



Express Trimguide för HO-4 och OJ-3

North Sails trimguide är skriven för att Du ska få ut den bästa prestandan av Dina North segel. Måtten och inställningarna är vad vi funnit snabbast för Express. Eftersom besättningsvikt, seglingsförhållanden och seglingsstil varierar kan Du upptäcka att inställningarna ska vara lite annorlunda just för Dig. Syftet med denna skrift är att presentera ett snabbt grundtrim och en bra utgångspunkt för finjusteringar

Grundfilosofi

Att designa segel till en entypsbåt som Express där man enbart får använda ett storsegel, en fock och en spinnaker är en komplicerad uppgift då dessa seglen skall fungera i ett mycket brett register.

Vår grundfilosofi har varit att göra lätt trimmade segel som skall fungera i alla väder. Detta medför givetvis att det är möjligt att göra segel som är snabbare i lättvind men blir då långsammare i hårdvind osv.

Riggtrim

Nackdelen med Expressens riggtyp är att när masten krummar i nederdelen (under förstagsinfästningen) slackar samtidigt toppvanten vilket i sin tur medför sämre förstagsspänst.

För att motverka detta är mastkurvan på storseglet anpassat för en rak mast utan förkrum i viloläge. Vilket gör att när du spänner akterstaget för att krumma masten böjer sig toppen mest och därigenom spänner upp förstaget.

Då all töjningen av vanten är av ondo rekommenderar vi att du byter ut vanten till sk dyform vant då dessa är klart stummare. När du ändå låter tillverka ett nytt förstag gör du ett utan vantskruv då denna ändå inte används. Förstagslängden skall vara 9460 mm Detta mått är från nyckelhaken till centrum riggbulten i förstags infästningen.

För att mäta spänningen i vanten använder vi Loos riggsjämningsmätare det som är viktigt är dock inte riggsjämningsmätaren utan mer förhållandet mellan toppvant och undervant.

Vilket styr mastens krumning.

För att förenkla trimningen och undvika att ha ”fel” riggtrim använder vi oss bara av ett riggtrim genom hela vindregistret. Vilket har visat sig fungera bra.

Börja med att spänna upp toppvanten till 25 på riggsjämningsmätaren, spänn sedan undervanten tills masten är rak i sidled och utan någon förböj. Något värde på undervanten går inte att ge då masterna varierar i styvhet. För att fintrimma masten och få ditt individuella värde på undervanten och exakt hur mycket förböj du skall ha är det enklaste att sätta upp masten enligt ovanstående gå ut och segla i minst 6 - 7 m/s spänna akterstaget så att seglet blir helt platt. När du har lagom spänning i undervanten skall du kunna göra seglet helt platt både vid den övre och den nedre trim stripsen.

Om du först får överkrumningsrynkor i nederdelen av seglet och då fortfarande har form kvar i toppen av seglet är undervanten för hårt dragna osv. Normalt skall förkrummen vara mellan 0 - 20 mm beroende på mastens styvhet.

Trimning kryss lättvind (0 - 3 m/s)



Storsegel:

Uthal: draget ut till märket.

Cunningham: löst, seglet hissas så att rynkor bildas längs förliket.

Häckstag: löst, för att få så mycket sagg som möjligt i förstaget.

Vagn: Uppdraget upp till sittbänken i lovart. (så att bommen står i mitten).

Storskot: Seglet skotas så att det varken stänger eller öppnar. i riktigt lättvind gör bommens tyngd att seglet stänger. Ett tips då är då att förvara spinnakerbommen på däck i stället för på bommen.

Fock:

Hissning: Löst så att små rynkor bildas mellan pistolhakarna.

Vagn: 47 cm ifrån centrum.

Skotning: Seglets nederdel är sydd med relativt mycket form i de nedre två sömmarna. Skota så att dessa sömmar alltid är jämna och släta.

Twist: Fockens akterlik (sedd ifrån lä skot winch) skall vara vid ”knäcken” på spridaren.

