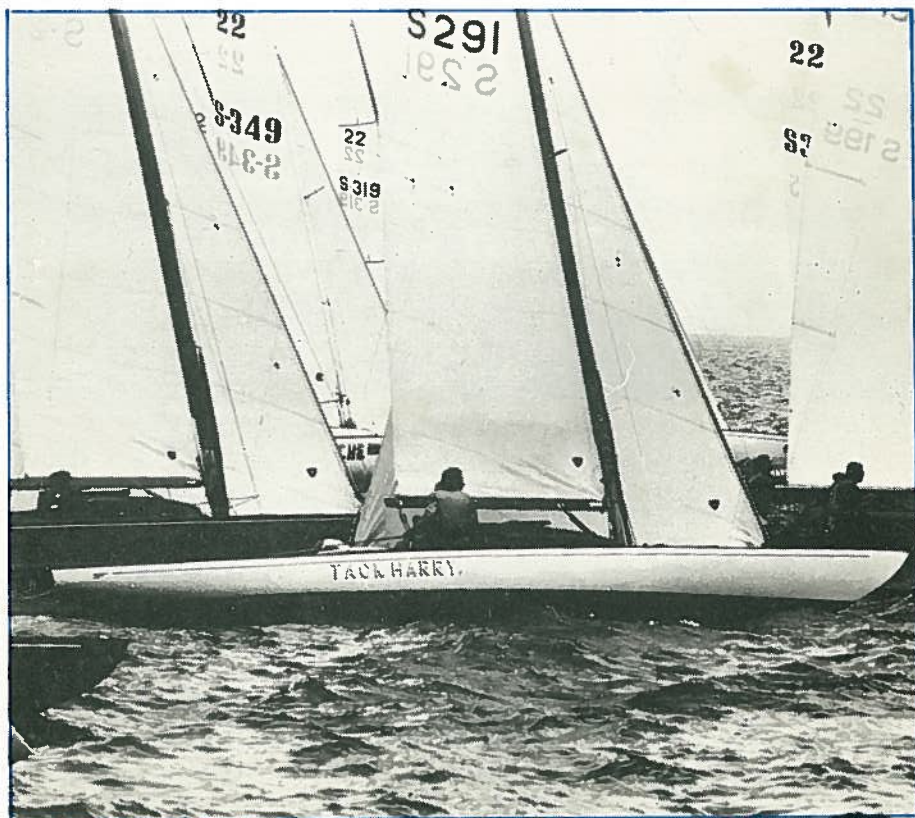


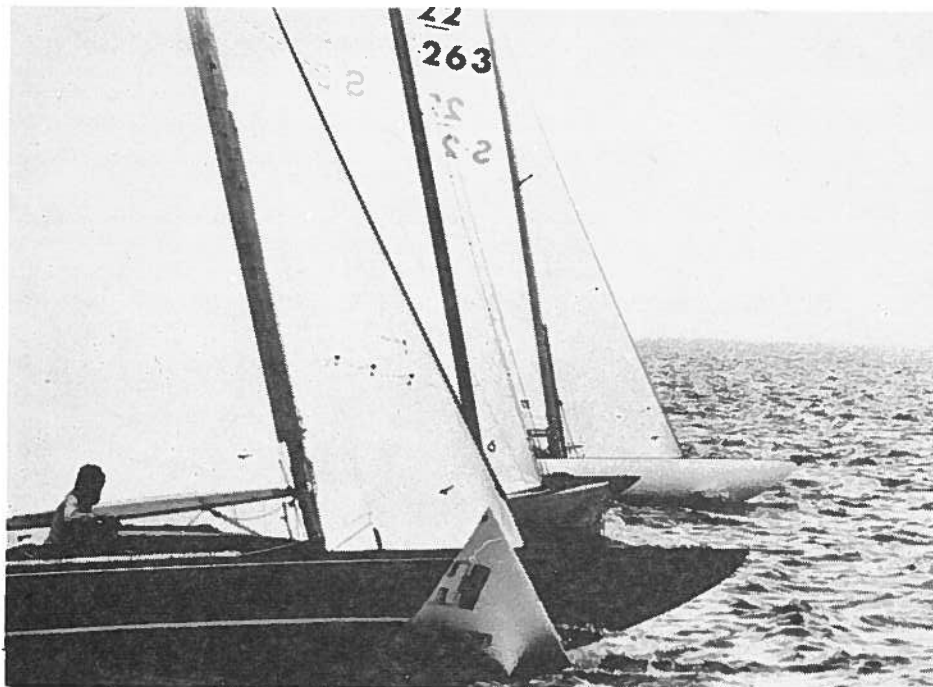
SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Informationsorgan för Svenska Skärgårdskryssare Förbundet, SSKF

