

Lite lösningar som gör livet lättare...

Möjligheten att lätt kunna trimma dina segel efter rådande förhållande är väsentligt för att behålla bra fart och höjd under kryss när vindstyrka och vågornas karaktär ändras. På *Älvan* har vi provat ett antal olika lösningar på dragningar av trimtampar, fall och skot som möjliggör att vi lätt, på tre man, kan driva båten framåt. Lösningarna är inte unika och inte våra egna. De är inte heller de ända som fungerar. Följande beskrivning kom till då jag fick lite tid över i väntan på gastarnas ankomst till Österskär, där jag låg med båten före SM 2008, och för att jag behövde bilder för vårens återinstallation och eviga funderingar på hur jag tänkt och hur tamparna borde dras.



Babord; från ytterst till innerst; storseglets bomuthal, storfall, storcunningham, och kick
På däck babords reglering av fockskot. Observera den extra råttan placerad bakom vinsch – kan anses redundant men har till att hjälpa till att lösa problem när de uppstår. De två öglorna monterade vid nedgångsluckan är för att hänga upp spinnakersäcken i. Vinschen kan anses onödig; används endast vid justering av storseglets hissning under segling.



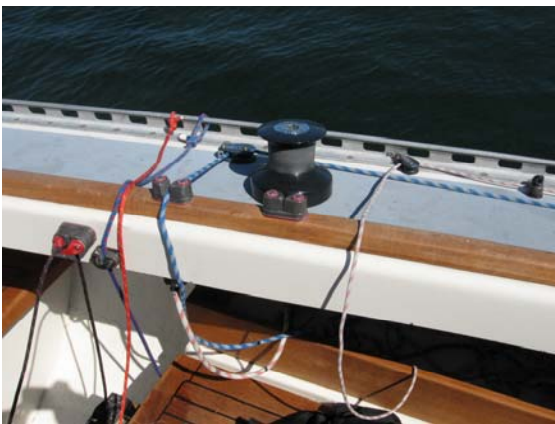
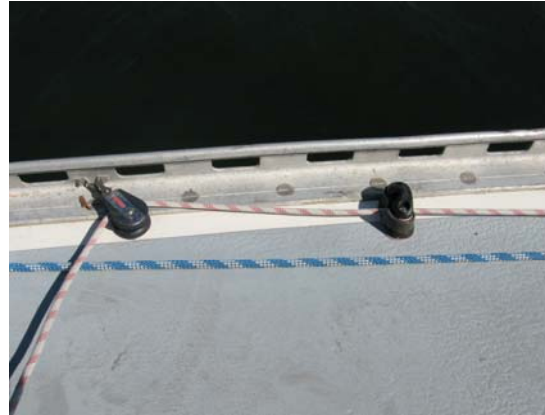
Styrbord; lift med möjlighet att fördäcksgasten sträcker lift och låser i blockets råtta (mellersta bild); fockfall, spinnakerfall som löper ut genom mast på ca 2 m höjd och kan låsas med råtta (övre bild). På däck reglering av löparens läge på fockskotskenan (övre bild). På däck styrbords reglering av fockskot (nedre bild). Observera den extra råttan placerad bakom vinsch – kan anses redundant men har till att hjälpa till att lösa problem när de uppstår.



Kickstång fäster in i däck något akter om mast vilket medför att bommen trycks både uppåt och utåt. Kick 1:12.



Cunningham stor 1:4 kopplas i ögla i mast och med krok o seglet. Samma ögla används vid revning av crusingstor.



Fockcunningham löper genom segel och ett mycket litet och lågt infäst block i däck (övre bild, vänster). Cunningham löper vidare på babords till en utväxling (1:3) (övre bild höger) och vidare på babords sida genom ett bryt block vid röstjärnen (mellersta vänster bild) och vidare till råtta placerad något framför babords vinsch och ute vid relingen (övre höger och nedre bild). Block efter råtta ger möjlighet att sträcka upp cunningham från valfri position ombord. Observera specialtillverkad schackel som medför att schackeln kan dras förbi skarv mellan wire och skaftet på pressad ögla (övre vänstra bild).



