

Svenske Mästaren trimmar

Black Magic

Albin Express

Albin Express är den kölbåtsklass som samlar största startfälten i Sverige. Vid förra årets SM i Sandhamn var hela 70 båtar på plats för att slåss om medaljerna.

Segrare blev 'Black Magic' från Mariestad, styrd av Mikael Collberg.

Här ger han Seglings läsare de vinnande tipsen om skotning, trim och utrustning.

Det finns två olika kölar på Expressen, en dålig och en riktigt dålig – och ingen av dessa båda kölar är gjord enligt ritning den ritning som finns.

Den 'riktigt dåliga' kölen har en stor svacka på babordssidan. Men framför allt är det framkanten på kölarna som måste slipas till. Hur framkanten ska se ut finns angivet i klassreglerna, och ritningar med hela profilen finns hos Sveriges Expresssegelare. När kölen är färdigslipad och stämmer enligt ritning måste den rostskyddas, spacklas och målas.

Vi gjorde följande på vår båt:

Eftersom kölen på Black Magic från början var monterad felaktigt, monterade vi av den helt och hållet. Kölen slipades och blåstrades samtidigt som kölfickan planades till och blåstrades fri ifrån gelcoat. När kölen var färdigblåstrad lade vi på två lager glasfiber. Därefter målade vi kölen med topcoat, 10 lager vått i vått. När topcoaten fått hårdna 48 timmar i pannrummet plockades den långa slipbrådan fram och kölen slipades rätt efter ritningen.

När kölen sedan skulle sättas tillbaka lodade vi först båten så att kölen skulle komma i rätt vinkel.

I stället för sikaflex använde vi oss av glasfiberspäckel.

Vi hängde kölen i främre och bakre bulnen och dreg sedan dessa tills kölen nästan tog i kölfickan; härmed eliminerade vi risken att kölfickans botten eventuellt skulle varit lite sned.

När glasfiberspäcklet härdat drog vi alla kölbultarna med den 'stora' hävarmen Björn.

Innan kölen sedan målades plastade vi igen springan mellan köl och skrov.

MASTEN SKA LUTA BAKÅT

□ Masten på Expressen ska vara kraftigt bakåtlutad för att få rätt balans på båten. Ett bra mått på mastlutningen är förstagslängden. Lagg ut förstaget på marken och justera längden till 9350 mm totalt inklusive vantskruv. För att sedan kunna sträcka riggen riktigt måste antagligen toppvanten kapas ungefär motsvarande en ändstyckslängd, ca 6-8 cm. Hur hårt man sedan spänner upp riggen beror lite på hur seglen är sydda. Mastlutningen däremot är generell.

Vi har efter många års samarbete med Lundhs segelmakeri kommit att spänna upp riggen så att masten får en förkrum på ca 8-9 cm. Toppvanten är då spända så mycket som vantskruvorna tål, medan undervanten nästan 'hänger'. Vi har använt

Vinnande Black Magic under SM i Sandhamn. Det blåser precis på gränsen mellan lätt- respektive mellanvindsregister som Mikael Collberg beskriver i artikeln. Fockens skotpunkt är långt in på skenan och seglet är ganska löst skotat så att det öppnar lagom i akterliket. Storseglet är utdraget ända till måtmärket för att bli plant nertill. Det veck som bildas utmed bommen kan man bortse från. Storens travare sitter ungefär midskepps, eller några centimeter i lä. Två man burkar i lovert – det är viktigt att alltid hålla Expressen plan – medan en gast är vänd inåt för att snabbt kunna nå alla segelkontroller vid omtrimning. Notera att focken är skotat i lovert via brytblocket på rufftaket. Foto: Lars Pehrson, Svenskt Pressfoto

oss av en riggsplannare (säljs av Rebellsegel i Stockholm, pris 450:- kr. Red's anm.) för att underlätta stagningen. Vi har använt oss av följande riktvärden på denna plannare:

Toppvant 28-30

Undervant 5-0

Förstag 14-16

Var noggrann med att masten står mitt i båten och är rak i sidled.

DÄCKSLAYOUTEN HELT OMGJORD

□ Däckslayouten på Expressen lämnar mycket övrigt att önska när båten är ny. Vi tog bort *allting* förutom de två skotvinscharna.

Därefter monterade vi tvärgående skotskenor till focken 3515 mm ifrån förstagsinfästningen till ändarna på skenorna.

