

# ODYSSÉ

SVENSKA KRYSSARKLUBBENS MEDELHAVSSEGLARE — nr 1/2022



# Konsten att segla när det antingen blåser för mycket eller för lite

En ren botten och moderna segel gör underverk för oss som gillar att segla. Ibland funderar vi på om vi utgör en utdöende ras, vi som föredrar att segla även om det inte blåser "tillräckligt" eller rakt emot.

TEXT OCH BILD: EVA OCH HÅKAN LANDBERG

**N**är vi jämför med andra seglare så kommer vi fram till att vi seglar betydligt mer än de flesta.

Vi berättade för några engelska vänner att vi brukar reva när det blåser över fem sex meter per sekund. De ser på oss och utbryter sedan förvånat:

– Men det är ju då vi börjar segla!

## En budget/priorfråga

Vi vet att de som har lite tyngre, ibland långkölade och mastheadriggade, långfärdsbåtar kanske inte har riktigt samma nytta av moderna lättvindssegel. För en del är det också en budget/prioriteringsfråga.

De flesta vi möter seglar, liksom vi, lättare och partialriggade båtar. Då kan man göra mycket för att det ska gå bra att segla i lättare vindar. Det är denna typ av båt vi i första hand refererar till i denna artikel.

## Gennakern står stabilt

Gennaker är kanske det segel man först tänker på. En modern allround gennaker för långfärdssegling sys idag så att den blir väldigt stabil och lättseglad.

Vi upplever att den nästan alltid, i lättare vindar, står så stabilt att vi kan lämna ratten och styrningen åt autopiloten så länge vinden är stadig. Inomskärs bakom öar eller i lite friskare vind och högre sjö kräver den mer uppmärksamhet.

Utvecklingen av gennakern har gått mot mindre segel med ett bredare register. I dag kan man segla mellan mellan 45 grader och 150 grader relativ vindvinkel med sin gennaker.

Vi har upptäckt att om vi rullar in storseglet kan vi segla plattläns. Praktiskt ibland men vi föredrar storsegel och spirad focck. Vi har ännu inte vågat prova att segla med gennakern i lovert men vi vet de som gjort det med framgång.

## Allt trendigare segel

Trenden går mot att använda gennakern mer och mer även på längre överfarter.

Att kalla den lättvindssegel är kanske fel. De flesta gennakrar sys för att klara vind väl över tio meter per sekund. Då duken är känslig för solsken är det inte alltid som ett segel håller för en jordenruntsegling.

Vi har seglat nästan 20 000 sjömil →



En modern gennaker på rulle är ganska smal och står stabilt högt mot vinden.



Vi går över spegelblankt vatten söder om Menorca men kan ana att det finns lite vind i masttoppen. Motorn slås av och vi rullar ut storsegel och Code 0. Sedan kan vi njuta stillheten medan vi glider fram i drygt två knop med en vind i masttoppen på bara en meter per sekund.



Vi gör åtta knop i halvvind och gammal sjö för revad stor och focck när vi lämnar Korfu för att gå till Malta. Observera de runda märkena på storseglets underlik. De markerar hur långt vi ska rulla för att hantera latorna på ett bra sätt.

Babystaget och checkstay är satta för att stabilisera masten.

Hårdvindsfoccken ligger på hakad, med skoten trädde, i sin säck som förberedelse för om vinden skulle friska i.

Code 0 är satt som förberedelse för avtagande vind under natten, ingen vill gå på däck i onödan när det är mörkt.



Halvvägs till Malta har vind och sjö lagt sig. Code och hårdvindsfocck i halvvind ger maximal yta och god fart. Gennaker kunde varit ett alternativ. Förmodligen inte mer fart i detta läge, bara mer arbete – men bättre om vinden senare vrider med.

## Gamla storseglet med kolfiber och kevlar – fantastisk form men svårt att rulla in. Det skrotades inför Medelhavet då duken var helt slut efter sju års segling.

i europeiska vatten sedan vi köpte vår gennaker för sju år sedan. Nu börjar den bli lite sliten i akterliket men vi tror den ska hålla några år till.

### Rulle eller strumpa?

Det finns i dag bred erfarenhet bland de mer kunniga segelmakarna om gennaker för långfärd.

