

Rejåla vinschar gör seglarlivet lättare att leva



Vid produktion av fritidsbåtar, liksom vid all annan tillverkning, ställs alltid ett antal olika krav mot varandra hos producenten. Man grälar internt om vad som är nödvändigt eller ej. Det är produktionssidan och inköpsidan som båda har 'långa' och 'korta' försäljningsstrategiska aspekter på allt som för tillfället ingår som komponenter eller tillbehör på den nyproducerade båten.

Över alla dessa inblandade kommer det därtill management-direktiv, som inte tolkas på annat sätt för de underställda än att 'alla där uppe' måste vara schizofrena när man ställer krav på både hög lönsamhet och hög kvalitet, samtidigt som båten skall betinga ett ur konkurrenssynpunkt lågt pris utan att verka påver – många önskemål som ska sammanfalla!

Den här klivenheten mellan kvalitet/

En sak är helt klar: majoriteten av svenska seglare åker omkring med alldeles för små – och få – vinschar på sina båtar. Den standardbåt existerar knappast som redan från början fått en rimlig storlek på sina genuavinschar, de viktigaste ombord. Skaffa nya, större kvarnar till denna huvudfunktion, och gör de gamla till 'service-vinschar', uppmanar Ronald Rübsamen i tredje delen av artikelserien om genvägarna till bättre segling.

prestanda och pris/lönsamhet drabbar förstås i sista hand konsumenten, dvs båtköparen.

Genom åren har ett av de absolut vanligaste sätten att spara på produktionskostnaderna varit att båtfabrikanten övertygat sig själv om att vi konsumenter till exempel inte behöver kraftigare och fler vinschar än vad varvet valt och bestämt.

Men att verkligheten är en helt annan än vad man föreställt sig hos tillverkaren finns

det mängder av exempel på. Man monterar vinschar med valda dimensioner så kläna att de inte är värda namnet när det blåser upp till hårt väder. Talar man om 'familjeseglaren' i reklamtexten, så ska banne mig också fruga och de halvvuxna ungarna klara av att ta hem på genuaskotet när det blåser 10 meter i sekunden. Men det gör de garanterat inte. Till och med en femtonårig

son, som sporras av chansen att hävda sin styrka gentemot pappa, går bet på uppgiften.

Det har till och med gått så långt så att det sedan några år tillbaka finns en kompletterande produkt med namnet Powerhandle, ett sinnrikt vinschhandtag som med sin relativt enkla teknik förbättrar den befintliga kläna vinschens dragkraft med nära nog tre gånger. Denna produkt har en stor potentiell kundkrets, och den kostar inte

ens hälften av vad en ny vinsch utan skotlåsning kostar. Nackdelen är att den inte ökar på antalet vinschar ombord, vilket också ofta är i underkant.

Anmärkningsvärt är att Powerhandle har skapats av kloka fritidssegelare just mot bakgrund av den rådande bristsituationen. Det är ett konkret exempel på det uppenbara behovet av bättre 'krafttillgång' för mängder av vanliga seglare, som nu seglar omkring med alldeles aviga vinschar.



na, av det skälet att man generellt från alla tillverkare anger en eller två dimensioner under vad man borde göra. Enligt tillverkarens rekommendationstabell skulle dessa 46:or vara avsedda för båtar i storleksklassen 34 till 38 fot! Att dessa 46:or, eller snarare den som använde dem, skulle fått det svettigt på en båt av den storleken är helt uppenbart.

Med våra nya, stora vinschar fick seglingen en helt annan dimension; plötsligt blev det lätt att skota hem genuan, inte bara i lätt väder, utan

UPP TVÅ STORLEKAR

Scampi-båtarna som producerades under sjuttio-talet var utrustade med större och starkare vinschar än konkurrenterna, vilket säkerligen berodde på att man till en början lanserade båten mer som kappsegelare än familjeseglare. (Detta var en försäljningsstrategi som senare ändrades och gavs omvänd prioritet, vilket medförde avgjort förbättrade säljresultatet – trots att det enda man förändrade var texterna i brochyren...)

