

# Segla VEGA råd nr. 3

## RIGGA PÅ, SPÄNNA UPP OCH JUSTERA

Förra gången, I RÅD NR 2 hotade jag med mer teori. Men nu är det snart dags att sjösätta och rigga, därför sparar vi på teorin till nästa torrseglingssäsong. Den här gången tar jag upp diskussion om hur man kan gå till väga för att få riggen att stå rak och effektiv.

### **PÅMASTNINGEN.**

Den brukar vara lätt panikartad för många av oss. Där jag mastar på sveper snabba motorbåtar förbi. De gör gärna en sväng in förbi mastkranen för att vinka just när jag har masten på däck och ännu inte hunnit sätta fast några vant. Jag har därför blivit införstådd med att man måste vara snabb i de kritiska ögonblicken. Några saker tar tid och jag ska här gå igenom dem och ge några råd. (Sedan detta skrevs har jag satt "gångjärn" vid mastfoten och reser numera masten för hand).

#### **1. MEDAN MASTEN ÄNNU ÄR KVAR PÅ MARKEN.**

Mät längden på de två toppvanten och kontrollera om de är lika långa. Om inte så notera skillnaden och märk ett av de så du kommer ihåg vilket som var det längsta. Om du ännu inte fyllt i ditt mätprotokoll för klassbevis så är detta ett bra tillfälle att ta de erforderliga måtten på masten. Se till att toppvanten är väl najade eller på annat sätt fästa i spridarna, och att spridarna är något vinklade UPPÅT. Det ska vara samma vinkel mellan spridarna och vantet över resp. under spridaren.

#### **2. FÖRBEREDDA VANTSKRUVAR.**

Sätt fast alla vantskruvorna på stag och vant. Vänd dem så att alla vantskruvorna går åt samma håll, t.ex. medsols för uppspanning (som när man drar fast en skruv), motsols för avspänning (som när

man drar ur en skruv). Ta av de nedre bultarna i respektive vantskruv och stoppa dem i en djup ficka. Tejpa nedre delen av röstjärnen (de rostfria byglarna) så att vantskruvorna inte skall kunna halka på sned medan riggen är slak. Vantskruvorna kan fastna i snett läge och sedan böjs när vanten stramar upp.

#### **3. KABLAR GENOM HÅLET I DÄCK INUTI MASTFOTEN.**

Att försöka peta ner elkablarna till topplanternorna m.m. genom hålet i däck med masten hängande 1 dm över ett båtdäck som när som helst kan häva sig i en våg är att inbjuda olyckan till fingeravklippning. Jag brukar därför i förväg binda och tejpa en rätt lång, klen lina till änden av kabeln (kabelknippet) och mana denna lina genom hålet, medan masten ännu är på betryggande avstånd från däck. Sedan ber jag någon vara nere i båten och hålla linan sträckt under hela påmastningen samt skrika "kabeln klar" högt och ljudligt så snart denna kommit klar ur genomföringen.

#### **4. PROVISORISK MINIMI-UPPSTAGNING AV MASTEN.**

Sedan gäller det att få dit masten mellan två motorbåtssvall. Det räcker att de fyra undervanten är någorlunda ansatta för att masten ska stå kvar. Stoppa bultarna genom vantända och vantskruv och fäst dem kvickt med ett par varv maskeringsstejp. Försök inte att genast få dit de permanenta låsningarna med saxpinnar, ringar eller dylikt. Det kan Du ordna senare! Fira sedan omedelbart ett betryggande antal varv på maststroppen, så att ingen oönskad hävning kan förorsaka ryck i masten. När Du kommit bort från mastkranen kan Du i lugn och ro sätta fast de övriga vanten, byta till per-

manent säkring och göra en provisorisk anspänning bara så att riggen är rak utan spänning.

## 5. UPPSÄTTNING AV TOPPVANTEN OCH EN FÖRSTA PROVISORISK ANSÄTTNING AV UNDERVANTEN.

Det gäller nu att få masten att stå "lodrätt i tvärskeppsled". Härmed menas att masten inte ska luta i sidled, vare sig åt styrbord eller babord. Det gör Du genom att:

- lossa på undervanten så att dessa har ett litet slack.
- sätta an toppvanten så att dessa är "raka" men inte spända.
- se till att toppvantskruvarna är idragna precis lika många varv på styrbords och babordssidan.
- mät avståndet mellan däcket och vantets nedre ända, det ska vara samma mått båda sidor om vanten är lika långa (om så inte är fallet, justera för olikheten genom att vrida en av toppvantskruvarna)
- sikta upp längs storsegelrännan och kontrollera att masten är rak. Om inte justera med undervanten. Sätt an undervanten så att dessa är "raka men inte spända".

Nästa moment avser att ge toppvanten en lagom spänning. För detta finns många metoder. Har man mätinstrument, ska man naturligtvis använda sig av dem. Här ska beskrivas en metod, utarbetad av Seldén, som kräver endast hemmagjorda hjälpmedel.

- Skaffa två st 2 m tumstockar, eller gör i ordning två träribbor vardera 2 m långa. (Ribbor är faktiskt att föredra för de håller måttet säkrare). Men se till att de är lika långa och gör den ene änden rätt tunn, ca. 3 mm, och kapad vinkelrätt mot ribban.

- Tumstocken/Ribban "ställs" på vantskruvens övre begränsning och dess översta ände tejpas fast och säkert till vantet. Det brukar behövas några ringar tejp eller garn längs mätribban för att den ska stanna intill vantet. Men observera att ribban ska kunna glida här.
- Spänn sedan toppvanten samtidigt, d.v.s. ta ett varv på den ena vantskruven, sedan ett på den andra o.s.v. till det uppstått ett mellanrum mellan ribbens ände och vantskruven på 2–3 mm. Använd skjutmått.