Ska du köpa, välj då en segelmakare som har referenser från långseglare och bra kvalitet på sin duk. Billigare nylondukar tar upp mycket vatten och blir tunga.

En fråga ni kommer att få är om ni ska ha rulle eller strumpa? Vår förra hade strumpa. Den krånglade så vår nuvarande har rulle.

### Jobbig över tio

Rullen funkar bra i lättare vindar och är väldigt praktisk om man enkelt vill kunna rulla ut igen, till exempel vid gipp eller efter att ha kört genom ett bälte med svag vind eller runt en udde i skärgården.

Vi har några gånger rullat in i sjögång och vindar en bra bit över tio meter per sekund. Då blir rullen riktigt jobbig och vad vi förstär hade det varit mycket lättare med en bra strumpa.

Vår metod att klara det hela är att köra med motorn så fort det går med vinden så att trycket lättar medan vi rullar in.

### Hornet kan fladdra

Vanligast i dag är att använda en rulle som rullar från toppen och nedåt, typ Seldén GX. Vår erfarenhet är att vi får en kompakt rulle som kan stå kvar inrullad.

Hornet är ofta svårt att rulla bra och det kan fladdra om rullen står kvar när vinden tar i.

Vi har valt att rulla med kort rull-lina. Då måste vi vara två, den ena rullar på fördäck, den andre är i sittbrunnen. Då det inte alltid är lätt att rulla vare sig in eller ut är det bra att man kan se seglet medan man rullar.

### Bästa lättvindsseglet

Code 0 har blivit vår favorit som lättvindssegel. Vi använder det gärna och ofta. I första hand för att det har

ett så brett register och kan användas på bidevind.

Med inrullat storsegel kan vi använda Coden ned till plattläns då den med fördel kan spiras i lovert, antingen med storsegel eller focck i lä. Den är lätthanterlig då den rullas som en vanlig genua och vi har rull-linan dragen till sittbrunnen. Till skillnad från gennakern blir det inte jobbigt att rulla och det krävs bara en person för att rulla in eller ut.

Coden kan också stå kvar för om foccken om vinden friskar i eller möter så att det behövs några korta slag bland öarna i skärgården. Att stagvända med Code 0 är inget man vill göra för ofta, särskilt inte med liten besättning. Då ska seglet rullas in för att komma runt förstaget och sedan rullas ut igen på andra sidan.

### Sydd runt linan

I dag syr man ofta Code 0 som en stor genua och för långfärdsseglare gärna med lite högre halshorn. Den är sydd runt sin torrosionslina (rullen) och fungerar i praktiken som en vanlig genua. Den är relativt kort och därmed lättrollad.

Vår har drygt halva ytan jämfört med gennakern. Skotar man ett bra storsegel med bommen något i lovert går det – i lätta vindar – att segla lika högt mot relativa vinden som med focck.

Vi har till och med seglat högre mot sann vind, och fortare så klart, än jämnstora båtar med krysställ.

### Solskydd blir för tungt

Vi köpte vår Code 0 innan vi seglade till Medelhavet. Hemma igen efter fyra somrar hade vi använt seglet så mycket att aktersta panelen måste tas bort.

Nu är seglet lite mindre men fortfarande lika bra och vi räknar med att ha det flera år till. Vi skulle kanske inte låtit det sitta uppe så länge när det inte användes men då hade det inte blivit lika mycket använt.

Tyvärr går det inte att ha solskydd på Code, det blir för tungt.

Vanligast i dag är att använda en rulle som rullar från botten och uppåt, typ Seldén CX. En del segelmakare förordar

rullar som rullar uppifrån och ned då de kan ge en kompaktare rulle.

### Krysstället

Vad gäller krysställ för långsegling finns många möjligheter. Flera olika sätt att skära och många olika material från traditionell vävd dacron till avancerade laminatkonstruktioner och 3D-segel. Det är en pris/prestanda fråga.

Intressant är att de mest avancerade seglen, som har bäst seglingsprestanda, kostar mycket, är känsliga för hur de hanteras och har kortare livslängd. Traditionella dacronsegel tål bättre att hanteras, beslås på bommen eller stoppas i säck.