Övrigt

Båten seglas gärna med lite lälut för att få lite tryck på rodret. Viktigt är att styra lågt då det är enkel att pina båten i lättvind. Fart ger höjd!

Trimning kryss mellanvind (4 - 10 m/s)

Storsegel

Uthal: draget ut till märket.

Cunningham: löst, seglet hissas så att rynkor bildas längs förliket.

Häckstag: När båten börjar bli lovgirig och luta dras akterstaget.

Vagn: Uppdraget upp till sittbänken i lovart. (så att bommen står i mitten). När vinden ökar släpps vagnen ner i takt med ökad lutning och ökat tryck i rodret

Storskot: Om det inte är några vågor kan storseglet stängas lite var dock snabb på att släppa om båten känns död.

Fock

Hissning: Löst så att små rynkor bildas mellan pistolhakarna.

Vagn: 47 cm ifrån centrum.

Skotning: Seglets nederdel är sydd med relativt mycket form i de nedre två sömmarna. Skota så att dessa sömmar alltid är jämna och släta.

Twist: Fockens akterlik (sedd ifrån lä skot winch) skall vara vid ”knäcken” på spridaren.

Övrigt

Båten seglas så platt som möjligt.

Trimning kryss hårdvind (11 - m/s)

Storsegel

Uthal: draget ut till märket.

Cunningham: hårt draget, så att rynkorna försvinner längs förliket.

Häckstag: Hårt, i det övre registret tills överkrumningsrynkor bildas.

Vagn: släpps ner i takt med ökad lutning och ökat tryck i rodret, dock aldrig nedanför lä sittbänk.

Storskot: Så att storseglet varken stänger eller öppnar, över 14 m/s så att seglet inte fladdrar.

Fock

Hissning: Hårt så att rynkorna mellan pistolhakarna försvinner.

Vagn: 57 cm ifrån centrum.



Skotning: Seglets nederdel är sydd med relativt mycket form i de nedre två sömmarna. Skota så att dessa sömmar alltid är jämna och släta.

Twist: Fockens akterlik (sedd ifrån lä skotwinch) skall vara vid ”knäcken” på spridaren som grundläge, sedan twistas akterliket så att storseglet inte fladdrar.

Övrigt

Båten seglas så platt som möjligt. Focken skall aldrig planskotas i nederdelen.

Undanvindssegling

Trueradialspinnakern är en stum spinnaker som klarar tuffa slörar utan att deformeras och bromsa farten. Den har en plan topp som gör att spinnakern flyger långt ut från båten redan i toppen. Mellandelen och framförallt nederdelen är något fylligare och projicerar maximalt med yta. De två sömmarna tillåter att man kan göra stora skuldror utan att erhålla sned dukriktning. Det är viktigt att duken är orienterad efter kraftriktningen eftersom stumhet krävs för att bära skuldrorna, så att spinnakern blir stabil.

Höjden och läget på spinnakerbommen fintrimmas av trimmaren, som måste utveckla en särskild fingertoppskänsla för detta. Eftersom spinnakern flyger fritt utanför båten finns det få direkta referenser. Tumregeln är att hålla spinnakerbommen på samma höjd som lähorner och i 90 grader mot vindexpilen, dvs den skenbara vinden. På branta slörar får bommen aldrig ligga närmare förstaget än ca 15 cm. Vad som då ändrar är att spinnakern blir bukigare och dessutom hamnar mer tvärs bärs båten. Seglet bromsar då mer än det drar båten framåt. Desto hårdare det blåser desto mer skall bommen skotas ut förbi 90 grader mot vinden, både på slör och läns. I lättare vindar kan bommen däremot släppas fram förbi 90 grader. På detta viset gör man spinnakern bukigare i lättvind genom att hornen förs närmare varandra, och vice versa. När vågorna blir större måste däremot spinnakerbommen släppas fram något för att ge rorsmannen en större vinkel att vingla i. Det blir då också lättare för trimmaren att pumpa och skota för att få båten att hänga med i vågorna. Tänk på att endast ett ryck per våg är tillåtet. Numera är det dock tillåtet att rycka i både skot och gaj samt i alla parter av storskotet samtidigt. Att styra riktigt i vågorna är lika viktigt som att pumpa skotet vid rätt tillfälle. Att förklara detta i ord är svårt, då även detta kräver en känsla som bara kan övas in.

