

Trim og andet godt

En historie fortalt af

Søren Andresen

DEN 93

Begyndelsen

Lad mig først med, at sige at denne gennemgang, kun skal ses som vejledende. Det er ikke den ende gyldige sandhed, men et udtryk for hvordan jeg gør.

Det kan være, at man har nogle andre præferencer, eller man bare har en lidt anden sejlstil end jeg har.

Så brug denne gennemgang som en ledetråd.

Begyndelsen

Start med at sætte riggen på båden, monter skøder og sæt hægstaget sådan nogenlunde.

Og så er det ellers bare, at gå i gang med fintrimmet.

Mastehældning

Mastehældningen afhænger dels af båd design, og dels af den personlige sejlstil.

Når det gælder mine præferencer, så gælder følgende:

A-rig: 0° - 5°

B-rig: 5° - 10°

C-rig: 10° - 15°

Vantspænding

Hvor stramme skal vanterne være?

Med årene som jeg har sejlet, er jeg mere gået over til mindre og mindre vant spænding.

Ikke for at de er løse, men jeg har sejlet med meget spænding på et tids punkt.

Spændingen er kun lige så tilpas, at det læ vant, ikke bliver slabt, når der er vind i sejlene.

Mast sidevers

Den mest præcise metode til, at bestemme om en mast står midtskibs, og ikke hælder til den en side, er ved at måle det op med et målebånd.

Men vi ved alle, at med tiden (specielt i starten), kan vanterne give sig lidt. Der ved kan masten komme til, at hælde lidt til en side.

Da det ikke altid er praktisk muligt, eller særligt hurtigt at måle op med målebånd, har jeg lært mig en simple måde, til at vurdere det.

Mast sidevers

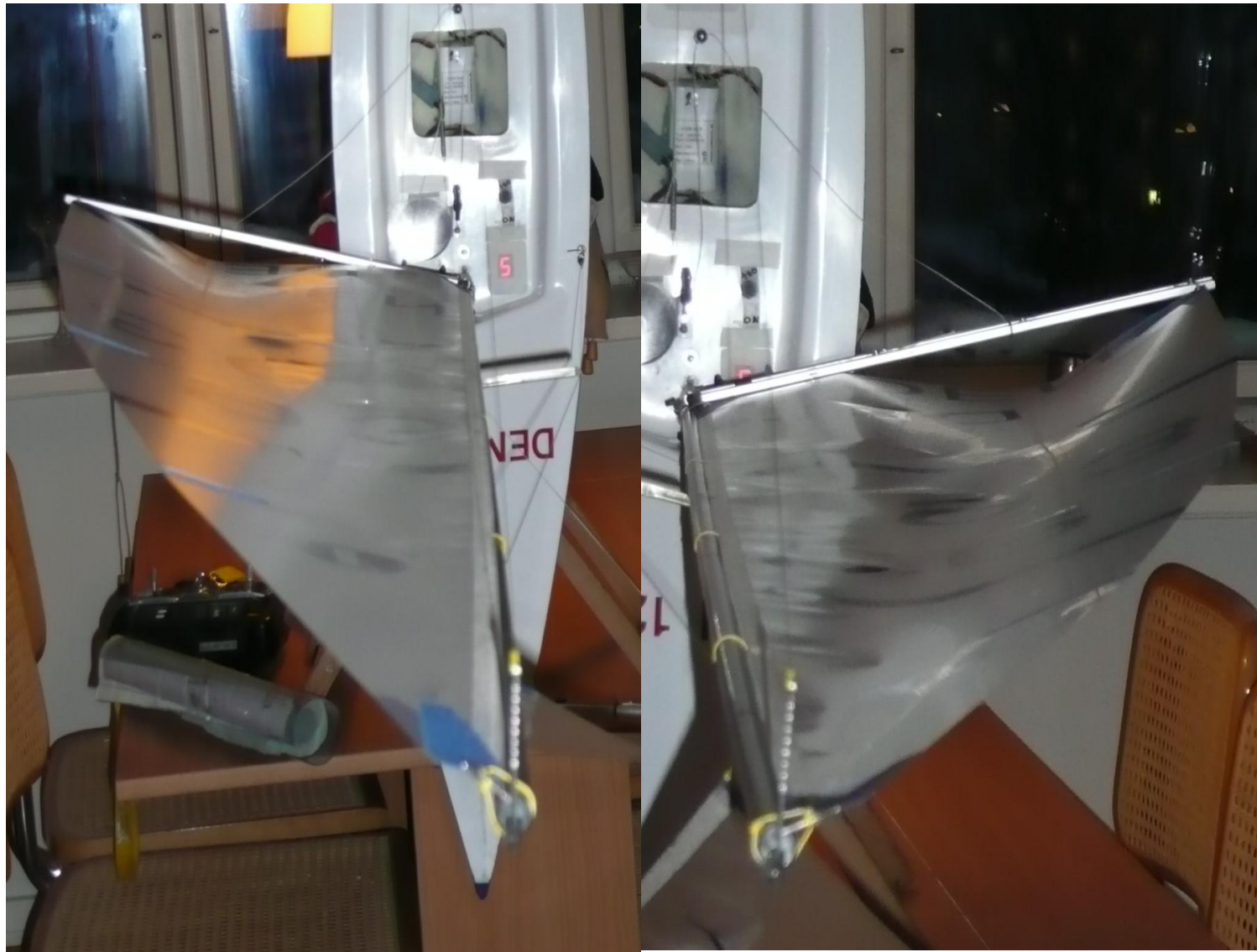
Metoden er enkelt at udføre, og kræver kun brug af værktøj til at løsne kontra møtrik på vant skruerne.

