

# UK Syversen trimguide för Albin Express

Uppdaterad vintern 2005 – 14 februari

## Innehållsförteckning

Förord. ....	3
Allmänt om segeltrim och båt fart. ....	4
Centrala trimparametrar. ....	4
Förstagssagg. ( Yttervant ).....	4
Mastböj ( Innervant ) .....	5
Fockhöjd. ....	5
Fockskotning. ....	6
Akterstag.....	7
Skotning av stor .....	8
Grundläggande inställning av rigg och båt. ....	9
Trim på kryssen. ....	10
Väldigt lätt vind (0-2 m /s) .....	10
Lättvind (2-4 m/s ) .....	10
Mellanvind. 4-6 m/s.....	11
Vind 7-9 m/s .....	11
Hårdvind 10 - 13 .....	12
Andra trimparametrar .....	13
Bomuthal.....	13
Fockskotpunkter. ....	13
Fockens förlikspänning.....	13
Stor cunningham.....	13
Vågor .....	13
Segla högt eller lågt. ....	14
Starter och rundningar .....	14
Undanvind .....	14
Storsegel .....	14
Spinnakerbommens läge mot vinden.....	14
Spinnakerbommens höjd. ....	14
Suggor.....	15
Kick.....	15
Lägaj. ....	15
Båtfart på undanvind.....	15

## **Förord.**

Den här trimguiden är skriven av Anders Carlsson. Den är en sammanfattning av många långa telefonsamtal med Mikael Olesen på UK Syversen blandat med egna erfarenheter från 10 års Expresseglande.

Synpunkter och förbättringsförslag emottages gärna.

## Allmänt om segeltrim och båtfart.

Bra båtfart skapas inte genom ett exakt rätt segeltrim. Bra båtfart skapas genom

- Att man klarar av att ändra trim när vind och vågor ändras.
- Att man har en rorsman som styr bra eller rätt i relation till segeltrimmet
- Att man seglar i fri vind.
- Att man gör bra manövrar och inte tappar fart i starter, slag & gippar
- Att man har en fin yta på botten av båten samt en bra profil på köl och roder
- Att man trimmar stor och fock som en helhet.

Det som är roligt med segeltrim är att man måste kombinera ett vetenskapligt angreppssätt med väldigt mycket känsla. Båtfart kommer när du klarar av att känna i båt, tampar och roder vad som händer och anpassar segeltrim och styrning därefter. Ett enbart systematiskt och tekniskt angreppssätt kommer inte att ge bra båtfart.

Om du följer den här trimguiden så kan du vara säker på att du inte gör något grundläggande misstag. Därefter är det bara att segla mycket och lära dig att vara observant på hur du trimmar och seglar vid de tillfällen då du går fort. Det är därför det är viktigt att ha märken på tampar och båt och lära sig att memorera hur seglen ska se ut. På så vis kan du komma tillbaka till rätt trim.

Många som börjar segla entyp får lätt ”båtfartspanik” då de hamnar i lägen då det skiljer väldigt mycket i båtfart eller höjdtagning mellan entypsbåtar. Om du inte har trimmat fullständigt fel på de centrala trimparametrarna i denna trimguide så beror stora fartskillnader nästan undantagslöst på vindvrid, vindstråk, svåra vågor eller störd vind. En viktig egenskap är således att förstå när skillnader i båtfart beror på segeltrim och när de beror på andra faktorer.

## Centrala trimparametrar.

Vissa segeltrimsp parametrar är viktigare än andra på Expressen. Den här trimguiden fokuserar i första hand på dessa trimparametrar och på ett angreppssätt som gör att du kan ställa in dessa parametrar i olika förhållanden.