Den båt jag själv är delägare i – Scampin Malinda, som tjänar som exempel i den här artikelserien – köptes på 70-talet som ett halvfabrikat och utrustades redan från början med samma kraftiga genuavinschar som standardbåten. Men när vi utvecklade båten i takt med att vi lärde känna henne och

definierade våra 'seglingsbehov', flyttades dessa vinschar från sin ursprungliga plats och placerades längre akterut på sittbrunnssargen, för att där betjäna diverse olika servicefunktioner (vilka vi återkommer till längre fram).

De nya genuavinscharna, ett par Andersen 46:or med skotlåsning, var hela två steg kraftigare än de ursprungliga – som redan de ansågs vara väl tilltagna!

Det var ett dyrt val vi gjorde, men också mycket lyckat ur såväl kvalitets- som produkt- och storleksmässig synpunkt. Dyrt delvis därför att vi valde så stora vinschar, men mest av allt för att vi valde vinschar med självslåsning av skotet (sk self-tailing), vilket är chockerande mycket dyrare än en vinsch utan detta självklara tillbehör.

Denna gång följde vi inte rekommendationstabellerna från de olika fabrikanter-

inte minst när det blåste i rejält. Och det var en ny, angenäm upplevelse! Inte bara under de kappseglingar vi ställde upp i, utan kanske ännu mer under vårt familjeseglade. Det många i familjen tidigare ojat sig över och dragit sig för blev med ens en rutinsak ombord på Malinda.

Den enda möjliga nackdelen med att ha stora genuavinschar, är att man får passa ungarna så de inte 'vevar' ner hela riggen. Men barn lär sig fort och tycker dessutom om när de kan delta fysiskt jämbördigt och prestandamässigt med de vuxna, vilket i sin tur gör att alla trivs – och det var väl det som var meningen med familjeseglingen.

Vilken storlek på vinsch ska man då välja till sin båt? Ja, istället för att visa en tablå med olika vinschtillverkarens rekommenderade storlekar – en tabell som (av skäl som framgår efter samtal med försäljarna,

Många faktorer styr valet av ny vinsch

□ Vinschar kostar mycket pengar, och det är värt att noga fundera på vad man vill ha ut av ett nytt par. Vilken kraft får du ut, hur snabb är vinschen, vilken typ är bäst (med eller utan skotlåsning), och vilket material ska man välja?

Det är till att börja med värt att komma ihåg att kraft och hastighet är omvänt proportionella mot varandra; för att få mer kraft får man offra hastighet (trumman snurrar långsammare vid lägre växlar). För familjeseglaren är detta inget svårt val, men kappsegelaren vill vinna sekunder på att komma igång snabbt efter en stagvändning.

Också trummans diameter påverkar 'linhastigheten'; en smalare trumma ger i och för sig högre kraftvinst, men kräver samtidigt att man måste veva fler varv för samma antal meter skot som ska tas hem, vilket också är kraftödande och tar längre tid. De verkliga racingvinscharna, bemannade av gorillor, har därför oerhört feta trummor. Standardvinscharna är däremot alltid anpassade efter normalmänniskan, men skill-

nader i trumdiameter förekommer också här beroende på olika filosofier hos olika tillverkare.

När det gäller storlek och kraft på den nya vinsch man vill satsa på är det generellt sett klokast att utgå från den vinsch man redan har och inte är nöjd med. Känns den alldeles för liten räcker det förmodligen inte med att gå upp bara ett steg på skalan, utan snarare två.

Vad vi talar om i den här artikeln gäller ju framför allt ett byte av båtens 'primary winches' (som är det adekvata uttrycket på engelska), alltså huvudvinscharna som är avsedda för det segel som kräver mest kraft, genuafocken. Två-speed vinschar (alltså med två växlar) är i det fallet en självklarhet (större kappseglingbåtar satsar ofta på tre eller ännu fler växlar – upp till nio stycken på de nya America's Cup-båtarna!).