Start med at sætte riggen på båden, og grov trim båden, med hensyn til hægstag.

Herefter, slækkes der helt ud på skøderne.

Hvis masten står helt midtskibs, vil tvisten i storsejlet være den samme, når sejlet er ude på hver side.

Mast sidevers



Her kan det ses, at tvisten i sejlet er den samme på de 2 halser.

Hægstag

Efter at have tjekket, at masten står midtskibs, gælder det sætning af hægstag.

Med hensyn til hvor meget maste-krumning, der skal bruges, så afhænger det af storsejlet.

Her med menes, hvor meget mastekurve, sejlmageren har designet sejlet med.

Hægstag

Yderligere spiller vind og sø også ind, på hvor meget hægstag der skal bruges.

Hægstag bruges til flere ting, dels at skabe spænding på forstag (her om senere), samt at kontrollere dybden i den øverste 2/3 af storsejl.

Yderligere har hægstag også i mindre grad, indflydelse på hvor langt frem/tilbage dybden er placeret.

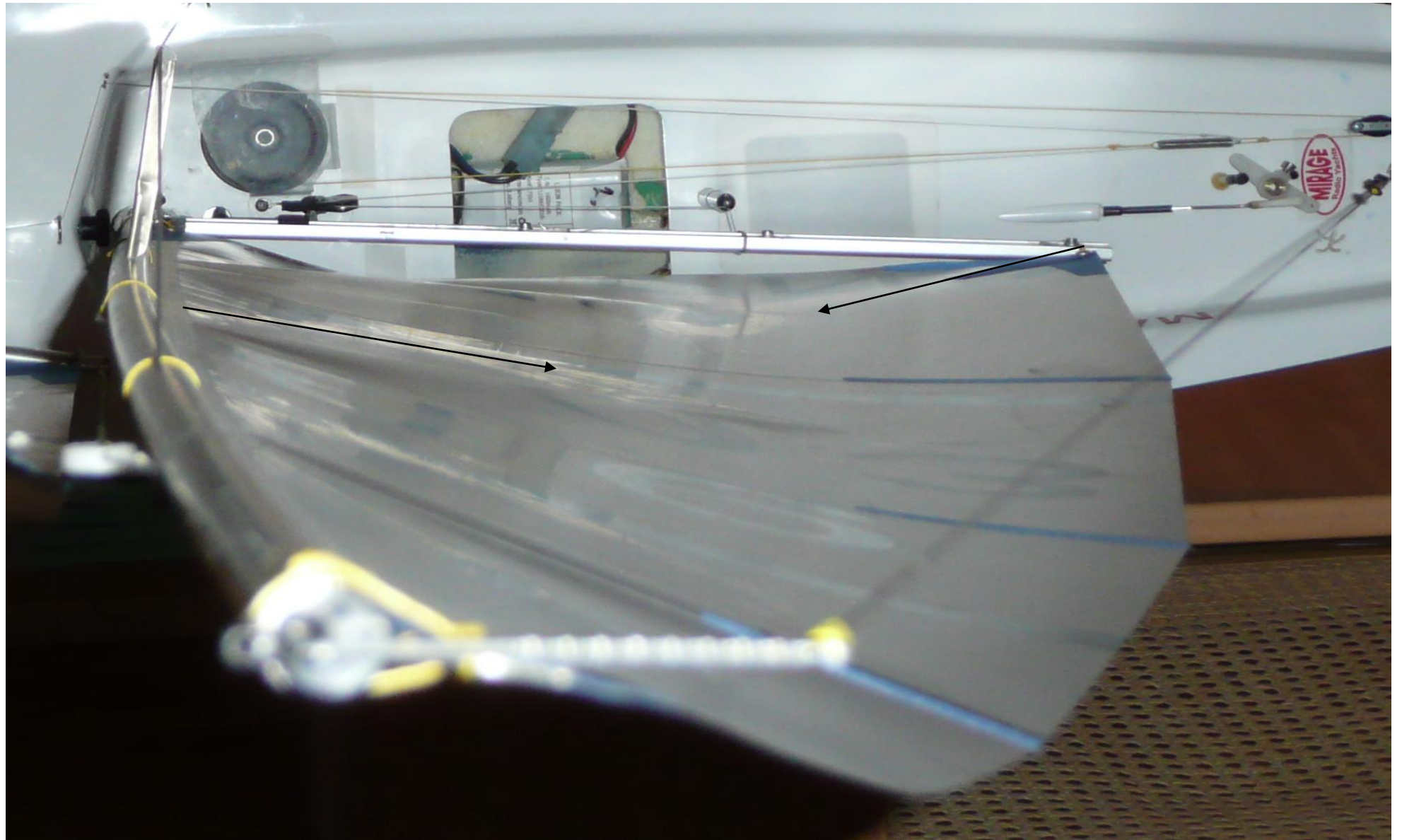
Hægstag

Det værste man nok kan gøre, er at spænde hægstag for meget. Herved mister storsejlet totalt sin facon.

Ved for meget hægstag, vil der optræde folder, fra skøddebarmen op mod forliget.

Desuden vil agterlig være helt løst.