Expressens centrala trimparametrar är

- Förstagssagg ( Yttervant )
- Mastböj ( Innervant )
- Fockhöjd
- Akterstag
- Skotning fock
- Skotning stor

### **Förstagssagg. ( Yttervant )**

Förstagssagget styrs i lätt och mellanvind av yttervantens grundspänning. Lösare yttervant ger mera förstagssagg. Förstagssagg innebär att förstaget kommer att böja ner i lä när man seglar. Sagget har stor påverkan på förseglets form. Mycket sagg ger mycket buk. Lite sagg ger planare segel. [En grundläggande trimprincip på Expressen i](#)

lättare vindar är att man ska släppa mer än man tror på yttervanten för att få riktigt mycket sagg. Detta innebär på en Loos skala ungefär 8-10. Sedan finns det en bra medel-rigg inställning på 15-16 i förstaget som går att använda både uppåt och nedåt i vindregistren. Det tredje riggläget är för hårdvind då man skruvar upp riggen så att man får 22-23 i förstaget. Alla dessa värden mäts med helt löst akterstag. Observera att man i första hand mäter riggspänning i förstaget och att det är yttervanten som styr denna riggspänning. Du ska lära dig vilken vantspänning som ger rätt förstagsagg i de tre olika lägena. Dessutom ska du lära dig på din båt hur många varv på vantskruvarna som tar dig från det ena trimläget till det andra



**Bild 1 - Förstagssagg**

### **Mastböj ( Innervant )**

Det är centralt att man har rätt relation mellan spänningen i inner och yttervant. Om innervanten är för hårt åtdragna så kommer de att hålla i emot masten när akterstaget sträcks. På så vis kommer masten inte att böjas tillräckligt och storseglet inte att planas ut tillräckligt. Det är alltså viktigt att ha tillräckligt lösa innervant när man börjar dra i akterstaget. Hur lösa innervanten ska vara är individuellt från mast till mast och beror på mastens ålder och styvheten i spridarinfästningen. För vart och ett av de tre riggtrimlägena ovan ska du veta vad som är rätt innervantsspänning för din båt. Du tar reda på detta genom att segla med ett visst riggtrim och därefter dra 100% i akterstaget. Om du då får overbendrynkor mellan bomnock och spridare har du för löst i innervanten. Har du kvar buk i storen när du har dragit 100% så har du för hårt i innervanten

Förstagssagg och mastböj är sådana trimparametrar som du ställer in före varningssignal och sedan inte får ändra under seglingen.

### **Fockhöjd.**

På vanliga cruisingbåtar styr man ofta förseglets skotning och grad av twist genom att flytta skotpunkten föröver eller akteröver på en skena. Med UK Syversen Expresssegel så hissar man focken upp och ner på förstaget för att åstadkomma samma sak. Detta blir lättare att förstå om man tänker sig focken som en strumpa som träs över en triangel. Ju längre ner strumpan kommer desto mer utsträckt och planare kommer seglet att bli. Fockskotet kommer att dra akterut i underliket på samma sätt som om

man flyttat skotpunkten akterut på en fockskotskena. Vid lätta vindar kan man hissa upp focken. Då drar skotet nedåt, du kan släppa mycket på skotet, focken kan få mycket buk utan att seglet twistar ”sönder”. Dock är det så att focken blir extremt känslig för skotning, varje liten millimeter spelar roll. Fockhöjden är den svåraste parametern att få till. För att kunna ställa in rätt fockhöjd ska du markera ändlägena. Åk ut en dag då det blåser rejält, dra sedan ned focken i botten vid förstaget så nära däck som möjligt mha fock-cunningham. Sträck sedan fallet maximalt. Gör ett märke på fallet där det har kommit ut ur masten. Markera därefter på masten var fallet är hissat vid detta bottenläge. Åk ut en annan dag då det är lättare vindar (2-3 m/s, ej jättelätt) och hissa focken högt. Skota därefter hem focken så att topptellan i akterliket på focken strömmar 100% bakåt men är precis på väg att falla in. Du har nu rätt fockhöjd på focken om kappan på focken precis ligger på däck. Ändra fockhöjden så kappan ligger precis i nivå med däck. Markera även detta läge på masten. Du har nu en skala på fockhöjden som skiljer 10-15 cm beroende på hur långt ner mot däck du kan straffa focken.