En vinsch med utväxlingen 1:1 ger hög hastighet på första växeln, men tvingas man byta till den lägre, långsammare växeln redan tidigt i hemtagningen är det för-

modligen bättre att satsa på en utväxlad första hastighet där man kan veva längre innan man skiftar växel. Alla två-speed vinschar av self-tailing typ är utväxlade på första växeln. Vinschmakarna har här bemödat sig om att skapa harmoni mellan de båda växeln i form av en lämplig mix mellan kraft och hastighet.

Dessa självslåsande sk self-tailing vinschar är numera en självklarhet på i princip alla funktioner ombord på en segelbåt. För familjeseglaren är self-tailing ett måste, och vid ett byte till nya genuavinschar är det definitivt detta man ska ha; att slippa hålla i tampen och kunna veva hem med bäge armarna och hela överkroppen ger oändligt mycket större kraft än enhandsfattningen.

Till sist: aluminium eller (kromad) brons/rostfritt? Ja, de förra låga vikt uppskattas av kappsegelaren, de senare väljs av dem som bryr sig mer om lätt skötsel och livslängd.

se rutan härintill) ändå inte säger särskilt mycket – istället för att leta i en sådan tabell är det mycket klokare att helt enkelt utgå från den vinsch man har på sin båt och sedan gå upp ett eller ett par steg. Och tänker du byta märke och känner dig osäker av den anledningen, så vet med säkerhet din nye vinschleverantör eller hans ombud i affären vilken storlek i sortimentet din befintliga vinsch kan jämföras med.

Detta är det bästa och enklaste sättet när du ska bestämma dig för en ny vinsch. Din praktiska erfarenhet ligger i botten för valet, och det är mycket bättre än siffrorna i brochyren.

Hur som helst, ta en allvarlig funderare på att skifta till en större vinsch – du kommer inte att ångra dig!

MÅNGA UPPGIFTER FÖR DE GAMLA VINSCHARNA

Ett vinschbyte betyder inte att man måste göra sig av med de gamla vinscharna. Tvärtom, behåll dessa, så får du en ännu bättre båt att segla.

Ett bra ställe när man vill förlänga livet på sina gamla, små vinschar är att installera dem på rufftakets tillsammans med några avlastare, så att fall och andra linor förifrån kan dras tillbaka till brunnen (se förra numret av Segling).

Den kanske mest användbara placeringen av de gamla vinscharna är emellertid någonstans på sittbrunnens sarg, akter om deras gamla plats där vi ju nu har installerat nya, större 'kvarnar'. Här bak får de en mångsidig funktion som 'service-vinschar', som i högsta grad underlättar en mängd manövrar ombord.

Hur gör vi då för att åstadkomma en lösning som fungerar bra för vår vanliga familjesegling? Ja, först av allt bör de gamla genuavinscharnas nya placering som service-vinschar på sittbrunnssargen planeras noga, så att man inte i onödan minskar antalet sittplatser på sargkanten. Provsitt,

Det många i familjen ojat sig över och dragit sig för, blev en rutinsak med större vinschar

känn efter med rorkultsförlängningen om du fortfarande kan styra bekvämt, prova om vinscharna ska sitta framför eller akter om rorsmansplatsen, se till att handtagets radie inte kolliderar med de främre vinscharnas vevradie. Sittbrunnarnas utseende och storlek varierar så pass att det här förstås måste provas fram individuellt.

Om du seglar med rattstyrning bör du definitivt montera servicevinscharna så långt akterut att de bekvämt kan nås från rorsman, som i många lägen kan sköta en vinsch samtidigt som han styr med ena foten på ratten.

Vinscharna ska monteras så att ett eventuellt 'överhäng' av vinschtrummans diameter kommer på utsidan av en alltför smal sargkant. Detta för att vinschtrumman inte skall puta ut och störa sittkomforten i rygghöjd.

Ja, nu har du tillgång till ett par magnifika service-vinschar som kommer att vara till mycket stor nytta, något vi ska ge flera exempel på:

SERVICE-INRIKTAD VINSCH

• Vid sättning av spinnakern seglar man som regel redan på genuan, och då ligger naturligtvis genuaskotet på genuavinschen, som är upptagen. Detta utgör inget problem, det är bara att använda den lediga akte service-vinschen till spinnakerskotet.

