

Grundtips - segeltrim på kryssen.

För att kunna trimma dina segel och utnyttja vindens kraft maximalt så måste du förstå grunderna till hur seglen fungerar.

Det som gör att seglet skapar en framåtdrivande kraft är att den luft som strömmar på läsidan av seglet har en längre sträcka att förflytta sig efter profilen än den luft som strömmar på lovartsidan. Den luft som går på läsidan "dras isär" vilken skapar ett lägre tryck som "suger" båten framåt. Ju djupare segelprofilen är ju större distansskillnad är det för luften på läsidan jämfört med lovartsidan. Detta gör att ett djupare segel skapar mer kraft än ett plant segel.

Mer kraft betyder mer krängning vilket skapar större motstånd i vattnet. På de flesta båtar så ökar motståndet i vattnet vid krängning mer än vad det djupare seglet ökar kraften framåt. Dessutom så ökar avdriften när båten kränger. Man skulle kunna säga att man skall ha så djupa segel som möjligt utan att båten kränger för mycket. Den maximala krängning som anses acceptabel varierar mellan båttyper men de flesta ligger mellan 12 och 17 grader. För att plana ut ett storsegel som är för djupt så skall du böja masten och ta hem i bomuthalet. Förseglet planar du ut genom att höja förstagsspänningen och minskar på det sätt sagget.

På båtar med försegel och storsegel så skall dessa segel skapa en gemensam vingprofil för att nå största effekt. Egenskaperna på denna gemensamma segelprofil kan beskrivas som att förseglet driver båten framåt och att storseglet är det som ger höjdtagningsförmågan. På jollar med ett segel så kan man säga att främre delen av seglet skapar draget och akterliket ger höjden.

På båtar med för- och storsegel märks detta tydligt när man seglar med endast ett segel. Med bara ett försegel går båten nästan lika fort som med storseglet uppe men det är omöjligt att ta bra höjd. Vänder man på det och endast hissar storseglet så kan man segla nästan mot vinden men båten går mycket långsamt. Detta gör att när du jobbar med ditt segeltrim så skall du vid fartproblem jobba med förseglet i första hand och vid höjdproblem jobba med storen. Ett vanligt misstag är att seglare vid höjdproblem skotar förseglet för hårt vilket gör att båten tappar fart.

Arbeta istället på följande sätt. Om du har problem med farten så släpp några centimeter på försegelskotet. När farten har kommit tillbaks och du eventuellt har problem med höjden så stänger du akterliket på storseglet med skotet och/eller travaren. Detta gör att du kan segla högre med ett lösare skotat förseglet. Nu har du både fart och höjd.

Efter skoten så är akterstaget den absolut viktigaste trimfunktionen. När du drar i akterstaget så böjer du masten vilket gör att storseglet planas ut, det gör också att förstagsspänningen ökar vilket ger ett planare försegel. När seglen planas ut så minskar den framåtdrivande kraften men framför allt krängningen.

Med storsegeltravaren och skotet styr du höjdtagningsförmågan på kryssen. På en displacementbåt så skall storbommen vara midskepps. Denna regel gäller inte på jollar där man i hårdvind genom att falla av och släppa ner travaren kan halvplana och farten ökar mer än vad man tappar på höjden. Du skall aldrig stänga storseglet så mycket att telltellsen i akterliket, vid topplattan, viker in åt lä.

Kicken används aldrig på kryss om båten har storsegeltravare. En bra grundregel är att sätta an kicken precis innan du faller av, då brukar trimmet bli bra på undanvind.

Cunningham använder du när du är nöjd med mastkurvan och förstagsspänningen, men vill minska lovgirigheten genom att öppna storseglets akterlik.

Skotpunkterna till förseglet används för att trimma infallsvinkeln på förliket. Flyttar du skotpunkten akterut så minskar infallsvinkeln i botten av seglet och ökar i toppen, omvänt om du flyttar skotpunkten förut. Infallsvinkeln skall vara så att telltellsen lyfter samtidigt när du lovar mot vinden.

Bengt Falkenberg
Albatross Segel