**Bild 2 – Hög fockhöjd**



**Bild 3 - Låg fockhöjd, dock ej lägst ned**

### **Fockskotning.**

Hur focken skotas har stor påverkan. Även här gäller det att kunna hitta tillbaka till rätt fockskotning. I lätt och mellanvind ser man hur man ska skota genom att titta på den telltale som sitter högt uppe i akterliket. Andra sätt att iakta och memorera skotningen är att lära sig se formen på seglet eller att räkna avståndet mha ”antal märken på skotet” mellan skotblock och akterhorn. En lite mer exakt metod är att klistra mätskalor undertill på spridarna och sitta i lä och titta upp och se var akterliket

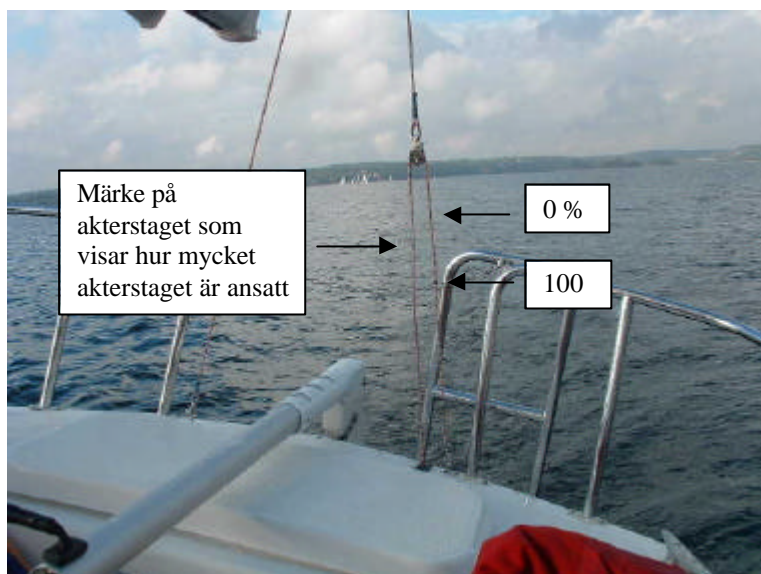
är i relation till mätskalan. När du gör detta så måste du sitta på samma sätt så du vet att du tittar på rätt sätt. Olika personer brukar i dessa lägen läsa av trimskalan på olika sätt. Vissa båtar har tom lyckats montera speglar på brytblocken med vars hjälp man kan titta upp på spridarmarkeringarna trots att man sitter i lovart.



**Bild 4 - Exempel på trimskala under spridare**

### **Akterstag**

Akterstaget är den trimparameter på Expressen som i särklass påverkar segelplanet mest. Hur mycket akterstag man ska ha styrs av hur båten lutar, dvs man drar i akterstaget för att balansera båten. När du drar i akterstaget så sträcks förstaget och sagget minskar och du får en planare fock. Dessutom böjs masten och duken i storseglet dras framåt och skapar en planare stor. Samtidigt så kommer storseglet att twistas och även spilla kraft på det sättet. Det är alltså viktigt att ha ett akterstag med rejäl utväxling, minst 16 och helst 24 gånger. Man ska också kunna se på akterstaget när detta är draget till 0% och när det är draget till 100%. Detta kan man göra enligt bilden nedan. I byiga förhållanden måste man vara alert med akterstaget. Akterstaget ska släppas tidigt innan man kommer ur byn och ska dras åt innan man når vindbyn. Sitter du och sover med akterstaget då så kommer du att ha väldigt fel segeltrim när vinden kommer och går.



**Bild 5 - Akterstagsmärken**

### Skotning av stor

Skotning av stor görs av storskot och ledvagn i kombination. Centrala iakttagelsepunkter är

- Aktre telltale högst upp i akterliket. Denna visar om storen är skotad med rätt twist. Det är här uppe som storseglets skotning är som mest kritisk och det är här som en stor del av höjdtagningsförmågan sitter.
- Buken i storen syns om du lär dig iaktta buklinjerna i seglet.
- Bommens placering i relation till centrumlinjen från för till akter visar hur mycket seglet är hemskotat.