Skenorna är ca 40 cm långa och är placerade 25 cm in på rufftaket. De går inte att flytta i längsled, utan är fastskruvade i däck och rufftaket. Skotpunkten justeras i sidled med hjälp av en travare, tamp och utväxling. I längsled justeras skotpunkten genom att släppa och dra skotblocket upp och ner.

I stället för Albins fallavlastare monte-



rade vi Rutgerssons RamJam till de tre fallen, medan vi till trimtamparna använde vanliga skoträtter.

Endast en fallvinch monterades, och vi placerade den på styrbordssidan.

Brytblock för lovertsskotning av focken monterades, då Expressen är mycket känslig för en man i lä. Vidare monterade vi fotstöd i sittbrunnen för att sitta bra i hårdvind.

Vi tycker att det är viktigt att man kan justera all trimning ifrån lovert, och dessutom kunna göra det utan vinsch.

SEGELTRIM FÖR STORT REGISTER

Seglen vi använde oss av under 1987 är SM är en produkt av ett mångårigt samarbete med Lundh Sails.

Efter att ha provat diverse olika segelformer och masttrim, fastande vi inför 1987 för en design som var mycket formbar.

Focken är uppsydd i en så hård och stum duk som reglerna tillåter. Genom att bakre delen av focken är mycket rak, kan man variera djupet på focken genom att flytta skotpunkterna. Focken är i begynnelsen plan men bukas lätt till genom att ändra skotpunkterna.

Storseglet är sytt i en mjukare duk för att man skall kunna ändra på formen.

En riktigt djup topp och en lika plan nederdel karakteriserar storseglet. I och med att seglet har en stor mastkurva kan man dra i häckstaget för att plana ut toppen, utan att man för den sakens skull förstör formen på storseglet.

Fördelen med detta storsegel är att i lätt vind är det mycket djupt, samtidigt som man kan få det platt som en plank i hårdvind.

Skotar man seglen rätt kan man segla från 1 till 10 m/s utan att få något inslag i storseglet från focken.

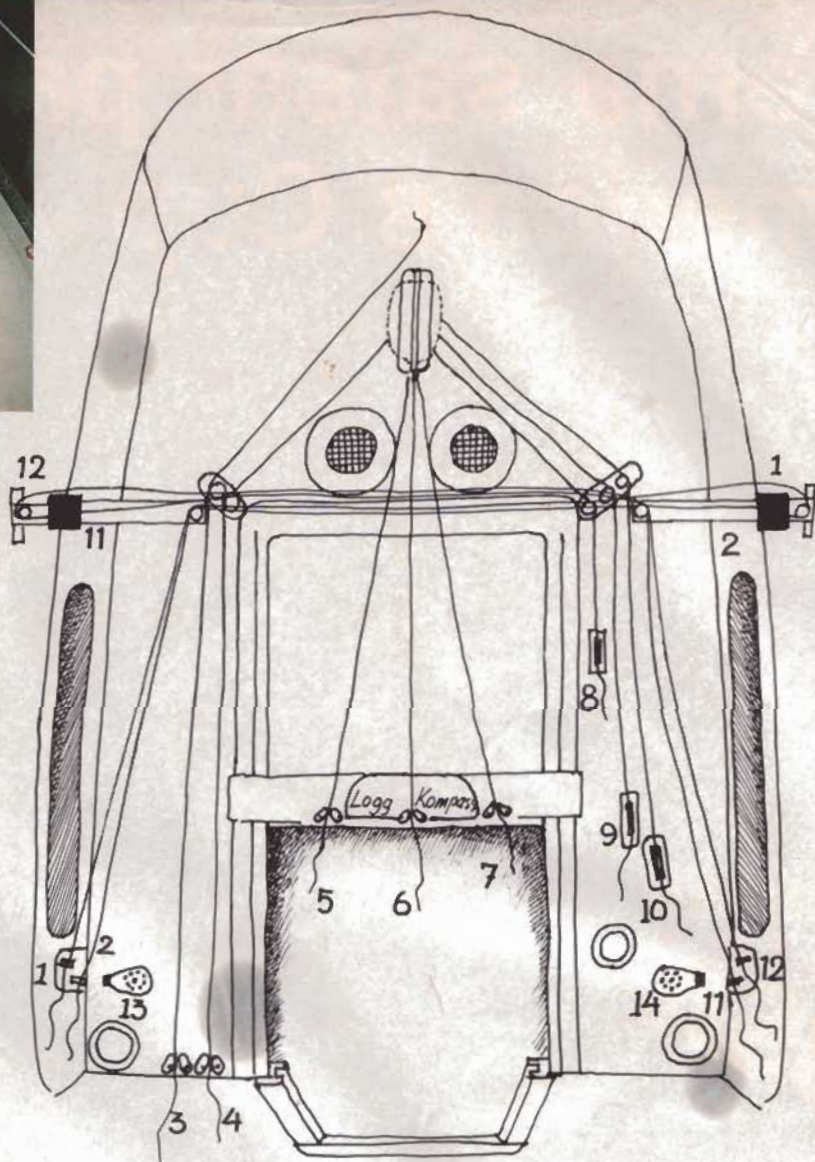
Spinnakern är av typen TriRadial och har maxmått. Den är sydd för att få höga axlar på läns, samtidigt som den blir platt på branta slörar. Detta medför goda slöregenskaper i hårdvind.