Skotet trimmas hela tiden så att förliket är på gränsen att falla in. Det är viktigt att skotningen sker långsamt och så lite som möjligt, så att spinnakern själv får räta ut sin invikning. Annars skotar man lite för hårt varje gång liket skall rätas ut. Tänk hela tiden på att båten går fortare ju mer Du släpper ut på skotet. I varje vindby skall skotet släppas så mycket som möjligt utan att seglet kollapsar. Detta beror på att den skenbara vindriktningen kommer mera akterifrån innan båten har accelererat. Omvänt då byn lättar, då seglet måste skotas lite extra. Det är extra viktigt att släppa efter i vindbyarna i hård vind, annars riskerar man en omkullskärning. På läns skall inte skothornet släppas förbi förstaget även om det går utan att lovartsliket faller in. Den bästaprojiceringen av spinnakern uppnår man om spinnakern står 90 grader mot vinden och skothornet ligger vidförstaget. Samtidigt kommer spinnakern helt fri från storens vindskugga. På länsar i lätt vind ska skärningsvinkeln anpassas så att draget i spinnakerskotet aldrig släpper helt. Detta kräver bra kommunikation mellan spinnakertrimmaren och rorsman. Trimmaren måste lära sig att känna om man kan styra lägre utan att tappa draget i spinnakern. Den viktigaste kommunikationen på båten består nu av trimmarens dirigering av rorsmannen. Svårigheten ligger i att avgöra om spinnakern drar tillräckligt. Om trimmaren anser det kan man falla av för att komma närmare länsmärket. Är det för lite drag måste man lova en aning för att bygga upp bättre skenbar vindstyrka. I lättvind är det lika viktigt att trimma liften flitigt, som att trimma både skot och gaj.

I mellanvind kan tumregeln för spinnakerbommen följas vilket innebär att bommen pekar något uppåt. På länsarna kan lä sugga (tweek) sättas an ca 50 cm ovanför däck för att stänga läliket. På samma sätt som i lättvind måste trimmaren hela tiden läsa trycket i spinnakern för rorsmannen och kommendera lovning och fallning. Detta blir mindre känsligt allteftersom vinden ökar.



På branta slöror är det viktigt att bommen står ca 20 cm i lovart om förstaget, eftersom detta planar ut spinnakern. Lä sugga ska vara helt släppt. På länsarna suggas läskotet ända ner till däck för att på så sätt stabilisera spinnakern. Bommen kan släppas fram framför 90 grader mot vinden för att gömma spinnakern bakom storen om båten börjar pendla extremt mycket. En och annan lovartskrängning är dock inget att oroa sig för.

På slör och läns ska storseglet trimmas bukigt för att ge båten extra driv. Den elliptiska fotvåden i Norths storsegel ger en stor och jämn buk i nedre delen av seglet. Direkt efter kryssrundningen släpps häckstag och cunningham helt. Bomuthalet släpps in till 11:an på trimskalan. Kicktaljan justeras så att den översta lattan är parallell med bommen. På branta slöror, speciellt i hårdvind, måste kicken släppas så att trycket helt försvinner ur seglet. Detta för att undvika att båten blir lovgurig och skär upp, På undanvind bör focken tas ner då den annars stör spinnakern. Om focken ändå är hissad på undanvind ska den alltid hållas löst skotad. Är focken överskotad gör turbulensen på fockens läsida att spinnakern blir orolig.

Vi på North Sails önskar lycka till med Expresseglingen!