Akterstaget påverkar skotningen av storen. Om man släpper i akterstaget så kommer akterliket att vika in, dvs riskera att bli överskotat, alltså ska man släppa även i storskotet. Om man drar hem på akterstaget så kommer storen att twista och då kan man behöva skota hem lite extra även på storskotet. Vad gäller ledvagnen så är det viktigaste att titta på bomnocken placering relativt båtens centerlinje. Men man ska även ha märke på var själva ledvagnen är placerad vid lättvind då bomnocken är placerad mitt i båten.





## Grundläggande inställning av rigg och båt.

Masten ska stå rakt tvärskepps. Ta hjälp av en riggfirma och se till att du har lika långa vant. Lär dig sedan se på vantskruvarna att de är åtdragna lika mycket på styrbord som babord. Detta kan man t ex se på hur många gängade varv som är neddragna från en viss referenspunkt på vantskruven Detta gäller både innervant och yttervant. Riggen ska ställas in med en allroundinställning på 15-16 i förstaget med en Loos skala. Sedan ska du lära dig hur många varv på yttervantskruvarna som tar dig uppåt eller neråt till låtvinds resp hårdvindsläget. Tänk också på att vantskruvar kan snurra upp sig under segling och därför behöver låsas ( En enkel metod är knyta ett litet snöre mellan de två vantskruvarna på en sida. )

Ett annat bra tips är att tejpa de två nedersta pistolhakarna på focken vid varje segling. Detta för att minska risken för att spinnakern fastnar på dessa hakar vid gippsättning och därefter dras sönder.

Masten ska luta bakåt, s k rake. Detta för att segelplanets ”tyngdpunkt” ska flyttas akteröver och göra båten lovgirig. På så vis måste båten styras med ett visst roderutslag. Detta är optimalt eftersom det även hjälper till att skapa lite bättre lyftkraft från köl och roder under vattenytan. Detta roderutslag ska vara cirka 4 % . Förstagets längd ska vara 9.48 meter för att skapa detta mastlut. Detta mått mäts från centrum i hålet i beslaget i fören till maströret. Vi har valt att alltid ha samma mastlut i syfte att minska ner på trimkomplexiteten. Det finns andra båtar som håller på och dribblar upp och ner med mastlut i olika förhållanden.

Det är viktigt att man har en fock-cunningham som kan dra fockens främre nedre horn så långt ner och nära däck som möjligt. Detta för att man vid skotning i hårdvind ska kunna skota focken så plant som möjligt. Fockens skotpunkt ska också vara så nära däck som möjligt och placerad i höjd med ”luckaluprofilens” slut och 12 cm in på mönstringen i däck.



## Trim på kryssen.

### Väldigt lätt vind (0-2 m /s)

Det viktigaste i väldigt lätt vind är att sitta still och se till att båten lutar åt lä. Det gäller också att skapa en trygg känsla i båten i lättvind. Det ska vara roligt att segla utan vind. Seglen ska trimmas med buk och twist. Det gäller att hjälpa den lilla vinden som finns över seglen. I lätta vindar så är det mera vind vid masttoppen än vid vattenytan. Detta i kombination med fartvinden gör att vindriktningen är olika i olika delar av seglet och därför ska seglen seglas med twist. Det ursprungliga rådet att sitta tyst och still bör därför även kompletteras med att titta uppåt eftersom det är där vinden man seglar på finns.

Focken ska i dessa förhållanden hissas så högt som möjligt utan att kappan lyfter från däck. Därefter ska focken skotas så att övre akter telltale strömmar bakåt men är nära att falla in. På storen drar vi upp ledvagnen 10 cm från vårt ledvagnsmärke men skotar mycket lösare så att bommens nock faller ned 15-20 cm under centrumlinjen. På så vis får vi en twistad stor där akter telltale strömmar bakåt. Ibland är det dock så lite vind att ingen telltale strömmar alls. En annan sak som det gäller att tänka på i väldigt lätta vindar är att det kan ta nästan en minut att bygga upp farten. Därför ska man styra relativt lågt så man bevarar den fart man har och undvika onödiga slag. Riggen ska vara så löst ansatt som möjligt i lättvindsläget