Olika sätt att skära kan diskuteras. Det beror mycket på vilken duk man väljer. Styva dukar, som de flesta bra laminatdukar, kräver radialsärning för att få bra form. Dacron kan sys på flera sätt där en mer avancerad särning kostar lite mer men ger bättre form och prestanda.

### Diskutabla lattor

Lattor eller inte i en rullstor diskuteras bland långseglare. Om riggen är designad för storsegel med lattor riskerar man att tappa prestanda med segel som saknar lattor.

För traditionella storsegel, som inte rullas, har man i stället tre val; inga lattor, kortare lattor eller genomgående lattor. Därtill Cunningham eller inte och två eller tre rev.

Lattor, oavsett segel eller riktning innebär att man syr på fickor på seglet. De nöts lätt och behöver därför underhåll med jämna mellanrum.

Vi har lattor i vår 110-procentiga fock och kollar fickorna ofta. Nästan varje år har vi fått reparera eller förstärka, då framför allt de nedre nöts mot rigg och vant vid varje stagvändning.

Den bättre formen är värt besväret för oss. Vill man ha ett mer underhållsfritt segel kanske man ska välja bort lattorna i förseglet.

### Vi valde Dynema/Spectra

Vid köp av nya segel bör man välja med omsorg och prata med flera av de stora tillverkarna. Beskriv er rigg – gärna med ritning – hur ni seglar och vilken segling ni planerar de kommande åren.

Räkna med att få lite olika förslag från olika segelmakare. Segelmakarna har erfarenhet av de dukar de använder och kan beskriva alternativ för lattor, dukval och skärning och skillnader i pris, livslängd och prestanda.

Vi har valt en laminatduk med taft av Dynema/Spectra fibrer (DYS från Dimension-Polyant) för rullstor och rullflock. Den kombinerar formstabilitet med slitstyrka.

Priset är relativt högt men kostnaden per säsong blir lägre än för dacron om man seglar mycket. Man får dessutom bra form under hela livslängden.

### Vi blev väldigt nöjda

Det var intressant att jämföra med seglarvänner som hade bytt från några år gamla dacronsegel till samma laminat och skärning som vi valt. De upplevde betydligt bättre prestanda medan vi fick sämre prestanda då vi bytte från avancerade, men svårullade och kortlivade, kevlar/kolfiber-laminat till crusinglaminat.

Man får vad man betalar för och vi var båda väldigt nöjda med våra nya segel.

### Ska man kompensera buken?

För försegel som ska rullas använde man tidigare alltid bukkompensator. Nu finns det segelmakare som syr segel skurna för att stå väldigt bra inrullade – utan kompensator.

Vår rullflock, med lattor och utan kompensator, var med till Skottland 2015 och har fortfarande, efter nästan 20 000 sjömil i europeiska vatten, bra form om än med en något gråare färg.

### Ganska bukig stor

Vår rullstor är relativt bukig för att funka bra med våra lättvindssegel. Den har relativt korta (2,5 meter) vertikala lattor och är sydd med översta lattan ganska nära mastliktet. Det innebär att när vi ”tar första revet” genom att rulla in översta lattan i masten, har vi fortfarande ett ganska stort, planare segel.

Det revet tar vi gärna redan vid sex meter per sekund på kryssen. Vi får bibehållen fart och höjdtagningsförmåga utan onödig krängning. Och vi är redo för mycket mer vind. →



Plattläns med spirad fock på väg in i Engelska kanalen från Atlanten. Vi skotar focken med gennakerskotet för bra skotpunkt utan nötning. Då kan vi också gippa eller lova utan att gå upp på fördäck. Vi sänker bommen mot däck och kan sedan använda fockskoten utan att haka av något från bommen.

Nedhal från bomnocken till fördäcksknappen och sedan till sittbrunnen. Bomliften, som också är dragen till sittbrunnen, sitter här i ”Seldenfästet” mitt på bommen. När vi såg hur bommen rörde sig flyttade vi redan nästa dag även liften till bomnocken.