Hægstag

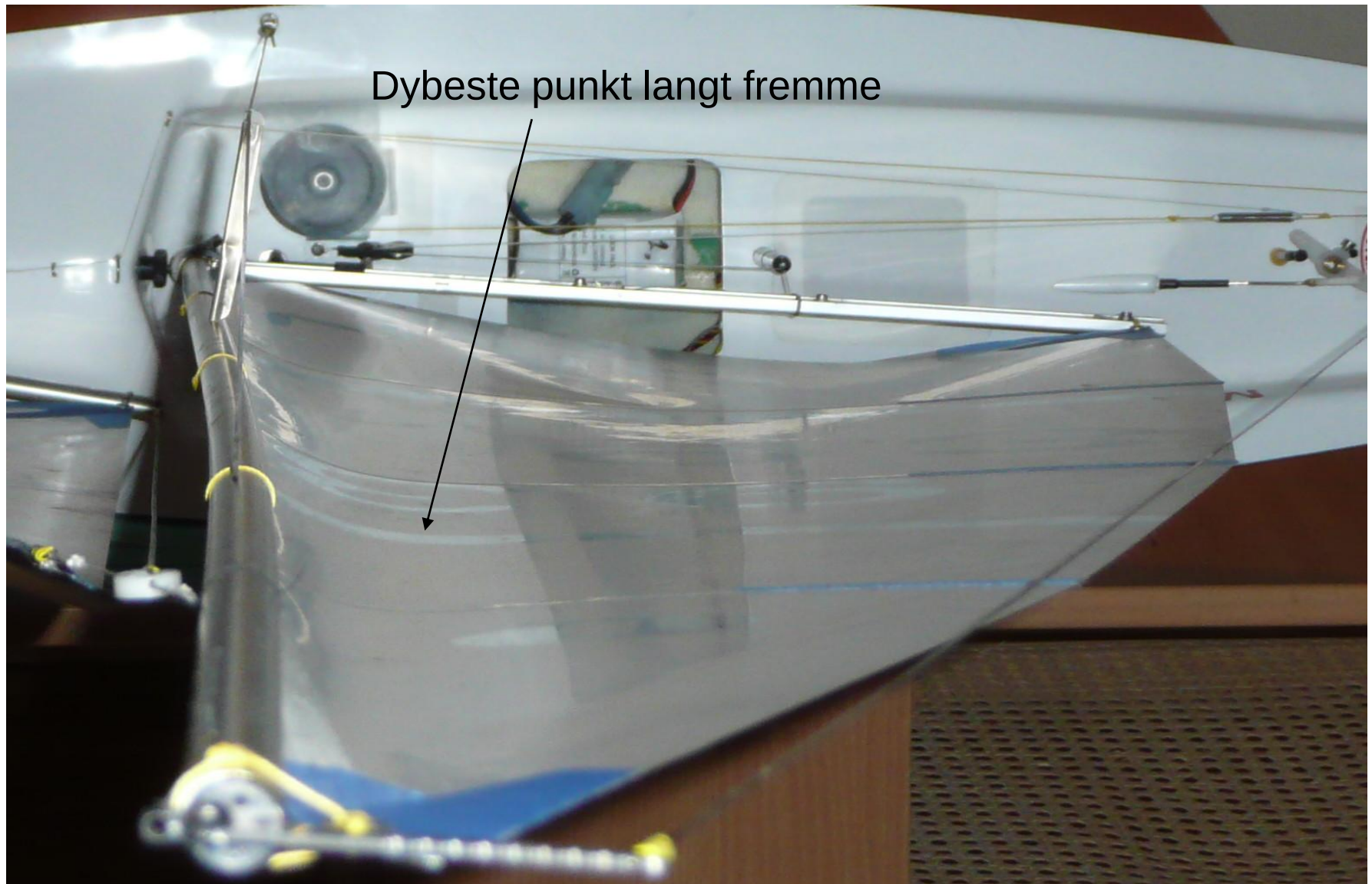


Hægstag

Ved for lidt spænding, vil de 2 primære fejl være:

Dybden vil blive trukket for langt frem, samt at det kan være svært at få storsejlet til, at åbne nok op.