Förstagssagg – yttervant	8-9 - Lättvindsläget
Mastböj – innervant	Inga overbend rynkor vid 100% akterstag.
Fockhöjd	Max upp, kappan nuddar däck
Akte övre telltale fock	Nära inslag men 100% bakåt.
Bommens placering	15 cm nedanför centrumlinjen trots ledvagn upp 10 cm
Akte övre telltale stor	Strömma 100% bakåt
Akterstag	Helt löst
Styrning	Lågt, bevara fart

### Lättvind (2-4 m/s )

Detta är Expressens bästa vindregister. Nu är det mycket trevligt att segla Express. Skillnaden är att du känner vinden och att båten börjar ta fart rejält, Ett annat tecken på att du har kommit in i lättvindsregistret är att du bara har en eller två personer kvar nere i lä. Förstaget ska fortvarande vara saggigt och i lättvindsläget. Focken ska också vara hissad max-upp så att kappan knappt ligger på däck. Eftersom det nu finns mera vind så kan man skota focken lite hårdare, men fortfarande styrs skotning av att akter övre telltale i focken ska strömma 100% bakåt. Det lite hårdare skotningen kommer innebära att focken dras ned något mot däck och därmed ev kan höjas lite med fallet. Storen kan i detta vindregister stängas mycket. Skota så att den övre akter telltale bara strömmar bakåt 75% av tiden. Du kan skota nästan hur hårt som helst men tricket ligger i att känna efter så att storen inte stängs eller dör helt. Tellan ska vakna till liv då och då. Bommen ska vara placerad mitt i och akterstaget löst. Rorsman kan i platt vatten och detta läge segla på höjd men aldrig så mycket så att man tappar fart.

Förstagssagg - yttervant	8-9, Lättvindsläget ( Förstaget kommer att sträckas upp
--------------------------	---

	lite av den hårdare storskotningen )
Spänning innervant	Inga overbend rynkor vid 100% akterstag.
Fockhöjd	Max upp, kappan nuddar däck lite mer pga hårdare skotning.
Akre övre telltale fock	Nära inslag men 100% bakåt.
Bommens placering	På centrumlinjen.
Akre övre telltale stor	Stänga större delen av tiden ( Visa sig 25% av tiden )
Akterstag	Helt löst
Styrning	Gå på höjd men utan att tappa fart

### Mellanvind. 4-6 m/s

När alla sitter på ena sidan så ska man inte ha kvar lättvindstrimmet i riggen, Då ska riggen spännas upp till medelinställningen på 15-16 i förstaget. Innervanten ska hänga med på ett sådant sätt att masten böjs rätt vid akterstagsansättning. Detta är max-power läge. Segelplanet ska i detta läge vara buktigt och hemskotat och kraften från seglen ska motverkas av så mycket kroppsvikt som möjligt på kanten för att balansera kraften från seglen. Fockhöjden ska nu vara så att du får jämnt inslag på alla tre telltales i främre delen av focken. Denna fockhöjd är rätt nära läget för lätt och väldigt lätt vind, cirka 2 cm lägre. Exakt fockhöjd här kan variera från båt till båt beroende på skotpunkternas beskaffenhet och höjd över däck, titta på de tre främre telltales i förliket så de slår in jämnt. I den övre delen av detta register ( över 5 m/s ) kan man börja stänga fockens akterlik något på så vis att den övre akre telltale kan börja falla in. Storseglet ska stängas till 50%, bommen ska vara i mitten och akterstaget kan nu börja användas i byar då kroppsvikten inte längre räcker till att hålla nere båtens lutning.

Förstagsagg (yttervant )	15-16, allroundläget
Mastböj – ( innervant )	Inga over-bend rynkor vid 100% akterstag
Fockhöjd	2 centimer ned från Max-upp. Titta på jämnt inslag på de främre tre telltales
Akre övre telltale fock	100% bakåt till 5 m/s, därefter 50-75% bakåt
Bommens placering	På centrumlinjen.
Akre övre telltale stor	Stäng halvtid ( 50% bakåt )
Akterstag	0% till 50%
Styrning	Titta på tellisarna, lita på de som trimmar.