Slör i kuling för mycket små segel. Vi gör ändå runt sex knop, över sju i ”surfarna”, vilket känns lagom i den höga atlantsjön. Focken är skotad med gennakerskot och spirbom för att hålla den så still som möjligt. Av samma skäl drar vi ned storbommen i midskeppsknappen med en talja vi beslår i sittbrunnsknappen för att enkelt kunna lossa. Linan är lång nog att klara en gipp utan att flytta taljan, allt för att undvika att gå upp på däck.



Första och enda gången vår stormfock varit hissad.



Ankarseglet gör att vi ligger lugnare. Med kort hanfot når vi att haka på det ovanför så att det sitter stabilt. Vi hissar med dirken och skotar med spirbomsnedhallet i mastfoten; båda är dragna till sittbrunnen så att man enkelt kan hissa och bärga själv. Seglet minskar inte bara rycken och lasten på ankaret, det gör också solcellerna effektivare då båten inte svänger så mycket.

**Ny fock inför vårt Skottlandsäventyr. Den gamla var nästan slut och byttes därför efter fem år och mindre än 10 000 sjömil segling. Den nya lever än efter sju år och har bra form trots nästan 20 000 sjömil.**

### Travare ger flexibilitet

Med ett storsegel med travare har man fler variabler att jobba med. Man kan kröka masten mer och man kan använda Cunningham eller ett relativt kort "utplaningsrev", vilket vi föredragit på tidigare båtar.

Här är det viktigt att välja bra travare som inte kinkar och klarar lasten från genomgående lattor. Lazyjacks och segelpåse på bommen tillsammans med ett bra revsystem typ "single line" underlättar livet.

### Lättanvänt i alla väder

Många långseglare föredrar storsegel utan rulle. Vi har naturligtvis haft olika versioner av segel med travare på många tidigare båtar och vi har provat några olika rullsystem. Det gamla rullsystemet vi hade skulle vi inte vilja segla långt med.

Nu har vi ett Seldénsystem från 2015 i en styv mastpipa och det funkar utmärkt. Vi hanterar det till 100 % från sittbrunnen och det är mycket lättanvänt i alla väder.

Vi skulle inte vilja gå tillbaka till storsegel med travare. Håkan minns med fasa det bindrev han slet med över Atlanten 1977. Hela besättningen på fem personer krävdes för att reva 55 kvadratmeter styv duk.

### Och när det blåser mycket?

Vad gör man när det blåser mycket? Rullar in mer, är väl svaret för de flesta.

Det funkar bra enligt vår erfarenhet. Men en kutterfock är en bättre lösning om man har rigg för det. Den kan vara permanent på rulle, hakad på ett löstagbart kutterstag eller fristående på rulle.

Om den sistnämnda riggningen finns olika uppfattningar. En del segelmakare säger att det funkar bra medan andra har dålig erfarenhet och avråder.

Vi har en hårdvindsfock som vi hakar på det löstagbara kutterstaget. Lite krångligt, men de gånger vi gjort det har vi upptäckt att båten går stabilare, högre i

vind, torrare och med mindre krängning jämfört med inrullad fock.

Vi har också en stormfock som vi är glada för att vi aldrig behövt använda.

### Inte riktigt men viktigt

Ankarseglet är kanske inte ett riktigt segel men viktigt. Det får båten att röra sig lugnare vid boj eller för ankar. Vi använder det gärna om det blåser. Båten svänger mindre, det rycker mindre i boj eller ankare, belastningen på ankaret minskar och vi ligger tryggare.

Ankarseglet hissas fristående eller hakas på akterstaget och skotas förut. Det är helt plant skuret och ska spännas plant. Det förekommer även som ett dubbelt plogformat segel, till exempel från Lundh, vilket sägs ge ännu mindre svängning.

### Tack

Tack till Bengt på Albatross segel, Anders och Erik på UK Syversen i Göteborg, Henrik på North och andra kunniga vänner och bekanta för stöd i våra segelval och inspel till denna artikel. 🍷



**EVA OCH HÅKAN LANDBERG** har seglat tillsammans sedan 1999 och sedan 2013 sin CR 390 Sally bland annat runt England 2015 och Medelhavet 2017–2020.

Du kan följa deras äventyr på bloggen [www.seglingsresor.se](http://www.seglingsresor.se).