Hægstag

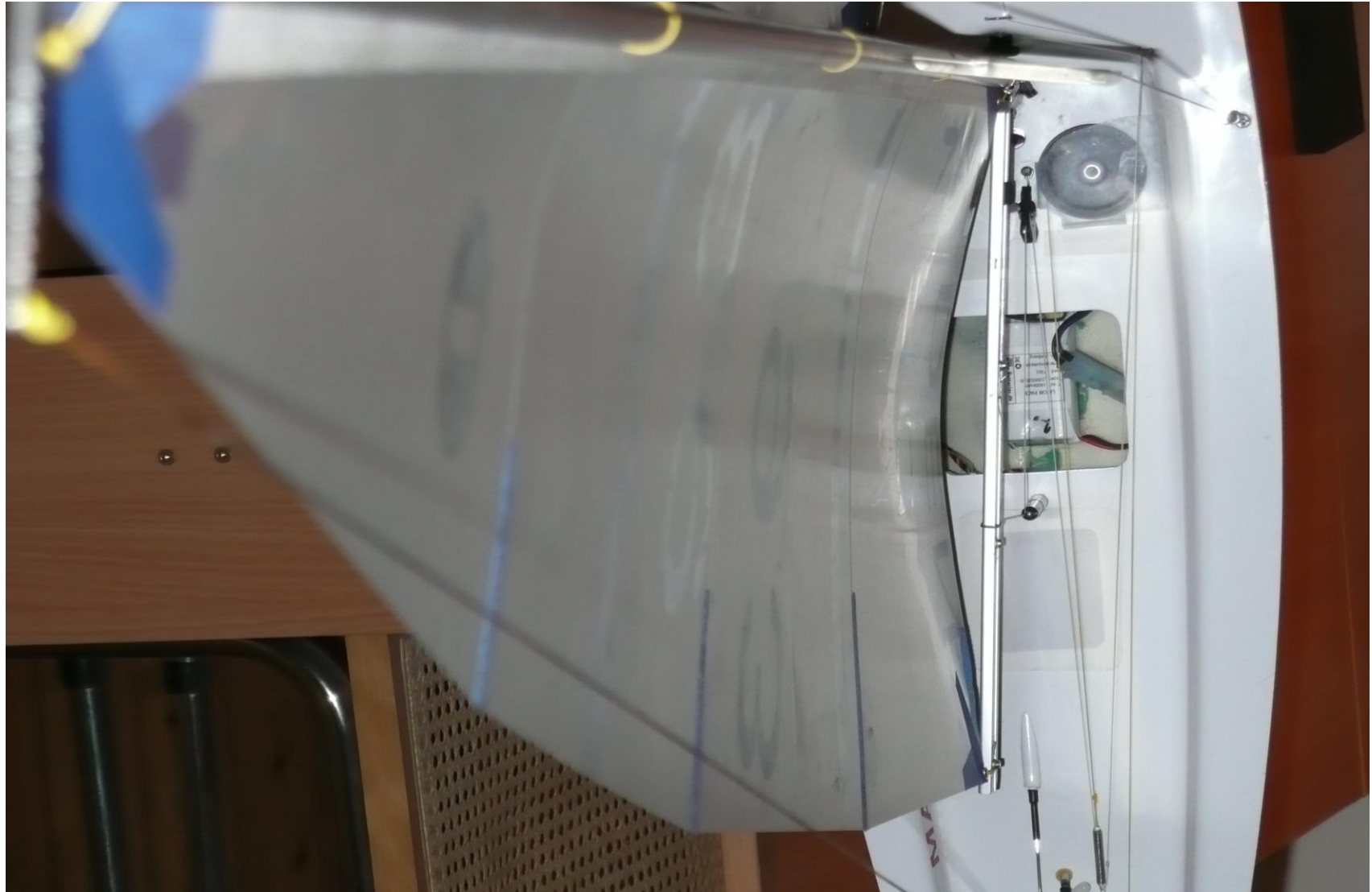


Hægstag

Ved korrekt spænding (maste bøjning), vil der ingen rynker være. Dybden i hele sejlet forløber jævnt, og det dybeste vil ligge ved 40-50% fra forlig.

Lille tip: spillerummet mellem forlidt/formeget og korrekt spænding er ikke så stor. Så vær forsigtig med store ændringer.

Hægstag



Hægstag

Metoden når jeg skal sætte hægstag, er følgende:

En hånd på hægstag, og den anden på enden af storsejlsbom. Med hånden på bommen, holder jeg sejlet midtskibs og lukker det med let hånd. Derefter spænder jeg hægstaget til jeg har den ønskede dybde.

Her er det vigtigt at man ikke bruger kickingstrappen til at lukke sejlet med.

Hægstag

Generelt bruger jeg disse udgangspunkter:

A-riggen:

Meget lidt vind og ingen sø: Meget fladt

Mellem luft: forholdsvis dybe.

I toppen af riggen: Flader sejlet mere og mere,
som vindstyrken stiger.

Hvis der er "gammel" sø eller krabsø, skal der
mere dybde i sejlet, nogle gang temmelige
meget.

Hægstag

B- og C.riggene: Her er det søen der bestemmer, hvor meget dybde der skal i sejlet.

Hægstag/prebend

Prebend er helt kapitel for sig selv.

Prebend bruges til, at skabe spænding i forstaget, ved hjælp af hægstag.