• Med spinnakern uppe kan du mycket väl fortsätta segla med skot och gaj på de akte vinscharna, det räcker de bra till. Och när det är dags för genua igen har du den främre vinschen fri för genuaskotet.

• Vill du behålla genuan hissad eller sätta ett stagegel samtidigt med spinnakern? Inga problem, du skotar dem ju på olika vinschar.

• Vill du byta spinnakerskotet flygande, dvs från lätt- till hårdvindsskot eller vice versa – inga problem, det finns ju en ledig genuavinsch som temporärt kan ta över medan du byter skot på den andra service-vinschen.

• Vill du 'sugga' spinnakerns gaj eller skot: koppla sugglinan till löpblocket på gajen eller skotet, bryt linan över blocket i däck (se tidigare artikel i Segling nr 7/91 beträffande rörliga skotpunkter samt sid 20 i nr 8/91) och ta hem på service-vinschen.

• Vill du tillfälligt skapa en preventergaj (för att kontrollera bommen och minska gipprisen på länsen), gör som i föregående exempel men koppla tampen i stället någonstans på bommen – och ta hem och sträck upp på service-vinschen.

• Vill du byta skotpunkt på genuan och flytta den utåt till den yttre skenan eller relingslisten – inga problem, du skär bara i ett nytt skot i den nya skotpunkten, knopar fast skotet med en pålstek i skothornet och skotar hem på service-vinschen.

• Vill du byta spinnaker flygande – inga problem, du har ju två lediga genuavinschar som tar över den nya gajen och det nya skotet; det är bara att hissa den nya spinnakern inuti den gamla samt därefter riva den yttre.

• Samma sak om du har förstagsprofil och vill byta försegel flygande, det finns alltid en vinsch ledig i lä.

ANKARVINSCH

• Till sist har, i Malindas fall, styrbords service-vinsch också kommit till använd-

Rekommenderade vinsch-storlekar ofta i underkant

□ Tre stora märken dominerar den svenska vinschmarknaden. Dessa är i bokstavsordning Andersen (fd Børresen) från Danmark, Harken (en utveckling av fd Barbarossa) från USA samt engelska Lewmar.

För att få de svenska vinschimportörernas synpunkter på ett antal konsumentfrågor, har Segling varit i kontakt med Tony Antonsson på Plastimo Nordic i Henån (Andersen), Bengt Hansson på Rutgerson Marin AB i Marstrand (Harken) samt Tommy Lindmark på Lewmar Marin AB i Mölndal.

Först av allt kan vi konstatera att alla tre importörerna medgav att deras rekommendationstabeller är felaktiga så till vida att de borde revideras uppåt i skalan. Detta medgavs utan diskussion, men Bengt Hansson (Harken) pekade på att man till en exempelvis 30-fots segelbåt rekommenderar inte mindre än tre olika modeller från storlek 32 via 40 till 42. En rekommenda-

tionstabell är uppenbarligen inte så exakt att man utan vidare kan gå in och välja ut den 'rätta' vinschen, och det måste man ha klart för sig som kund. Folk prioriterar olika i fråga om pris, prestanda och behov och det är väl därför som man på Harken 'rekommenderar' 32:an som det billigaste alternativet sett ur konkurrensstrategisk synpunkt prismässigt och 42:an som den produkt som styrkemässigt är den mest lämpade för kunden.

BETRÄFFANDE DEN NÄRA NOG chockartade prisskillnaden mellan vinschar med och utan skotlösning (också kallade 'självskotande' – hur nu det går till – eller 'self-tailing', som är det engelska fackuttrycket. Personligen kallar jag det för skotlösning, vilket är precis vad det handlar om.) så förklarar man att det höga priset beror på en avgjort mycket svårare och mer komplicerad tillverkningsmetod. Man kan

till exempel inte använda lika mycket robotar vid tillverkning av skotlösande vinschar. Detta kan man ju kanske acceptera vid första tanken, men det är lite anmärkningsvärt när man senare tar reda på att den stora volymprodukten är just den skotlösande modellen som säljes i 3-4 fall av 5. Kanske borde robotarna utvecklas och 'omplaceras' till det mer frekventa monteringsbandet, eftersom de skotlösande vinscharna är nära nog, eller till och med mer än, dubbelt så dyra som en vinsch utan skotlösning!

