



FOTO: SKÄRGÅRDSBILD/PRESSENS BILD

Paketlösningen du aldrig ångrar:

Förstagsprofil med rullfocksystem

Att gå förbi det moderna rullfocksystemet när man beskriver genvägarna till bättre segling vore omöjligt; få saker har blivit så uppskattade av dem som fått chansen att pröva på det. Som med så mycket annat är det en kappseglingsprodukt – förstagsprofilen – som ligger till grund för detta numera väl fungerande cruisingattribut.

Investeringen i ett rullfocksystem är väl värd slantarna, och det går utmärkt att använda de gamla seglen, skriver här Ronald Rübssamen.

Som så många andra bra, moderna hjälpmedel för seglaren är rullfocken/genuan inget nytt påfund. Den fanns faktiskt redan på trettioalet, men väckte då aldrig någon större efterfrågan. Mest berodde nog detta på att det alltid förde med sig en del tekniskt krångel vid bruk av systemen. De var helt enkelt inte färdigutvecklade rent tekniskt, och förblev på det viset till långt in på 70-talet.

Förstagsprofilen är heller inte någon ny uppfinning. Det fanns tidiga varianter i trä redan i seklets början, medan förlagan till våra dagars profiler dök upp i slutet av sextioalet. De allra första försöken gjordes med bara ett spår i profilen och betraktades mycket som en aerodynamisk utveckling. Men snabbt utvecklades profilen med två spår, som ju medgav 'flygande' försegelskiften under kappsegling. De för-

sta profilerna med dubbla spår hade ett på var sida om förstaget – ett förligt och ett akterligt – men detta medförde vissa problem vid flygande segelskiften, varför man ganska snart gick över till att placera spårren parallellt omedelbart akter om förstaget.

Över hela seglarvärlden blev denna produkt omgående ett måste på kappseglingsbåtarna och har blivit kvar där sen dess.

Cruisingseglarna däremot fortsatte i stor utsträckning att segla omkring med sina pistolhakar och betraktade nymodigheten som rent överklassnobberi.

Var för sig blev alltså inte rullflocken och förstagsprofilen någon stor succé för gemene man.

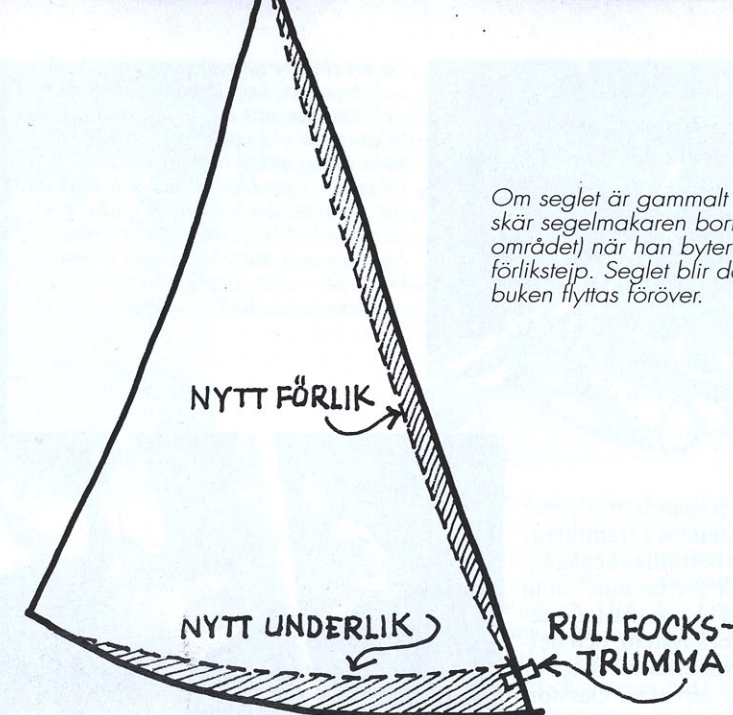
Däremot finns det ett otal exempel inom den tekniska historien där en halvbra och en bra uppfinning tillsammans leder till en betydligt mycket mer framgångsrik tredje innovation – och så blev fallet med dessa två uppfinningar. Fram emot slutet av 70-talet dök förstagsprofilen och rullanordningen upp tillsammans, som en integrerad produkt, och kom därefter på bred front från flera olika tillverkare.