Nr 3 1981 årg. 8



Två gedigna hantverk
KANONSEGEL och SKÄRGÅRDSKRYSSARNA
En oslagbar kombination.



Kanonsegel i bra position under Kryssarpokalen 1981

**Under en följd av år har de framgångsrikaste
jakterna från 22-55 kvm varit utrustade med**



KANONSEGEL



Peder Cederschiöld AB
Segelmakeri

Galärvarvet

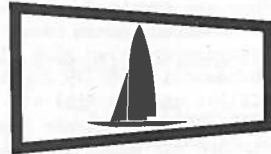
Box 24027 100 57 Stockholm.

Tel: 08/605505

SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

officiellt organ för Svenska Skärgårdskryssareförbundet, SSKF

Redaktion: Per Thelander
Red. adress: Per Thelander, Lomvägen 34, 19156 Sollentuna
tel 08/7580949
Ansvarig utgivare: Per Thelander
Frågor rörande SSKF's verksamhet kan ställas till
Ordförande: Jonas Brundin Tel 08/606808
Sekreterare: Per Horneij Tel 08/7707521
Kassör: Bengt Parmell Tel 0752/11583
SSKF's adress: Box 8178, 10420 Stockholm Postgiro nr 796641 - 9



SSKF säljer vimplar, märken, dekaler
m m. Dessa kan beställas genom att
sätta in pengar på SSKF's pg nr
796641 - 9

Priser:	Äldre tidningar	10:-
	Matrikel 80	5:-
	Dekal stor	4:-
	Dekal liten	2:-
	Jackmärke	10:-
	Vimpel	10:-
	Tröja 120, 140 ctl	65:-
	Tröja S,M,L,XL.	75:-

Utgivningsmånad 1981

Nr	Sista mtrl lämn.dag	Utkommer
1	23/1	16/2
2	23/3	15/4
3	23/9	15/10
4	23/11	15/12

Du har väl köpt skärgårdskryssareregeln? Regelboken kostar
25 kronor och fås genom insättandet av pengar på SSKF's Pg.

Omslaget: Från starten av Krysarpokalen 81 (Foto Rolf Herrström)

SSKF

Hej på Er igen!

Nu ligger jakterna i kö på slipvagnen igen efter ytterligare en seglings-säsong. Nya planer efter sommarens bravader börjar så smått ta form hos jaktägare och jaktkonstruktörer.

Den gånna sommaren lär ha varit av sämre kvalitet på sydligare breddgrader. Här uppe under polstjärnan har det varit riktigt hyfsat. Lite kallt mellan isflaken när man badat förstås, men det är normalt säjer dom i stan.

Mina egna seglingsstrapatser har inskränkt sig till lite dagsturer och några kappseglingar. Familjen har blivit större och huset blivit renoverat. Det har med andra ord inte blivit så mycket tid över till jakten.

Vi har konstaterat att man lever upp till sitt häftiga LYS-tål här uppe, på beräknad tid hamnar man alltid i övre fjärdedelen av fältet, t o m i lättvind.

Höga kusten är en upplevelse för sig med sina berg och dalar (även under ytan!). Det är betagande vackert när vädret är på sitt allra bästa humör. En eskadersegling hit upp med deltagande i Ulvöregattan vore faktiskt något att tänka på. Man bör ha mellan 5 och 8 färd dagar på sig i vardera riktningen för att inte behöva jakta och missa pärlorna på vägen. Dessutom finns det seglare som tar ett par helger på sig att segla sina båtar transportsträckan mellan Stockholm och Härnösand. Första helgen seglar man exempelvis till Öregrund andra helgen Öregrund - Hudiksvall. Gästplatser finns i alla städer utefter vägen. Jag funderar själv på att göra likadant om några år när jag forskat ut Höga kusten lite närmare.