SEGELTRIM I OLIKA VINDAR

Lättvind: 1-4 m/s När det blåser svag vind är det viktigt att ha bukiga och öppna segel. Vi skotar focken ca 20 cm in på rufftak (ca 9 grader) och öppnar den genom att skota löst. Storseglet skotar vi löst, med travaren i mitten av båten.

Båda seglen hissas löst, focken så rynkorna vid pistolhakarna precis försvinner, och storseglet så att det är lite rynkor kvar vid masten.

Storseglet släpper vi in max 7-8 cm på bommen, och vi har inget hemdraget i häckstaget.



Så här sköts trimningen ombord på Black Magic. 1. Ledvagnsjustering för focken – UT. 2. Ledvagnsjustering för focken – IN. 3. Nedhal till spinnakerbom 4. Upphal till spinnakerbom. 5. Uthal till storbom. 6. Kicktalja. 7. Cunningham. 8. Storfall. 9. Fockfall. 10. Spinnakerfall. 11. Ledvagnsjustering för focken – IN. 12. Ledvagnsjustering för focken – UT. 13 och 14. Brytblock för lovertsskotning.

Det är viktigt att man skotar så att seglen jobbar ihop. Inslag i storseglet är inte att tänka på. I så fall är focken antingen för stängd eller också är storseglet för buktigt. Vid gammal sjö släpper vi också lite på toppvanten.

Mellanvind: 4-8 m/s I mellanvind plattar vi till seglen lite grann. Skotpunkten på focken i sidled ändrar vi inte, men vi flyttar bak den lite genom att släppa upp skotblocket. Detta medför att focken blir lite planare genom att man kan skota lite hårdare, utan att den stänger. Focken hissas så att rynkorna precis försvinner. Storseglet dras ut max på bommen och hissas så att inga rynkor finns kvar vid masten. Storen skotas med travaren 0-15 cm ifrån mitten och med översta lattan parallellt med bommen. Det är viktigt att segla båten plant. Kränger båten mer än 10-15 grader så platta till storen genom att dra i häckstaget och cunningham.

Arbeta med storskottravaren i byarna. Även i så pass hård vind som 8 m/s seglar vi båten utan inslag i storseglet.

Hårdvind: 9-15 m/s I hårdvind skotar vi focken längre ut, vid 15 m/s ca 10 cm utanför ruffkanten. Vi släpper upp skotblocket

ytterligare och öppnar focken rejält. Storen skotas med travaren i mitten och med mycket twist. Vi har max drag i häckstag och cunningham.

Vidare seglar vi lågt för att kunna styra i vågorna utan att tappa fart. Man vinner både fart och höjd genom att segla lågt. Man får höjden automatiskt.

Det är viktigt att segla båten plant. Kränger den för mycket så twista ännu mer. Travaren är ditt främsta verktyg då det gäller att segla plant i hårdvind.

EXPRESSEGLING – ETT TEAMWORK

Försök att dela upp sysslorna på båten och träna in momenten ordentligt, så att varje besättningsmedlem vet vad som skall göras. Att segla Express fort är ett teamwork. Vidare rekommenderar vi er att märka upp skotskenor, skot, fall, spridare, häckstag, bom och trimtampar med skalor för att förenkla trimning och skotning. Det blir då mycket lättare att komma ihåg gång från gång hur man trimmade och skotade. Vidare vill vi tillägga att fri vind och segling på vindskiften är två mycket viktiga faktorer för att bli framgångsrik i Expressklassen, precis som i all annan kappsegling.

Text: Mikael Collberg