

# Hörnu seglare!

## Se hit, jag har en del att säga dig!

**MITT JOBB** bakom disken är kul, skitkul faktiskt. Det har jag tyckt i alla år. De som kommer till mig gör det ofta för att lösa ett problem eller få något fixat som havererat. De har råkat ut för något mindre kul helt enkelt. Jag löser deras problem, en tacksam uppgift. Ibland får jag sälja en hel mast på grund av att något gått snett. Bra för företagets omsättning men en svidande utgift för kunden.

Denna krönika kan ses som illojal mot min arbetsgivare då den är ämnad att minska de haverier som i viss mån sätter bröd på hans bord. Men både jag och min arbetsgivare ser det som en plikt att så långt det är möjligt främja ett säkert båtliv. Och riktigt säkert kan det bara bli om du som seglar i våra farleder gör det med friska prylar. Vi anser det faktiskt så viktigt att vi arrangerar gratis kurser för att förebygga mastproblem. Här är lite av det vi brukar ta upp.

**VI BÖRJAR MED** den stående riggen. Kolla den innan du mastar på! Gärna flera veckor innan eftersom jag behöver tid på mig att ordna eventuella fel och brister. Det kanske kommer som en chock för dig men vajer anses vara förbrukad efter tio år. Hur gammal är din? Har du exempelvis en Vega eller annan populär sjuttiotalsbåt borde all stående rigg vara bytt en tre fyra gånger vid det här laget.

Det är en ganska enkel sak att göra en besiktning. Börja vid ändstyckena. Någon millimeter in kan du kanske se skador om du böjer och bänder lite. Detta är en kritisk punkt eftersom ändstycke och vajer pressas samman under stort tryck. Så stort att inne i ändstycket är vajern i princip ingen vajer längre utan en stel stålstav som sedan ska övergå i böjlig vajer. Det skiljer en del i dimension på vajern inne i ändstycket och utanför. Det här ger påfrestningar.



Vantinfästning med "öppen överkant". Den nedre är av öppen typ och har gått sönder. Endast den undre delen tar upp lasten och masten utsätts för påfrestningar långt över dess förmåga. När vantinfästningen sitter fast på masten är det svårt att se om den är hel eller inte. Men titta genom motsäende infästning och kontrollera baksidan. Då ser du direkt om den brustit. Om du har en vantinfästning med öppen överkant byt även om den är hel. Det är bara en tidsfråga innan den brister.

Ser din masttoppstrissa ut så här? Då är det dags att köpa ny. Trissorna sliter ont under säsongen och börjar de få ett förstorat centrumhål eller skadade kanter går funktionen fort förlorad. I värsta fall kan du varken hissa eller hala seglet eftersom fallvajern fastnat. Och hur tar du dig till toppen om du inte kan hissa upp dig i fallet? Maststeg? Grattis, då har du en chans, annars inte.

**HAR DU RULLFOCK?** Förmodligen eftersom det är mycket populärt och förenklar massor. Men det är inte bara fördelar. Jag ser ofta att fallet har skadat förstagsvajern. Fallet och rullflocks toppsvirvel fastnar i varandra och den nittonttrådiga vajern i stället tvingas att snurra motsatt håll mot hur den är spunnen. Det ger en vajer där inte

alla kardeler tar belastning. Med andra ord överbelastas vajern och i värsta fall brister den. Och då är hela riggen med mast och allt i fara. Kanske även ditt liv om det sker vid sämsta möjliga tillfälle. Det ska skilja tio grader mellan fall och förstag med hissat segel. Kolla att så är fallet! Ursäkta den ofrivilliga vitsen...



En inte allt för ovanlig syn. Detta är toppändan av ett förstag med rullflock. Troligen felmonterat eftersom fallet till seglet har fastnat i rullflocks toppsvirvel och tvinnat upp förstagsvajern. Nu arbetar inte alla kardeler under samma belastning utan ett fåtal får ta den last som är beräknad att alla ska dela på. Pang! Så brister det. Korrekt vinkel mellan förstag och fallvajer med hissat segel är tio grader. Mindre än så är att betrakta som felmontage.

Här har två yttre kardeler gett upp och gått av. Den typiska brottpunkten är en millimeter in i ändstycket. Där är påfrestningen på vajern som störst. Du kan upptäcka problemen innan det gått så här långt om du böjer och bänder i vajern och tittar in i ändstycket.



**KONTROLLERA DINA** vantinfästningar på masten. Lägg en ställinjal mot masten och se om det uppstått några förändringar i masten. Buktar det? Inte bra i så fall! Masten är skadad och byte förestående. Störst risk är det med undervattensinfästningar. Den korta vajern flexar i princip ingenting och därför är belastningen på masten större. Har vantinfästningen vad vi kallar "öppen överkant"? Byt illa kvickt! De är kända för att skapa problem och ofta är de ensamma orsak till att hela master får bytas ut. Onödigt och kostsamt. Det finns nya vantinfästningar som eliminerar problemet till betydligt trevligare kostnad. Har du sju millimeters stag ska du vara extra uppmärksam då det är störst problem med den dimensionen.

**KONTROLLERA ÄVEN** den löpande riggen. Var extra uppmärksam om det finns "köttjuvar" i skarven mellan vajern och tågverket på fallen. Är vajern ok i övrigt eller känns den stel och osmidig? Det är en enkel sak att byta fallet och inte särskilt dyrt.

När du ändå besiktigar fallet så ta en titt på masttoppstrissan. Detta kan du bara göra på land så glöm inte att kolla innan sjösättningen. Är trissan sliten på sidan? Byt! Har den ett förstorat centrumhål? Byt!

**TILL SIST.** När du är ute och avnjuter en seglats i vår fantastiska arkipelag. Misshandla inte dina lager som sörjer för seglens smidiga in- och uthalning. Om du winschar in dem snabbt eller låter vinden assistera och dra ut seglen fort som attan så gör du något som lagren inte var tänkta att hålla för. De är dimensionerade att arbeta långsamt och med god känsla för segling. Inte snurra i vindens hastighet!

I all välmening.

*Sten Tellander*

### Sten "Knotan" Tellander.

- Tillbehörsguru med femtio år bakom disken.
- Började sin bana hos Gösta Berg 1960.
- 1965 blev han värvad av Vattenskidspecialisten, senare omdöpt till Watski.
- Sedan 1997 butikschef på Benns i Nacka.
- Fritiden spenderas ombord på Express. Målet är SM-guld 2009!