Uden prebend, kan det være svært at skabe nok forstags spænding. Det vil sige, at forstaget falder for meget ud. På kryds vil det give problemer med højden, samt at toppingliftten har tendens til at fiske sallinghorn.

Hægstag/prebend

Med hensyn til prebend, så afhænger af hvilken masterør man bruger. Jo stivere mast, jo mindre prebend.

Jeg bruger en forholdsvis stiv mast, og har følgende prebend i riggene.

A-rig: ca 1,5 cm

B-rig: ca 1 cm

C-rig: 0 cm

Cunningham + jackstay

Hvad er et Jackstay? Og hvad bruges den til?

Jackstay er en vire, der løber i en lomme i forliget på storsejlet. Her ved undgår man, at skulle undgå at bruge formeget cunningham, for at forhindre poser i sejlet mellem fastgørelserne til masten.

Jeg foretrækker at bruge jackstay, selv om det gør det lidt mere besværligt at sætte sejlet på.

Cunningham + jackstay

Cunningham bruges primært til, at trække det dybeste punkt frem i sejlet.

Yderligere bruges det til, hvis man ikke bruger Jackstay, at stramme forlig op, så der ikke dannes poser mellem fastgørelserne til masten.

Hvor meget Cunningham skal man så bruge?

Cunningham + jackstay

Det korte svar er: ikke mere end nødvendig.