Det sena genombrottet berodde mycket på att rullflocksystemet i sin tekniska konstruktion kräver en vridstyv profil för att fungera tillfredsställande, och denna möjlighet fann sig först sedan man inom produktionstekniken gavs möjlighet att strängpressa aluminium till rimliga kostnader. Därmed var den tekniska succén given.

Eftersom introduktionen kom vid en tid då väldigt många familjebåtar konstruerades efter IOR-regeln – som på 70-talet ledde till mastheadriggar med stora försegel – så blev benämningen ofta rullgenua istället för som tidigare rullflock. Vad som är rätt och riktigt terminologiskt är kanske en smaksak.

FUNGERAR PERFEKT

Generellt kan man säga om rullflocksystemet att det är enormt bra. Tekniskt fungerar det helt perfekt nu för tiden. Det är alldeles märkvärdigt bekvämt och det höjer sjösäkerheten ombord högst påtagligt; allt manövrerande med förseglet kan ju ske



Om seglet är gammalt och alltför buktigt skär segelmakaren bort duk (skuggade området) när han byter från pistolhakar till förlikstejp. Seglet blir då planare och buken flyttas föröver.

En bit av underliket måste skäras bort (skuggade området) när halshornet flyttas upp. Om rullflockstrumman kan placeras under däck behövs inte denna operation.

i skydd av sittbrunnen. Man kan också konstatera att i och med den tekniska framgången så har försäljningen ökat markant, vilket bör ha gjort att priserna kunnat hållas på en rimlig nivå.

Hos exempelvis Roslagssegel AB, återförsäljare för Furlex rullflocksystem, har försäljningen ökat så pass mycket de senaste åren att man helt enkelt varit tvingad att i stor utsträckning strukturera om sin verksamhet och utöka lokalerna till förmån för

rullflocksystem, riggarbeten och rullstorsystem, trots generell lågkonjunktur inom fritidsbåtssektorn.

I vidare perspektiv medför detta också att tillverkarna satsar på produktutveckling och än mer anpassade system. Redan nu finns det hos vissa tillverkare rullflocksystem till de mindre båtstorlekarna runt 7-8 meters längd, trots att dessa har jämförelsevis ganska små försegel och därmed är betydligt enklare att hantera, vilket egentligen bara är en bekräftelse på hur bra dessa system är.

Man trots detta kan man konstatera, att vid nyproduktion av segelbåtar i Norden är inte ens hälften utrustade med rullflocksystem som standard. Fortfarande säljs de

KONSERVATIVA KLASSFÖRBUND BROMSAR UTVECKLINGEN

En av anledningarna, och en rent bedrövlighälsan, till att rullflocksystem ännu saknas på många familjebåtar, är att ett antal konservativa klassförbund i sina klassregler – av som man säger 'ekonomiska skäl' – bland annat förbjuder förstagsprofil. Detta är helt tokigt just ur totalekonomisk synpunkt och medför i stället på lång sikt ökade kostnader för både familjeseglare och kappseglare.

Detta förbud innebär ju automatiskt att installationen av ett rullflocksystem omöjliggörs ombord på familjeseglaren, eftersom alla befintliga rullflocksystem bygger just på förstagsprofilen som grundkomponent i systemet. Utan förstagsprofil inget rullflocksystem!

Vidare skapar man självklart en indirekt splittring inom klassförbunden mellan kappseglare och cruisingseglare, samtidigt som man minskar intresset för just den båttypen ur såväl användnings- som värdesynpunkt.

