

Montera och ställ in instrumenten

Även om instrumenten du köper är noggrant kalibrerade och testade, kan de behöva finjusteras för att fungera som förväntat på just din båt. Som tidigare är det Jan Silfvén, Marin Produktchef på Garmin, som tipsar. Text & foto: Nils B. Svensson

IDEN HÄR fäsen kan det bli märkbart om du valt instrument som är NMEA2000-certifierade och inte bara kompatibla.

– Certifiering enligt NMEA2000 är en standard för till exempel kontakter. För instrument som endast är kompatibla kan installationen istället innehålla olika kopplingar och adaptrar som fördyrar, komplicerar och i värsta fall trasslar, säger Jan Silfvén.

När du ska borra skruvhål i gelcoat – använd gärna en försänkare för att ta dig genom gelcoatskiktet. Då minskar risken att gelcoaten krackelerar när du drar skruvarna. När du borrar hål för loggivarens genomföring bör du först ta upp ett pilothål inifrån med ett smalare borr. Om du börjar borra utifrån är risken att borra i en balk. Pilothålet avslöjar också om du borrar rakt.

Vindgivaren ska sitta parallellt med centrumlinjen och på en horisontell yta. Beroende på hur masttoppen ser ut kan någon form av fäste eller mellanlägg behövas för att få en rak yta. Försök se till att en trådlös vindgivare har fri sikt till instrumentet. Efter montage kan du behöva kalibrera vindgivaren.

KOMPASSGIVARE MONTERAS SÅ nära båtens rörelsecentrum som möjligt och, om det är en magnetkompass, se till att den är fri från magnetisk störning. Kolla först med handkompass och se om nålen verkar påverkas vid placeringen. Ofta hamnar kompassgivaren någonstans vid tvärskottet framför masten. Kalibrering av en kompassgivare innebär oftast att lugnt snurra båten några varv.

Loggen ska sitta i fritt vatten och inte bakom en genomföring. Paddelhjulet ska peka mot punkten där fören bryter vattenytan. Ett tips är att mätta ett tunt snöre eller garn från stäven mot paddelhjulet så att du ser hur du ska vrida givaren. Denna ska sitta minst 40



Med rätt installerade instrument får du ut mer av din segling.

cm från kölen, max 10 cm från mittlinjen. På en långkölad båt så nära kölen det går.

Eftersom skrovformer är olika är det klokt att kalibrera loggen, enklast med GPS. Gå i jämn fart en sträcka en lugn dag och jämför. Vid strömt vatten går du sträckan åt båda hållen och tar medelvärdet.

Lodet behöver ställs in med det djup givaren sitter på för att visa rätt. Alternativt till att visa djupet från vattenlinjen kan du välja att visa djupet under kölen.

Ett grundtips är att ställa in ett antal skärmvyer som passar olika situationer. Sedan kan du snabbt växla mellan dessa förinställda vyer.

BÅTFART VILL MAN sannolikt ha på alla vyer. På kryss vill man oftast maximera farten mot det håll vinden blåser från och det är fart genom vattnet du trimmar på. Båten går ju fortare om man faller av – men seglar samtidigt en längre sträcka. Ett bra hjälpmedel är VMG som visar farten rakt mot (eller från) vinden. En sorts optimal avvägning mellan

båtfart och vinkel till vinden. För navigation i till exempel strömt vatten är även fart över grund (SOG) intressant.

De flesta vill även att information om vattendjupet inte är för många knapptryckningar bort.

– Sann vindhastighet (TWS) är viktig. Om båtfarten ökar ger TWS vägledning om skälet är en vindökning – annars har du trimmat extra bra. Två skolor finns för vindvinkel vilka båda är lika rätt. Den ena alternativet är sann vindvinkel (TWA) som är cirka 45 grader på kryss. Slår man blir nya kursen nära 90 grader från den tidigare kursen vilket är enkelt att förstå. Lika vanligt är skenbar vindvinkel (AWA). Det är samma vinkel som Windexen pekar mot och den som är van att segla på en Windex kan föredra detta, påpekar Jan.

På undanvind kan du använda samma vyer som på kryss för att segla effektivt. Plattläns är sällan mest effektivt, de flesta båtar kommer fortare fram om man skär litet (lovat upp några grader från plattläns). Här ger VMG väldigt bra information. Du

kommer segla en lite längre väg, men sammanlagt komma fortare fram. En bonus är att risken för slänggipp minskar när du lovar upp några grader.

NÄR DU NAVIGERAR efter en rutt är XTE (Cross Track Error) viktig. XTE visar hur långt i sidan du ligger från ruten du lagt. Du kan också använda TTG (Time To Go) som anger hur lång tid det är till nästa waypoint.

Med autopilot kan du välja att ställa in den att hålla en rak kurs. Om vinden vrider får du då justera seglen. Alternativt kan du ställa in autopiloten att styra efter en konstant vindvinkel genom att få sin styrinformation från vindgivaren. Då slipper du trimma seglen om vinden vrider. Seglar du på vindvinkel är det en god idé att hålla ett extra öga på XTE och kurs.

På båtar som kappseglar kalibreras instrumenten mer eller mindre konstant. För en nöjessegelare räcker det långt med bra grundinställningar samt vetskapen att det alltid går att kalibrera mer detaljerat. ☺