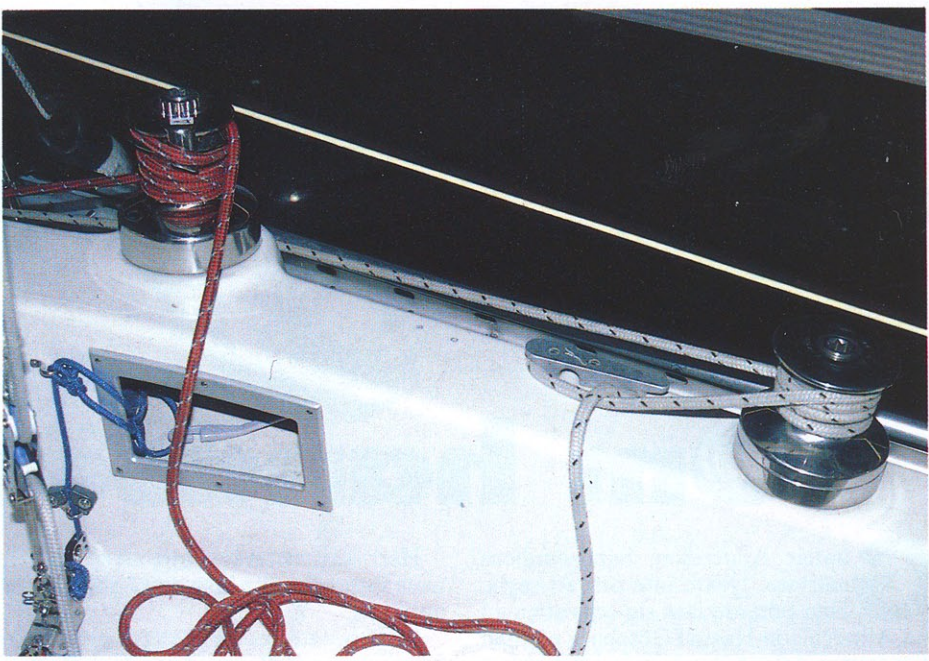
Harkens vinschar utan skotlösning kan i efterhand kompletteras med just detta begärliga tillbehör. Men frågan är om det blir billigare för det. Kanske det behövs fler konkurrenter på den svenska marknaden?

Hos Aronowitsch & Lyth, tillverkaren av 'krafthandtaget' Powerhandle, har man beräknat att en 30-fotare med en maxgenua på strax över 30 kvm behöver vinschar med

Malindas nya vinsch-arrangemang gav många rejäla fördelar. De nya vinscharna föröver fick den storlek som krävs för att vinschandet verkligen ska fungera också i hårdare väder, samtidigt som man självklart passade på att byta till vinschar av självslåsande typ. De gamla vinscharna sitter nu akteröver på sargen, där de gör en synnerligen förtjänstfull insats som 'service-vinschar' med alla tänkbara uppdrag, från skotning och trimning till förtöjning i hamn.

ning regelbundet som ankarvinsch samt vid andra olika förtöjningssituationer då det krävs springlinor. Främst därför att det är så förtvivlat mycket enklare att slacka och framför allt ta hem efter behov när man har ankarlinan liggande på vinschen jämfört med när linan ligger på knapen i aktern.