### Vind 7-9 m/s

Nu börjar seglingen hamna om att ta bort kraft ur segelplanet och segla båten med balans. Så fort du tror att du kommer att ha akterstaget ansatt 50%-100% större delen av seglingen så ska riggen dras upp rejält till hårdvindsläget i förstaget. Detta är cirka 22-23 när man mäter i hamn utan akterstag. Nu är det särskilt viktigt att släppa så mycket på innervanten så att du får en väldigt platt stor när akterstaget används. Det här måste man prova sig fram till på sjön och sedan åka in och mäta upp i hamn så att man kan repetera rätt innervantspänning. Om du tvekar släpp ytterligare något varv på innervanten.

Det är nu fockhöjden börjar användas på allvar. Hur fockhöjden ska förändras styrs av akterstaget. När akterstaget är konstant ansatt på ungefär 50% är det dags att börja släppa ned fockhöjden 5 cm från max upp. Då får du en planare och mer twistad fock som på så vi spillar kraft. Då behöver du inte dra akterstaget lika hårt för att balansera

båten. Focken skotas hårt, men det ska fortfarande gå att dra hem fockskotet 5 cm ytterligare. Detta innebär att akte övre telltale strömmar 100% bakåt.

Storen ska skotas i samklang med akterstaget. Generellt sett så kan man skota storen så hårt man orkar i någorlunda platt vatten och om akterstaget är ansatt 50% eller mer. Dock ska man vara observant på att storen stänger för mycket vid denna skotning så fort man släpper på akterstaget. Ledvagnen används för att balansera båten vid byar och "medelvärdet" av bommens placering är 5-10 cm under centrumlinjen.

När akterstaget är permanent ansatt 100% så släpper man ner fockhöjden ytterligare till 8 cm från max upp. Nu ska man kunna skota focken hårt så att focken blir väldigt plan nedtill och det är lite avstånd mellan fockens horn och skotblocket i däck.

förstagsagg (yttervant )	22-23
Mastbör ( innervant )	Inga over-bend rynkor vid 100% akterstag
Fockhöjd	Ned 5 cm från max-upp vid 50%, Ned 8 cm från max-upp vid 100% akterstag
Akte övre telltale fock	100 % bakåt, skot
Bommens placering	Balansera med ledvagn, Bommen ska vara 10-15 cm under centrumlinjen.
Akte övre telltale stor	Skota hårt, 100% bakåt
Akterstag	50% till 100%, beroende på vindstyrka.
Styrning	Segla båten plant.

### Hårdvind 10 - 13

Expressen är en rätt kass hårdvindsbåt. Det som är glädjande med detta är att det ger stora möjligheter för en bra besättning att segla fortare än andra eftersom det är svårt att segla bra med en Express i hård vind. I mellanvind och vind är skillnaderna mellan båtarna betydligt mindre. I hårdare vindar är det mera hur du aktivt seglar båten som spelar roll, inte att ställa in exakt rätt trim.

Generellt så ska fockhöjden vara max ner, halshornet ska vara så nära däck som möjligt och focken ska skotas plant. Balansen skapas med hjälp av storen, vagna ned mycket. Vid hårdvind är det viktigt med rätt kraftbalans mellan stor och fock. Båten ska inte vara lov eller fallgirig utan mer neutral på rodret än vid övriga vindar på kryssen. Expressen har en tendens att välta ned vid hårda vindbyar på focken och då kan några centimeters släpp på focken vara avgörande. Vissa båtar har här meck med vars hjälp man kan lufta även focken i byar. Om man inte har detta kan man släppa på fockskotet. Nackdelen är då att focken blir lite bukigare. Styr båten som en jolle. Den vinner som kan segla båten planast.

Förstagsagg (yttervant )	22
Mastböj ( innervant )	Inga over-bend rynkor vid 100% akterstag, lösare än du tror
Fockhöjd	Max ned, halshornet så nära däck som möjligt
Akte övre telltale fock	Skota hårt, släpp vid ännu mer vind då båten tippar.
Bommens placering	15-35 cm nedanför centrumlinjen.
Akte övre telltale stor	Skota hårt, 100% bakåt
Akterstag	100%

## Andra trimparametrar

Följande trimparametrar ska givetvis också ställas in rätt beroende på vilka förhållanden man seglar i. Det är dock inte så att dessa trimparametrar är helt avgörande för båtfarten. Segeltrim är en knepig ekvation med väldigt många obestämda variabler. När man sitter och funderar på varför det inte går så fort så ska man därför i första hand fokusera på att ändra de trimparametrarna ovan, därefter fokusera på nedanstående.