Att inte acceptera den pågående produktutvecklingen är tillbehör och dess betydelse för säkerhet och komfort även för den begagnade marknadssektorn – med allt positivt detta för med sig i form av

mylar&kevlar, fullängdslattor, lazy-jacks, rullstorsystem, heldragen riggtråd, förstagsprofil, rullflocksystem m m – är verkligen att göra sig själv en björntjänst. Att man därtill inte är lyhörd för vad positiva tekniska förändringar – exempelvis däckets skotskenor, vinschar, nya rodertyper, m m – kan innebära seglings-, säkerhets- och manövrermässigt, är att totalt undergräva intresset för sin egen båttyp.

Absolut ingen är intresserad av att segla omkring i en gammal 'flinta-ark' med en hanteringsteknik som är tjugo år gammal,

Absolut ingen är intresserad av att segla omkring i en gammal 'flinta-ark' med en hanteringsteknik som är tjugo år gammal

hur billig hon än må vara i inköp i andrahandsvärde, för hon kommer bara att framstå som än mer 'billig' och torftig ur säkerhets-, seglings- och värdesynpunkt om man gör direkta jämförelser med av andra ägare produktutvecklade jämnåriga båtar.

Vi bör alla acceptera en teknisk produktutveckling och sträva efter en medvetenhet och ett ökat säkerhetstänkande.

Ett förbund som är lyhört för detta är Scampiförbundet, där man sedan förbundet startade alltid haft en liberal syn på både utveckling av material och produkter, vilket medfört att man noga följt sjösäkerhets-, komfort- och prisutvecklingsfrågor och därefter bedömt när det är riktigt att ändra entypsreglerna till gagn för först och främst familjeseglarna, men också i viss mån kappseglarna. Att det som är rätt för familjesegling också är rätt för kappsegling bevisas av de stora startfält som Scampiklassen alltid kunnat uppvisa.

Det senaste man diskuterar inom Scampiförbundet är fullängdslattor samt utökad roderyta, vilket självklart båda är till mest gagn för familjeseglarna, även om båttypen som sådan också blir en lika självklar vinnare i längden.



På en del av rullsystemen, bla Furlex och Harken, kan lintrumman delas och tas loss när man vill utnyttja fulla liklängden vid kappsegling. Det hela är en enkel match, varvid införaren i profilen tillfälligt lossas så att rullsystemets fallsvirvel glider ner mot däck. Med alla rörliga delar härnere och trumman borta återstår bara den rena förstagsprofilen – rullsystemet är helt ur vägen.



som tillbehör, men frågan är om de inte blir en självklar standard i framtiden.

Beträffande den befintliga begagnade armadan är det fortfarande ännu inte så vanligt med extrautrustade segelbåtar med rullflocks-system, och detta är märkligt. Orsakerna till detta är flera; ett är att konservativa klassförbund sätter käppar i hjulet för utvecklingen (se ruta på föregående sida), men det det finns också andra orsaker.

FRÄSCHA UPP GAMLA SEGEL

En anledning som spelar in är att seglarna drar sig för att sy om sina segel så att de passar till förstagsprofilen av det skälet att man är osäker på omfattningen av arbete och material samt kostnaderna för detta. Nu är det på det viset att detta utgör inga stora problem alls, tvärtom. Se det istället som en chans att forma om och fräscha upp dina gamla segel till hyfsat gott skick som gör att du kan utnyttja dem ytterligare några år.

Arbetet består delvis av att segelmakaren sprättar bort den befintliga förlikförläggningen, som består av en kraftig segelduksfäll och till denna anbrings kilovis med metallskrot utgörande en förlikwire med ändstroppar samt tiotals öljetter och pistolhakar. Den händige sprättar själv bort allt detta efter konsultation med segelmakaren.

Därefter skär segelmakaren ut en ny förlikskurva om det är nödvändigt för att förbättra formen på seglet, samtidigt som han kortar förliket i längd för att passa mellan lintrumman och masttoppen. Efter detta skär han ut en ny underlikskurva som anpassas till vinkeln mellan däck och förstag, samt kanske ytterligare några graders vinkel uppåt för att seglets underliksfäll skall linda upp sig i en uppåtgående spiral på förstaget. Denna åtgärd förbättrar också sikten betydligt åt lä vid segling bidevind.