- Vidare fungerar service-vinschen överlagset vid själva tilläggnigen, vilken förbereds genom att ankaret kopplas och sänks till vattenytan samt att ankarlinan (vi använder inte kätting) läggs på service-vinschen med tre varv och låses med vinschens knap. Kursen ställs mot den tänkta förtöjningsplatsen och glidfarten anpassas till ett par tre knop. I det läget lämnar jag över roder och ankarfällning till elvaåringen och går själv fram på fördäck för att bära av och förtöja stäven, en avgjort mycket mer passande uppgift för en vuxen än för ett barn. Ankaret fälls och strax efter detta bromsar hon helt enkelt fast ankaret i botten genom att med minimal handkraft under några sekunder bromsa ankarlinan på vinschtrumman. Efter detta glider vi vidare och genom avståndsinformation från fördäck bromsar hon med samma minimala kraft in fyra ton segelbåt för att därefter lägga fast ankarlinan på vinschknappen. Detta kallar vi bättre familjesegling.



GOD INVESTERING

När du monterat service-vinscharna så återstår att montera de nya genuavinscharna, och här gäller samma krav som tidigare: se till så att de inte stör sittkomforten. Räkna också med att den gamla bultcirkeldiametern inte passar. Därtill har de heller inte så ofta en jämn gradiell delning mellan bulthålén, men detta kan istället bli till en fördel, för har du tur så kan fler än ett av de gamla hålen passa för den nya vinschen. Glöm inte att noga täta de hål som inte kommer till användning.

Om du redan nu seglar omkring i en, enligt båttillverkarens uppfattning, färdigutrustad segelbåt, så skall du gratuleras. Helt säkert tillhör du därmed också båttillverkarens trogna kundskara och återvänder därför till samma varv om det blir aktuellt med nyköp.

Känns det däremot måttligt intressant med nyköp, så satsa då istället fullt ut på den gamla arken och utrusta henne för optimal och säker seglingskomfort. Detta kostar också en del slantar, visst, men i jämförelse med mellanskillnaden för att köpa en ny båt, kanske det trots allt känns mer stimulerande och intressant med en investering på den gamla damen.

Hon kommer därtill helt garanterat att vara mycket lättsåld den dagen detta blir aktuellt – om hon nu över huvud taget kommer att bli till salu under din tid. Kanske blir hon kvar i familjens ägo och du följer med som åldring och sköter vinscharna tillsammans med barnbarnen!

Varvid du ägnar en tacksam tanke åt när du i slutet av förra seklet – ”det var på våren i nådens år 1992, om jag inte minnas fel...” – bytte till ett par rejäla kvarnar.



en dragkraft i storleksordningen 50-52:1 inklusive effektförluster för att vara familjevänlig. Vidare har man konstaterat att de effektförluster som föreligger på vinscharna är påfallande höga. Utväxling 17:1 eller 46:1 är inte alls vad vinschen i verkligheten orkar med. Man beräknar hos Aronowitsch&Lyth förlusterna till mellan 7 och 9% för deras Powerhandle; detta har en förhållandevis mycket enklare transmission jämfört med en vinsch, som därmed har betydligt större effektförluster.

Powerhandle är den billigaste och enklaste lösningen för den som behöver mera vinschkraft. Tillverkaren uppger att kraften ökar nästan trefalt, detta tack vare den planväxel som ligger inbyggd i handtagets runda mittdel. Priset är ca 2000:- inkl moms.

TILL SIST KAN MAN KONSTATERA att det i vissa fall också förekommer någon form av statusdeklaration i detta med vinschars storlek, ungefär som cylindervolymsbeteckningen på bakluckan på några kända tyska bilmärken. Det är som om det producerande varvets 42:fortare måste ha mindre vinschar än vad 46:fortaren utrustats med, trots att 42:fortaren har lika stort försegel som den större båten. Men det skall samtidigt sägas att storbåtstillverkarna är klart mycket mindre benägna att pruta på storleken. De vet att storleken visst har betydelse.

Slutsatsen av allt detta blir att man inte ska gå raka vägen in i en tabell när man väljer ny vinsch. Stirra dig inte blind på några siffror som inte säger dig någonting utan att sättas in i ett beprövat sammanhang. Jämför därför alltid med de vinschar du seglat med tidigare och är bekant med. Sedan kan du satsa på ökad dragkraft, så går det åt mindre armkraft!