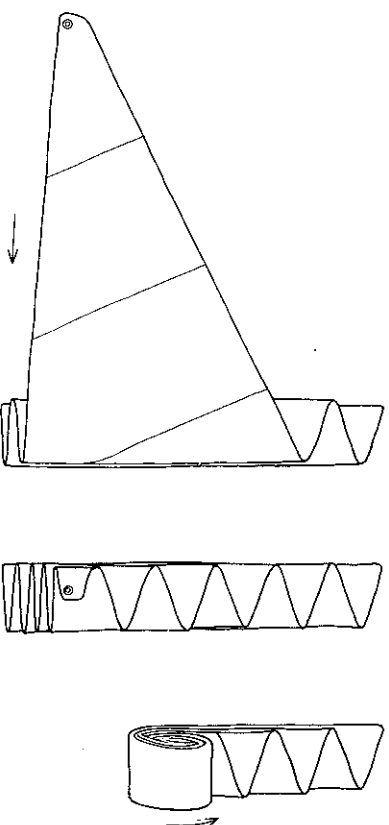
Här nöter man annars lätt hål på likbandet så att wiren går igenom och det är ju onödigt, när det går så lätt att förebygga med en läderskoning. Var också försiktig vid halning av försegel, när spinnakerbommen ligger mot förstaget med full press. Litskakarna fastnar härvid mot spinnakerbommen och det är lätt gjort att riva loss öjerterna, som litskakarna är fästade vid, ur seglet.



Slutligen några tips som hjälper att undvika att riva sönder spinnakern i förtil. Det vanligaste är att man river sönder den vid hissningen då det ju gäller att få upp spinnakern snabbt innan den fyller, och gasten som står vid fallet tar ofta hem meter efter meter fall, utan att känna efter om det tar emot, och det är då som det lättast blir en reva om spinnakern fastnar på vägen upp. Vanligaste stället att fastna i är mellan undervantet och masten just där undervanten går in i masten. För att undvika detta kan man styra ut spinnakern här genom att spämma en chockord eller liknande mellan undervanten ca 25–30 cm ner och framför masten. Sedan gäller det att tejp alla vassa förmål så de blir mjuka och glatta samt undvika allt som en spinnaker kan fastna i. Särskilt en våt spinnaker har väldigt lätt att fastna i alla utskjutande föremål, så montera bort alla onödiga »knappar» etc så håller nog spinnakern längre.

Segelvård.

Förvara seglen luftigt och rent. Jordslagets tid är inte förbi ännu! Även om duken kanske inte direkt tar skada av att ligga fuktigt och varmt så är det fullt med gråa eller svartprickliga segel. Har man fått fläckar på seglen, är det bästa sättet att få dem rena igen, att använda syntetiskt tvättmedel och ljummet vatten. Lägga seglet på en plan yta och gnugga med t.ex. en nagelborste. Öjefläckar får man bort med ren bensin.



Vik också ihop seglen om möjligt, och skrynkla inte ner dem i påsen. Detta är svårt på en havskryssare ute till havs, men gör det åtminstone när Ni ligger i hamn. Seglen håller sig släta och snygga längre då.

Några vanliga segelkombinationer.