### Bomuthal

Sträck bomuthalet max vid 100% akterstag. Markera på bommen var akterhornet är placerat vid detta läge. I lättare vindar så släpper du på bomuthalet som mest fem centimer. Bomuthalet ska vara skotat lite mer än du tror i lätt och medelvind.

### Fockskotpunkter.

Fockens skotpunkt i båtens längsled ska vara fast och graden av twist i focken styrs av hur focken sänks upp och ned på förstaget. I hårdare vindar då storen vagnas ned är det lätt hänt att spalten mellan stor och fock blir för liten och du kommer då att få inslag i främre delen av storseglet. Det är när du får dessa inslag som skotpunkterna ska flyttas ut något. Vissa båtar har barberhaularrangemang på fockskotsblocket eller sofistikerade skenor som man kan vagna ned i lä. Detta är i första hand för att kunna lufta focken i byig hårdvind. Även i väldigt lätt vind kan det vara gynnsamt att segla focken med en lite större angreppsvinkel ( skotpunkterna ut ) eftersom man redan går lite lägre för att hålla fart i båten.

### Fockens förlikspänning

Fockens förlik ska trimmas så det ser snyggt ut. Detta innebär i väldigt lätt, lätt och medelvind att det ska vara så löst som möjligt utan att det ser säckigt ut. I takt med att vindstyrkan ökar så ska man börja dra åt förliksspänningen så det blir slätt. I mellanvind så har förliksspänningen väldigt stor påverkan på bukens placering och på hur focken ser ut i främre delen, dvs vilken vingelmån som rorsman har. Sträcker man förliksspänningen kommer man att skapa en större "steering grove" dvs det kommer att bli något lättare att styra för rorsman. Äldre fockar ska sträckas upp lite mer eftersom buken har "seglats" bakåt i seglet

### Stor cunningham

Cunningham används när du drar i akterstaget. Ett mer sträckt akterstag flyttar buken akterut i storseglet eftersom storfallet saggas ihop lite. Sträcker man cunningham så motverkar man detta och drar fram buken till rätt läge. I äldre mer utseglade segel ska stor cunningham vara ansatt hårdare.

## Vågor

I dessa förhållanden ska man ha mera buk och kraft i segelplanet för att ta sig igenom vågor och accelera efter stopp. Detta åstadkommes genom att man stannar kvar på medelriggtrimmet längre när vindstyrkan ökar. Dessutom är det viktigt att inte idiotsträcka akterstaget. I vågor, se därför till att spilla kraft i stor och fock även

genom andra metoder, t ex släpp storskot, sänk fockhöjd, vagna ned eller släpp bomuthal.

Dessutom ska man skota med mera twist både i stor och fock. Detta eftersom rorsman vinglar fram och tillbaka mer när han styr i vågor och det behövs acceleration när man slår i vågor. Sträck även förliksspänningen på focken för att få en större steering grove enligt ovan.

## **Segla högt eller lågt.**

- Det absolut viktigaste om man vill segla mera på höjd är att undvika störd vind framförallt från båtar som trycker upp från lä. När du väl har fått en sådan på läbogen så finns inget segeltrim i världen som kan rädda dig.
- Höjdtagningsförmågan sitter i första hand i övre delen av storen. Stäng storen mer då du vill segla högre, dvs skota storen.
- Släpp även förliksspänningen något på focken, då åker buken bakåt i focken.

## **Starter och rundningar**

Det som kännetecknar starter och rundningar är att angreppsvinkeln mot vinden ändras mycket och att det är viktigt att hänga med i skotningen hela tiden. I bägge tillfälle handlar det ofta om acceleration i störda vindar. Mera buk och kraft och twist är därför önskvärt. Det är också lätt hänt att man överskotar och stallar seglen när man ställer upp båten mot vinden, detta är inte fort. Vid start, särskilt i lätta vindar, tänk också på den tid det tar att bygga upp farten.