## FYSIKALISKT HÄNDER FÖLJANDE.

En last som töjer 2 m av en 19-trådig rostfri vajer 1 mm, ger en spänning som motsvarar 5 % av vajerns brottlast. Rigg- en kan (enligt Seldén) lämpligen spän- nas till 15 % av brottlasten, vilket alltså motsvarar 10 % av deplacementet, d.v.s. för en VEGA-kryssare ca. 10 % av 2,5 ton =250 kp. Brottlasten för en 5 mm rostfri 19-trådig vajer, vilket är minimi- dimension för VEGAN, är 2200 kp. 10 % av detta uppnås vid en uppspanning med 2 mm enligt ovan, vilket ger spänningen 10 % av 2200 = 220 kp vilket ungefär motsvarar 10 % av deplacementet. Om vajern är 6 mm (brottlast 3200 kp) ger 2 mm en spänning på 320 kp vilket alltså väl uppfyller minimi-kravet. Det ovanstå- ende resonemanget förutsätter naturligt- vis att mastbalken inte sviktar. Men det gör den, t.o.m. om den är förstärkt, (mastbalken ger med sig med tiden) och då blir spänningen i riggen mindre. Det är därför inte så kritiskt om uppspän- ningen skulle bli 3–4 mm i stället för 2– 3 mm. Men vad som är viktigt, det är att spänningen är lika på båda sidor. Så använd skjutmått, och var noggrann!

## 6. MASTENS LUTNING I LÅNG- SKEPPSLED.

OM masten ska luta akterut eller inte och hur mycket är en fråga om personlig

smak och seglingsteknik. Själv föredrar jag att ha masten tämligen vertikal, vilket ger endast ringa tryck på rodret under kryss. Men andra VEGA-seglare (som ofta seglat ifrån mig) vill ha en båt mera bestämt vill upp i lovart. De trimmar masten mera akterut i sitt "viloläge". Sätt alltså an förstaget som du vill ha det, lås vantskruven i detta läge. Akterstaget ska vid detta vara "rakt men utan spänning".

## 7. ANSÄTTNING AV UNDERVANTEN.

De undre vanten måste man trimma in medan man seglar. Normalt ska de förliga sättas an något hårdare än de akterliga. Segla bidevind – det bör blåsa åtminstone 3–4 m/s – skota normalt, ta inte hem på akterstagsträckaren, sikta upp längs storseglets infästning i masten. Om masttoppen böjer åt lä, vilket är det vanligaste, och om Du bedömer att Du satt an toppvanten med maximal spänning enligt ovan, så ska Du släcka på ett av undervanten. Sikta upp längs sidan av masten och se om toppen böjer sig för- eller akteröver. Om toppen går förut, vilket är det värsta för storseglet, så ska du släcka på det akre undervantet. Men inte mer än masten ungefär rak eller med en svag böjning akteröver. Om masttoppen böjer åt lovart, ska du ta hem på något av undervanten, troligen det förliga. Dessa justeringar kan Du troligen inte göra när det är fullt drag i vanten, utan Du måste först gå över stag och sedan arbeta på läsidan. (Använd stövlar! Det är kallt i vattnet i början av maj). Sedan upprepar Du proceduren på den andra sidan: Sikta upp längs masten, observera, gå över stag, justera. Och så om igen med allt mindre justeringar tills Du är någorlunda nöjd. Det brukar ta en 3–4 slag. Därefter sätter Du an akterstagsträckaren maximalt. Siktar upp längs sidan av masten, medan Du seglar bidevind. Masttoppen bör nu böja sig tydligt bakåt. Förskjutningen kan vara ungefär lika mycket som mastens di-

mension i långskeppsled, 12–15 cm. Den krökning masten får på detta sätt hjälper Dig att ta buken ur storseglet när det friskar i. Om krökningen blir för stor, måste Du motverka detta genom att släcka ett varv eller två på det förliga undervantet och ta hem lika mycket i det akterliga. Tvärt om ifall masten är för rak.

När detta är klart brukar det smaka bra med en kopp kaffe i en lä-vik. Sedan är det bara att ta sig till startlinjen till Lidingö Runt eller motsvarande vårfestival i andra vatten. Det känns tryggt att veta att vad det kommer an på masten så kan Du segla ifrån vilken VEGA som helst.

Emellertid, det är inte helt klart än: När Du seglat skarpt några gånger har riggen satt sig, trimmet kan ha ändrats. Därför bör Du kontrollera masten då och då under säsongen och justera när det behövs. Det tycks inte vara viktigt för snabb segling att vanten är hårt spända. Däremot har det stor betydelse att masten förblir rak (inte böjer åt lä eller lovart).

## 8. VILOLÄGE

Låt inte riggen stå spänd när Du inte använder båten. Det ger stora påfrestningar på skrov och beslag. Tänk på att – faktiskt – de flesta dyggen under seglingssäsongen ligger båten vid brygga och boj. Därför bör Du spänna av riggen innan Du lämnar båten, för en vecka eller längre. Släck maximalt på akterstagsträckaren och öppna – gånga ur vantskruvarna till toppvanten ett antal varv. Bestäm ett visst antal, t.ex. 7, och håll Dig till det. Gånga ur lika mycket på båda sidor: först 3 varv på den ena sidan, sedan 7 varv på den andra sidan, sedan de återstående 4 varven på den första.

Mycket nöje! Lars Lemby