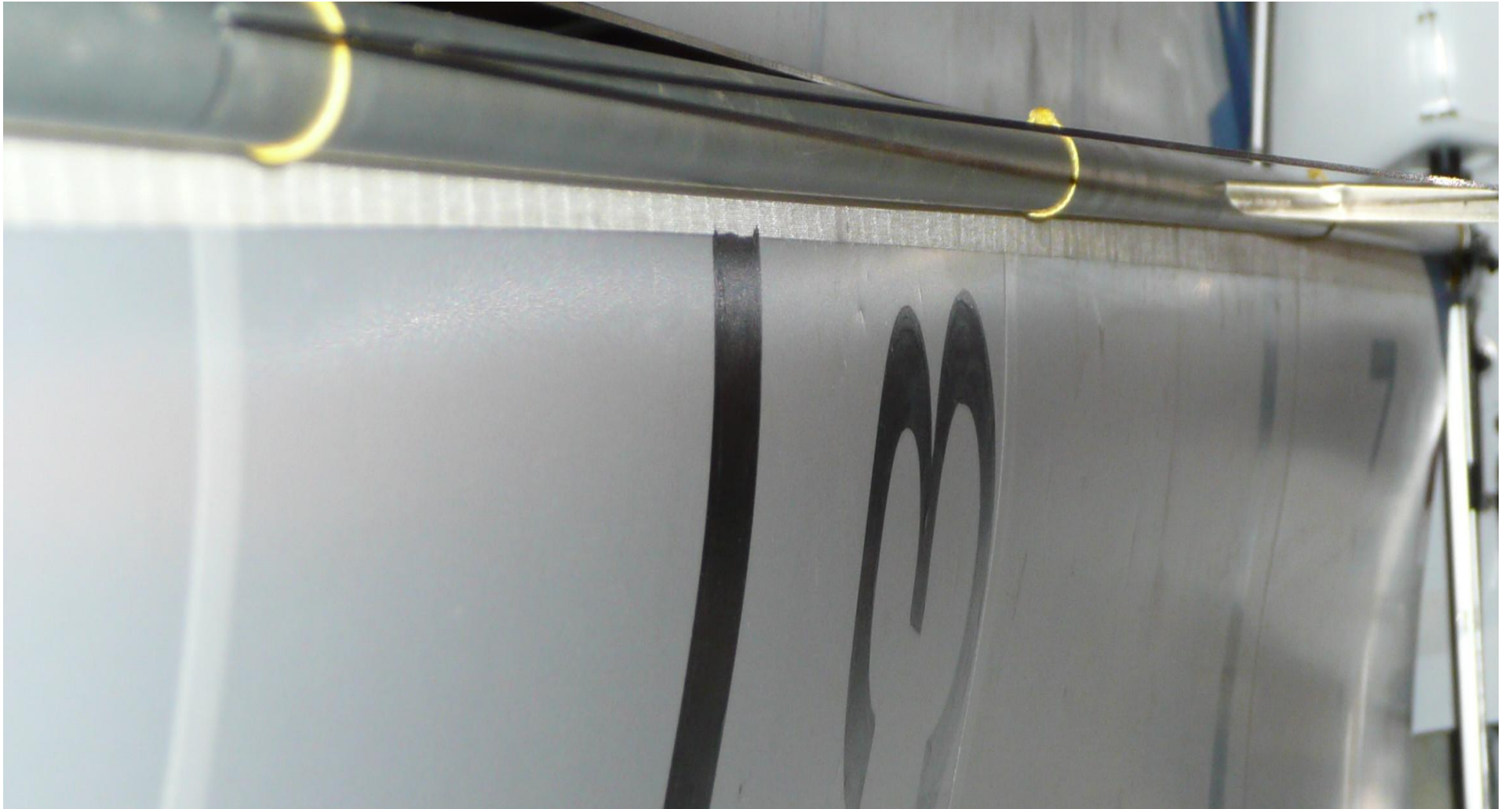
Det vil altså sige, kun lige nok til at den tjener sit formål.

Den største fejl er, at spænde den for meget.

Her ved sker der flere ting, som har negativ indflydelse på sejlet. Blandt andet vil sejlet, kunne få svært ved, at slå over når der skiftes halse.

Når der bruges Jackstay, er det bedre med forlidt end formeget.

Cunningham + jackstay



Kickingstrap

Hvad er Kickingstrappens formål?

Prøve at tænke på en stor båd, her bruger man kun den til at trimme tvisten i storsejlet på læns.

Det samme gør sig gældende på en IOM.

At den så også har indflydelse på tvisten i sejlet på kryds, er en anden sag. Her om mere senere.

Kickingstrap

ALTSÅ KICKINGSTRAP BRUGES AT KONTROLLERE TVIST PÅ LÆNS

Hvor meget tvist skal der så være?