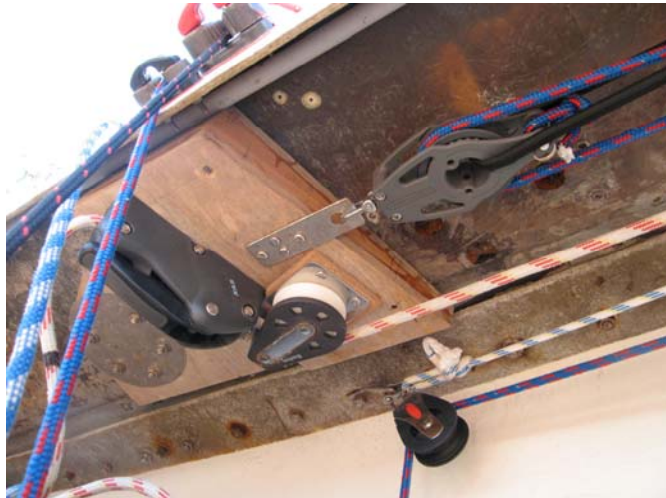
Fockskot och focktravararrangemang Harken blockets ”infästningsöron” är reducerade för att de skall kunna ledas i öglebulten. Öglebulten är bultad löst så att den kan rotera i vagnen och därefter är bult och ögla sammansvetsade (vänster bild). Blocken till fockvagnens justering är specialtillverkade för att eliminera att linor fastnar. Anledningen till att linan är omlänkad ca 170 grader innan den når det skivboxen är för att erhålla samma vagnsläge på båda halsarna (höger bild, observera att uppåt i bild är föröver).



Fockskot 1:2 vid övergång wire till dynemalina på fördäck (övre bild). På styrbords sida; utväxling 1:2 blir 1:4 (nedre vänster bild) och utväxling 1:4 blir 1:8 (nedre höger bild) som går till sittbrunnen (nedre bild, skena del av genua skena)



Backstagen är kopplade till en grov och en finjustering ovan däck; dels för att erhålla tillräcklig slaglängd dels för att om backstagen fastnar i annan båt eller stolpe skall grovändan kunna löpa ut och ej medföra skada på båten.



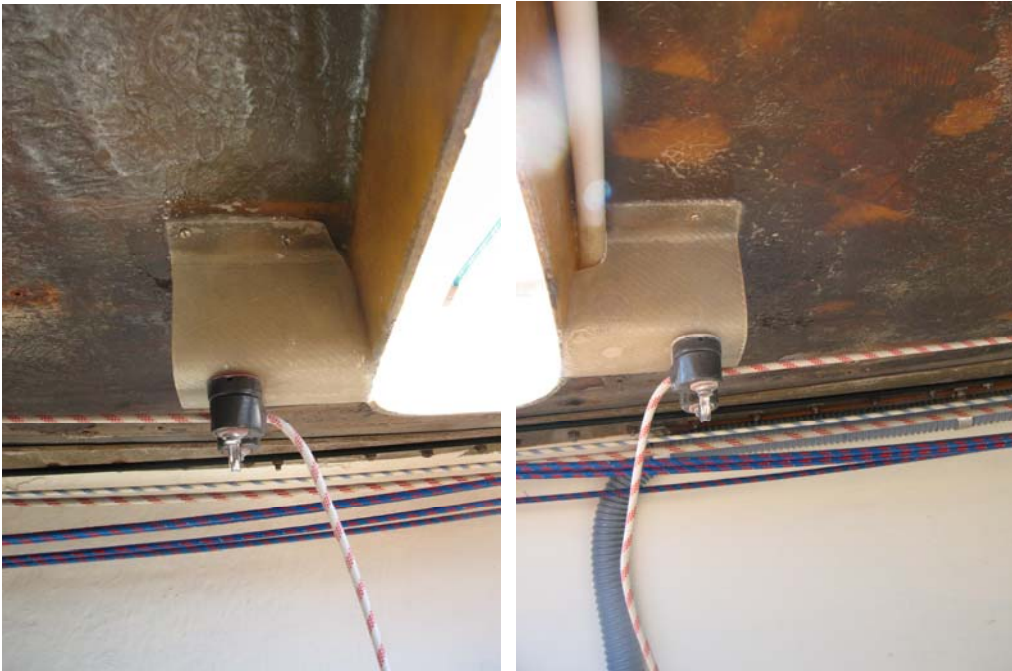
Under däck går grovjusteringen via brytblock till avlastare (höger bild). Finjusteringen (1:2) utvecklas först till 1:4 och senare till 1:16 med hjälp av ett fiolblock. Svart gummikord drar ut finjusteringen; slaglängd erhålls genom att gummikorden vänder framöver med hjälp av ett brytblock. Backstagets finjustering leds via ett block ner mot sittbrunnens durk (höger bild). Endast styrbords sida visas.