Efter detta vidtar uppbyggnaden av seglet igen, och segelmakaren syr nu fast den nya förliks- 'tejpen'. Denna väger för övrigt blott några hekto och består bara av kraftig segelduk som vikts dubbel runt den insydda lina som sedermera skall bli den yttersta delen av förliket och som träs in i förstagsprofilens spår. Mer arbete än så är det inte för segelmakaren.

Den här anpassningen till förstagsprofilen av en gammal genua för också med sig en del andra positiva förändringar av seg-

let. Helt säkert har buken vandrat bakåt i seglet från det att det var nytt. Därtill har seglet också troligen fått ett permanent förökad djup i buken, eftersom duken har töjt sig under vindens hårda press. Detta kan segelmakaren fixa hjälpligt genom att helt enkelt skära bort en bit av förliket. Härigenom minskar han den totala bredden, men eftersom han skurit bort duk bara framför bukdjupet, medför detta att buken relativt sett flyttas framåt i seglet.

Vidare gör han en något djupare förlikskurva – skär bort jämförelsevis mer duk – än tidigare (den redan från början urholkade förlikskurvan är till för att matcha 'sagget' i förstaget), vilket innebär att han därigenom kan få bort en del överflödig duk som tidigare hade skapat en permanent fördjupad buk.

Vidare kan man också konstatera att när seglet var nytt valde man en dukvikt som var anpassad till låt oss anta kanske drygt 30 kvm:s segelyta. I och med renoveringen och anpassningen till förstagsprofil minskar segelytan nu med några kvadratmeter, vilket medför att segelduken utsätts för mindre krafter än tidigare, något som också ökar livslängden/formen på det gamla seglet. Till sist kommer du i fortsättningen att rulla upp seglet vid 'förvaringen' snarare än att knöla ner det i en säck, vilket också bidrar till ökad livslängd – och utökat utrymme inne i båten.

Om seglet är i gott skick behövs ju ingen renovering, utan enbart en anpassning till förstagsprofil. Då behöver segelmakaren bara byta förlikstejpen, flytta upp halshorn och skothorn i samband med att han skär om underliket, eventuellt kan han också få lägga i några extra förstärkningslappar för hornen. Däremot kommer man inte undan det nödvändiga UV-skyddet som seglet behöver i upprullat skick. Tyvärr kan inte segelmakaren inte gärna sy på något UV-skydd på det gamla seglet, då det kan med-

föra töjningsproblem efter en tid om man förenar gammal och ny segelduk. Därför ber du honom sy en UV-strumpa som träs på förstaget när seglet väl är upprullat. (Detta kräver att du har ett extra försegelfall eller ett spinnakerfall att hissa den med – det första fallet är ju upptaget – men det har du väl. Om inte, så montera ett svirvelblock uppe i masttoppens främre del och låt linan löpa utanpå masten.) Denna UV-strumpa kan man å andra sidan använda på alla sina segel, vilket i gengäld gör det billigare, men man får stå ut med att hissa den varje gång man rullat in och blir liggande i hamn. Solen sliter faktiskt mer än man tror.

RENOVERINGSPAKET

Ytterligare en orsak till att folk drar sig för rullflock torde vara priset för kalaset. Ett rullflocks-system till en niometersbåt går på runt 10.000:–. Men enligt min mening finns det ingen som helst orsak att köpa en ny rullgenua samtidigt som man köper ett rullflocks-system, vilket förhoppningsvis framgått av den tidigare texten. Vad en renovering/anpassning kostar är svårt att exakt svara på, men avskräckande dyrt är det. Som framått ovan handlar det om några timmars hantverk, utan större materialåtgång, och en del enklare hantverksarbete kan man göra själv; faktum är att segelmakaren är närmast glad att få slippa sprätta förlikssömmar.