En god tommelfinger regel er: Midterste sejlpind skal stå, vinkelret ud fra centerlinien, når der lænses. Dette gælder for middelvind, f.eks. i pust vil sejlet åbne lidt mere op (mere tvist)

Kickingstrap

Det gælder nemlig om, at få det største projicerede areal, set i forhold til vinden.

Det værste man kan gøre, er at have sat kickingstrappen for hårdt. Dels vil det projicerede areal bliver mindre, og dels (specielt i lidt vind) vil sejlet have svært ved at slå helt ud på læns.

Kickingstrap

Som det ses på billedet, vil sejlet uden vind lukke for meget.

Så man er nød til, at have vind i sejlet for at vurdere, hvor meget kickingstrappen skal sættes.



Mastram

Mastram (masteskupper) tjener 2 formål:

Hjælper med at styre masten, specielt på kryds

Til at justere tvisten i storsejlet på kryds.

Mastram

Uden en mastram, vil storsejlsbommen trykke masten frem, det hvor bommen er fastgjort.

Det vil dels gøre sejlet fladere (ligesom hægstaget), og dels vil det give mere tvist i sejlet.

På nogle både giver den også, en vis støtte sidevers på læns.

Mastram

Justering af tvist på kryds.

Gennem årene har jeg ofte set, at folk bruger kickingstrappen, til at justere tvisten på kryds.

Det er en fejl. Grunden er, at når det justeres på til kryds, ja så ændre man også tvisten på læns.

Ofte vil de 2 ikke passe sammen, så man får at den ene er helt håbløs.

På kryds er det mastrammen der ska bruges.

Mastram

Når jeg skal trimme mastrammen, så har jeg fundet, at den nemmeste metode til at vurdere tvist, er følgende:

En hånd på hjulet til mastram, og den anden på bommen. Jeg tager fat lige ved skødeposten, og holder den midtskibs, men jeg let løfter den op.

Mastrammen justeres nu, så midterste sejlet pind, er parallel med storsejlsbommen.

(se billed)

Mastram



Toppinglift

Toppingliften bruges til, at kontrollere tvisten i forsejlet.

Det er svært lige at sige hvor meget, den skal sættes. Generalt bruger jeg som udgangspunkt, at når man ser på slottet mellem stor- og forsejl, så skal det være det sammen hele vejen op. Kun i helt let luft ændre jeg på den, her skal der lidt mere tvist i forsejlet, for at modvirke at båden bliver lægerrig.

Se billeder

Toppinglift

Her er topping sat for lidt.

Ses ved at slottet, bliver mindre og mindre, jo højere op man kommer.



Toppinglif

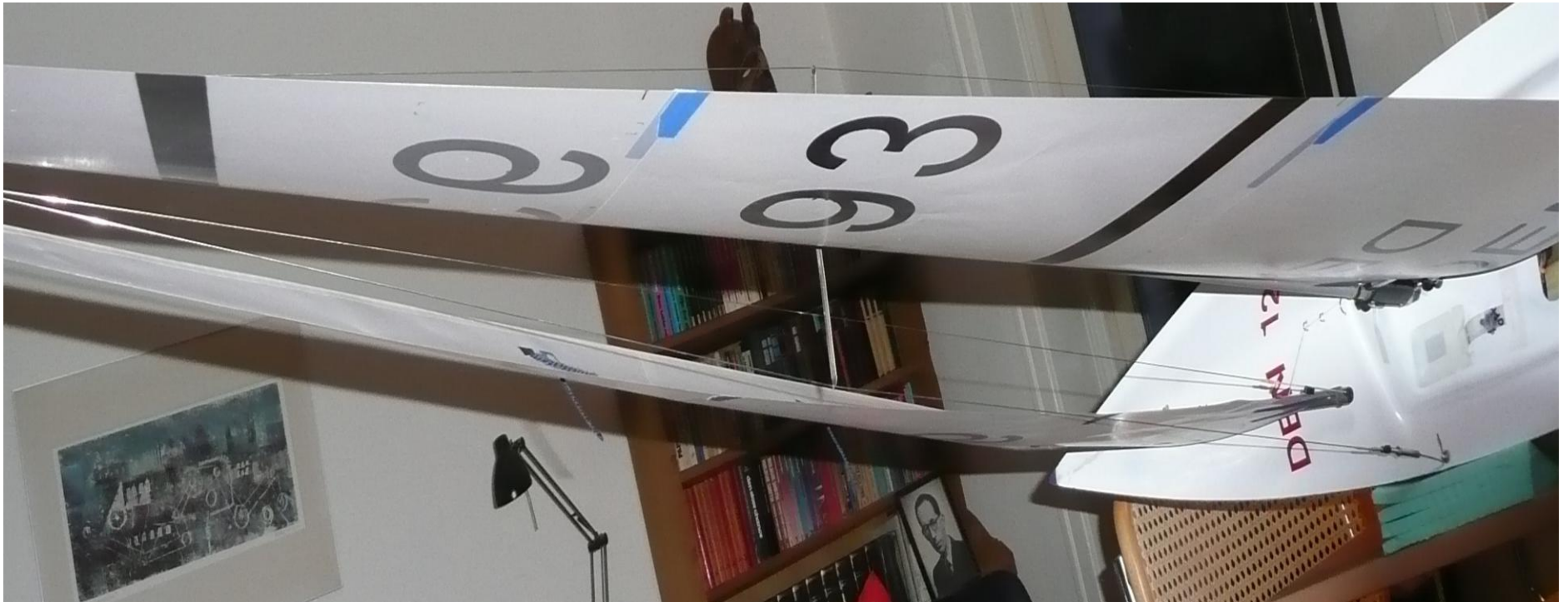
Her er den sat for meget.