Babords fin och grovjustering av backstag är placerade något framför storskotsvagnens justering.



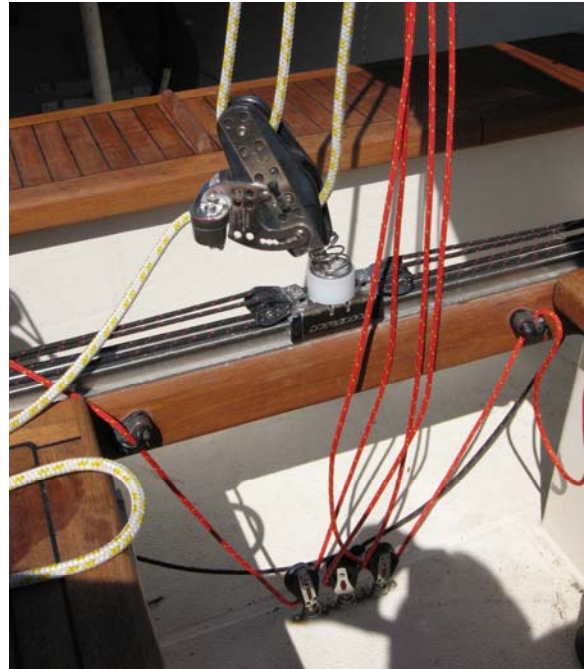
Backstagen länkas genom akterspegeln, finjustering, och genom hål i däck, grovjustering, med hjälp av kullagrade trissor som monterats i stående glasfiberskivor som plastats fast i akterspegel och däck.



Häckstag går att reglera på styrbord och babords sida akter om sarg (nedre två bilder). Utväxlingen är endast 1:8 vilket är tillräckligt för en skarven profil (övre bild). På övre bild syns delar av wire (längs ner i bild), blå lina med utväxling 1:2 och fyrdelat block samt två block för att erhålla rätt riktning på linorna.



Storskot fasts med tamp runt bommen och genom storseglets skothorn. Detta arrangemang innebär låg friktion i samband med justering av uthal och mindre antal komponenter som kan gå sönder.



Storskotet är delat på tre ändar; en grov med utväxling 1:4 och fin på styrbord och babords sida med utväxling 1:8. De senare skulle mycket väl kunna vara utväxlade 1:8 med gott resultat. Arrangemanget att fästa blocken i durken genomfördes för att erhålla maximal slaglängd. Påsen i läder runt dubbelblocket (vänster bild) är där för att skona båt och besättning i gippar.



Justering av skotvagnen, svart lina, är utförd med endast en lina; drar man i den vagnsjustering som är i lä från lovart så lossar linan ur råtten och vagnen kan dras upp i lovart. Arrangemanget är i *Älvan* onödigt; fast skotpunkt hade fungerat lika väl under bankappsegling.



Ändarna på linorna tillhörande finjustering av backstag och storskot är infästa i sargen för att alltid vara tillgängliga för gast och rorsman sittandes på relingen. Framför dessa linor syns styrbords sugga och spinnakervinsch (med förtöjningstamp).



Spinnakerskot block på akterdäck med stopp svetsat till bygel för att få fjäderlasten rätt.



Masttopp; lösning för den som har köpt en båt med något kort mast.

Johan Davidsson, 2008, *Älvan*