## **Undanvind**

### **Storsegel**

Glöm ej att trimma storseglet på länsen. Släpp bomuthal, Släpp cunningham & släpp akterstag i lätt och mellanvind. Var med och skota storen vid de tillfällen då du skär upp ordentligt. Det är lätt hänt att man glömmer storseglet. Sedan måste man se till att alla parametrar på storen är tillbaka i rätt läge innan lärundningen. Detta gäller också focken som ska vara hissad med rätt fockhöjd innan lärundning.

### **Spinnakerbommens läge mot vinden**

Spinnakerbommen ska sättas 90 grader mot vinden. Lär dig att se hur lovartsliket vill vandra åt lä eller lovart beroende på om bommen inte sitter perfekt.

### **Spinnakerbommens höjd.**

Om man hissar upp spinnakerbommen så kommer man att få en planare spinnaker som projicerar mer yta, dvs är effektivare på lägre kurs. Detta innebär också att spinnakern kan bli svårare att segla. En större del av lovartsliket kommer att falla in samtidigt. Om man sänker spinnakerbommen så kommer spinnakern att bli bukigare och dessutom kommer buken i seglet att dras framåt mot lovartsliket. På så vis kommer spinnakern att bli mer lättflugan. Lovartsliket kommer att falla in mer upptill. Grundinställningen på spinnakerbommen är att den ska peka 15-20 grader uppåt vid läns. Gör ett märke på "bomhöjdssnöret" och lär dig var detta märke ska vara i

relation till råtten. När man skär, framförallt i svaga vindar så ska spinnakerbommen sänkas för att skapa en mer lättflugan spinnaker med buken långt framåt.

### **Suggor.**

Lovart sugga ska vara fastsatt, Lä sugga ska vara helt lös i vindar upp till 6-7 m/s . Detta bör innebära att hornen hamnar på ungeför samma höjd. Höj därefter i första hand spinnakerbommens höjd om detta inte är fallet. När det börjar blåsa mer och mer så kan läsuggan straffas ned sakta men säkert. I hårdvind över 10 m/s ska läsuggan straffas ned helt och hållet.

### **Kick.**

Kicken på storen ska vara ansatt i hårdvind. Annars kan storen bli för twistad och fungera som en slags ”propeller” och skapa pendling. Med andra ord, kicka och sugga i hårdare vindar.

### **Lägaj.**

Lägajen ska trimmas väldigt aktivt, Släpp hela tiden lägajen tills lovartsliket börjar falla in, skota därefter hem något. Detta för att maximera buk och angreppsvinkel. Det är väldigt viktigt att man inte överskotar spinnakern. Detta dödar fart.

### **Båtfart på undanvind.**

Båtfart på undanvind har mycket att göra med bra samspel mellan spinnakertrimmare och rorsman och att gå så lågt som möjligt utan att tappa fart. Det gäller att fokusera på att skapa separation mot båtar i lovart, dvs att kunna gå lägre och rakare mot märket utan att tappa fart.

Nyckeln till detta är att kunna flyga en länsspinnaker samtidigt som rorsman styr lågt. Så fort man inte klarar att flyga spinnakern ska rorsman skära upp lite och fylla spinnakern. Så fort det går igen ska man sticka ner igen. När man gör detta i lätt och mellanvind är det viktigt att följa med även med lovartsgajen, dvs dra upp spinnakerbommen i lovart när man kan segla lägre.

Vinden vrider lika mycket på länsen som på kryssen dock lite mindre ofta eftersom man seglar bort från nästa vindvrid. Man kan vinna lika mycket på vindvriden på länsen, dock är de lite svårare att upptäcka. Tro därför inte att du har dålig båtfart om omgivningen seglar ifrån dig på vindvriden.

I byar i hårdvind ska man tänka på att instinktivt släppa efter lite med lägaj. Detta eftersom den skenbara vinden vrider åt det hållet. Detta är instinktivt emot vad man vill göra då det friskar i.

Slutligen kan skickliga båtar vinna många båtlängder på att få till bra surfar i vågor