Slottet bliver større og større, jo højere man kommer op.



Toppinglift

Korrekt: Slottet er det samme hele vejen op.



Toppinglift

Lidt tip til toppingliften:

Den skal laves så den er nem, at justere. Helst så det er nemt, at lave meget små justeringer, jeg operere med justeringer på halve millimeter.

Hvis man har problemer med, at toppingliften fisker sallinghorn, kan man afhjælpe at have en line fra toppinglift, rundt om forstag og tilbage på den anden side af sejlet. Huske at der skal være, nok slæk i linen, så den ikke påvirker sejlet.

Dybde storsejl

Man kunne også kalde det, justering af skødbarm.

Justeringer af skødbarmen på bommen, påvirker næsten kun den nederste trediedel.

Dybden justere jeg efter søen, jo mere sø jo dybere sejl.

Dybde forsejl

Trimmes som storsejlet.

Kun i helt let luft, skal man passe på med at gøre det for fladt. Hvis det er for fladt, kan båden blive lægerrig.

Forsejlsskøde

Med hensyn til skødningen af forsejlet, så sejler jeg næsten altid med den samme skødevinkel.

Det er kun i helt let luft, jeg skøder en lille smule ud. Dette gøres for, at åbne slottet mellem storsejl og forsejl op. Dette giver et bedre flow over sejlene, og modvirker lægerrighed.

Jeg kender ikke vinkelen, da det er afstanden mellem mast og forsejlsbom, jeg bruger. Så målene der følger, skal tages med et gram salt, da de afhænger af hvor på bommen, at svirvelen sidder.

Forsejlsskøde

A-rig: 55-60 mm (lidt mere i helt let luft)

B-rig: 55-60 mm

C-rig: 60-65 mm

Jeg har ikke de nøjagtige måle, da jeg aldrig måler med linial, men bruger fingrene som målestok.

Storsejlsskøde

Jeg har aldrig målt op, hvor meget storsejlet er skødet ud. Det er vel 5-15mm fra skødeposten, og afhænger af vind og sø.

Storskødet er det sidste jeg trimmer, og kræver at man har prøvet, at have båden på vandet, for at fin trimme det.

Jeg trimmer storskødet efter, om båden er læ eller luv gerrig.

Storsejlsskøde

Generelt vil jeg gerne have en neutral eller næsten neutral både på kryds. Her er det vigtigt, at den under ingen omstændigheder er læ gerrig, så hellere lidt luvgerrig, hvis man ikke kan få den helt neutral.

Læ/liv gerrighed skal kun trimmes, ved hjælp af storskødet. Når der trimmes, så gøre det kun i step af 1mm.

Tjekliste

- Stil hægstag
- Juster kickingstrap
- Juster mastram
- Juster Cunningham og/eller jackstay
- Kontroller forsejlsskøde
- Grov juster storsejl
- Prøve sejl båden og fin juster storskøde.
- Efter ca 5-19 minutters sejlads, går det hele igennem igen.

Spørgsmål