En ny genua i ovan angiven storlek vet vi varierar en del i pris (se den stora enkäten i Segling nr 7-91). Men om vi antar att investeringen är 12-15.000:– för en ny rullgenua av bästa duk och skärning (radialskuren mylar), så kan detta jämföras med att anpassningen av ett befintligt segel kostar runt 1.500:–, en eventuellt tillkommande renovering kanske lika mycket slantar till.

Gör en förteckning på dina segels mått och när de är tillverkade, samt försök uppskatta nyttjandegraden på dem. Avtala därefter en tid med din segelmakare och delge dina planer. Ta med dig alla påsarna och gå tillsammans igenom alla segel, varvid du samtidigt får en professionell bedömning av dem. Säkert är det ingen segelmakare som tittat på dem sen de var nya, så var beredd att acceptera en eventuell dödsdom. Efter besiktningen ber du att få ett paketpris på anpassningen/renoveringen inklusive ett komplett rullflocks-system. Detta



Detta är Malindas cruising-genua som används till rullsystemet. Det är en före detta tung (hårdvinds) Genua 1, som kortats i förliket och samtidigt fått en renovering av formen. Det gamla kappsegelingsseglet kom alltså till god användning i ett nytt liv.

är ett bra sätt att fördela kostnaderna över ett antal säsonger, för förr eller senare köper du ett nytt rullsegel och vid den tidpunkten har utvecklingen kanske hunnit ännu en bit längre även på den fronten.

FÖR CRUISING OCH RACING

Ytterligare en orsak till diskussioner kring rullflocksystemen är dess för- och nackdelar i samband med att familjebåten även används som kappsegelare. Här föreligger ofta också en del felaktiga uppfattningar, där man från kappsegelingshåll menar att det inte går att kombinera ett rullflockssystem med racingsegel. Detta är fel, det går oftast alldeles utmärkt.

Vad det handlar om är att kappsegelaren självklart vill nyttja så stor segelyta som klassregeln tillåter, främst då vid lätta vindar. En rullgenua kan inte sys till maximal storlek enligt klassregelns maxmått, därför att halshornets fäste på ett rullflockssystem sitter ett antal decimeter över däck, ovanför lintrumman; seglet blir helt enkelt för stort och går inte att sträcka upp med fallet.

Vad gör man då? Ja, har man en Scampi eller en annan båt som likt Scampin har sitt förstag monterat en bit in på fördäcket, så monterar man lintrumman helt fräckt under däck. Denna lösning är helt superb och det finns inga andra nackdelar än att det är förenat med en del arbete att bygga om och flytta ner förstagsinfästningen under däck, vilket kan bli kossamt om man inte kan klara det själv. Vid en sådan installation fäster man en kort wirestropp mellan halshornsöglan på trumman, som då sitter under däck, och rullgenuans halshornslöddra, som skall hamna omedelbart ovanför däck, ett arrangemang som är helt oslagbart.

På båtar som Scampi, Ballad, Comfort m fl som kappseglar är det vanligt att man som racingsegel bland förseglen använder en lätt Genua 1 med maxmått och därtill en kjol (kraftig underlikskurva), en tung 1:a utan kjol och med skothornet något högre än den lätta 1:an, samt en 2:a med full liklängd på förliket. De två sistnämnda är helt magnifika i sin kombination som racingsegel och rullsegel, men detta kräver som sagt att lintrumman kan monteras under fördäck.

När detta inte låter sig göras på grund av förstagets placering eller därför att man drar sig för omfattningen av arbetet, så får man använda sig av den vanligaste och fullt

acceptabla metoden att montera lintrumman några decimeter över däck. Det går utmärkt att kappsegla även i det utförandet; man plockar helt enkelt bort lintrumman och linföraren samt släpper ner den på förstaget löpande fallsvirveln. (Observera dock att alla rullflockssystem inte är konstruerade så att lintrumman går att demontera enkelt genom delning.)

Därefter schacklar man fast de segel man vill kappsegla med nere vid däck i samma gamla infästningar som man nyttja-

Rullsystem är inte lika med revsystem

Många seglare ser rullflockssystemet som ett sätt att reva förseglet, men så är det inte utan vidare.

Ett vanligt rullsystem, utan särskilda anordningar på seglet (vaddering i förliket mm, se nedan), är ju framför allt tänkt att ersätta 'stöket' vid sättningen och nedtagningen av försegel; att rulla ett segel ut och in är så mycket enklare än att lossa beslagsband, hissa, ta ner, beslä igen/alternativt säcka seglet, etc. Hela manövern kan dessutom göras från brunnen, och enklare och säkrare kan det inte bli att komma under segel. Detta är rullsystemets främsta merit.

Men på köpet får man ju faktiskt också möjligheten att reva seglet på ett lika bekvämt sätt. Och det kan man också göra, men bara under den viktiga förutsättningen att seglet preparerats för detta. Det är klart att det går att reva/rulla upp en vanlig genua också, men formen blir rent bedrövlig; den överskoitsduk som bildar buken kommer inte i takt med akter- och underliken, med påföljd att liken blir hårt spända, seglet alldeles på tok för fylligt mitt i, och långa rynkor dyker upp bakom de inrullade delarna. Aerodynamiskt är det rena katastrofen, med vad det för med sig ifråga om dålig prestanda, och estetiskt är det ungefär lika illa.

För att råda bot på det här har segelmakarna hittat på en del knep. Ett av dem är en sk rullkompensator, vilket är en vaddering som sys in utmed förliket och är tjockare i dess centrum. När seglet rullas in samlas mer duk kring

de före installationen av rullflockssystemet. Precis som vanligt, alltså.

Ombord på Scampin Malinda har vi lintrumman ovan däck, och när ett racingsegel gjort sitt ur racingsynpunkt så syr vi om det till rullsegel. Oftast räcker det med att höja hals- och skothorn, men ibland gör vi en hel renovering och flyttar också förliket akterut och därmed buken framåt. Ett exempel på detta visas på bild härintill, där en före detta tung 1:a anpassats och renoverats och nu fungerar utmärkt som rullgenua med en mycket fin form.

*

Vill du höja komforten och säkerheten ombord på din gamla trotjänare, så prata med din segelmakare och diskutera en pakettlösning nu, så kan du rulla försegel i sommar. Om ditt klassförbund bromsar, försök få dom att vakna upp till dagens verklighet. För när man väl har upplevt ett rullflocksystems alla fördelar, så förstår man inte hur man kunnat klara sig utan det tidigare.

Men, hallå där – glöm inte bort att hissa storen.



den breda mitten än i förlikets ytterändar, och seglet får en planare och bättre form.

– Detta är en förutsättning för att en rullgenua ska kunna revas på ett vettigt sätt, säger segelmakaren Håkan Erneborn i Marstrand.

Han tillägger att nya dukmaterial och skärningar också bidragit till att göra bättre rullrevsgenuor (seglet håller formen bättre under belastning och klarar ett bredare vindregister). Samtidigt påpekar han att även ett bra rullrevssegel med rullkompensator är en kompromiss:

– Det sker på bekostnad av seglingsegenskaperna, det går bara inte att undvika. Det är alltid så att segel som tillverkas i olika storlekar, i olika dukvikter och i olika skärningar för att passa i olika vindstyrkor, är det bästa alternativet.

Det går att sy på en rullkompensator också på ett begagnat segel som konverteras, säger Håkan Erneborn, men han tycker att seglet i så fall bör vara i bra skick, inte för gammalt och utseglat, för att det ska vara värt den kostnaden.

Ett annat sätt att få ordning på förlikets sträckning har lanserats av Elvström Sails, som för ett par år sedan introducerade en variant med ett par tre långa lattor insydda parallellt med förliket på lagom 'revavstånd' för att minska segelytan etappvis.

Det finns alltså anledning att komma ihåg att ett rullflockssystem inte utan vidare är lika med ett rullrevsystem.