1972 seglade jag själv runt Bottenhavet, med nordligaste utposten i Vasa i Finland som vändpunkt - Finska sidan upp och Svenska sidan ner. Det tog fyra veckor att göra denna resa.

Åter till sommarens stora race.

Skärgårdskryssarepokalen gick på hjälmaren och vanns inte helt oväntat av Lasse Johansson i 22 S 319 Flamingo. 30-klassen vanns av 30 2 208 Penguin, för tillfället utlånad till ett gäng folkbåtsseglare i Nyköping.

Senaste nytt är att nykorade Lasse Johansson i sin Flamingo fick X-pokalen i vrångstrupen när Ragge Lindstedt kom ner till "höstrasta" och seglade ifrån honom med sitt nybygge. Det kanske ger lite eko i de sk "kretsarna".

Ett nytt material har gjort sitt intåg bland skärgårdskryssarna denna sommar, nämligen mylarsegel. Framtiden får visa om det är något att satsa på.

Ett orosmoln kan vara att blir en ny "hysteri" runt dessa nya segel.

Penguins triumf på Hjälmarer visar dock att det är besättningen som "gör det".

Arbetena på 40:an i L-O Norlins regi är i full gång och fram emot nästa sommar kanske man kan få se något i sjön?

Den stora grejen just nu är regelkonferensen nästa år i Stockholm. En hel del arbete återstår med att få den i hamn. I samband med konferensen skall en utflykt till X-pokalen i Nyköping göras. Våra utländska gäster måste få tillfälle att bese våra jakter.

Jag hoppas att både 22:or och 30:or är på plats då.

Till sist vill jag framhålla KN:s insatser på sistone. De agerar med pondus!

Mycket bra. Till sist en vintrig hälsning från norr.

Hälsningar

Eder v. ordf.



Lasse

Från Redaktionen

Så har nu i det närmaste, säsongen -81 gått till ända.

Många har seglat mycket i år, men jag undrar om inte vår ordförande Jonas är en av de värsta. Nyttänd i "nya" BBB - 30 S 84 Bim Bam Bulla - har han synts i snart nog varenda vik eller varjearrangemang där jakter varit representerade. Det tror jag betyder mycket. Att SSKF's funktionärer finns ute bland oss alla, både bland näckrosor och tång.



För att på andra sätt råda bot på informations- och kontaktproblemen mellan styrelsen och medlemmarna gör vi ett nytt försök i tidningen. Linus Ek lämnar en sida information om vad som sig i styrelsen tilldragit haver. Fortsättning följer.

Så till övrigt innehåll. Materialet till tidningen har droppat in. Somligtganska senkommet, har tagits med, vilket försenat tidningen med några dagar. F Ö har även redaktören bråda dagar i början av oktober, dubbel jaktägare som han är.

55-klubben har föreslagit oss att vi ska presentera Erik Salanders utomordentligt fina artikel om 55:or från Seqel & Motor 1935. En första del av den goda artikeln lyckas vi få med. Fortsättning följer.

Annonstillströmningen har varit utomordentligt dålig, vilket får återverkan på tidningen. Jag hoppas klassklubbarna lever upp till förslaget om en annons per klassklubb.

Många av er som lämnat bidrag har skrivit snyggt på maskin. Det förenklar för redaktören om bidraget går att föra in direkt. Därför en uppmaning - Använd nya färgband, det ni skriver är i allmänhet ej så svart som det ser ut. Och framför allt, låna en elskrivmaskin.

I och med detta så säger vi farväl till denna solglittrande segelsommar.

Per Trucner

PS Ska man sen döma efter alla insändarartiklar från vice ordföranden och skärgårdskryssarkonsulten, så råder en febril nybyggarverksamhet, samt många oklarheter beträffande klassning och byggnadskontroll. DS



Från Styrelsen

Här tänkte vi i styrelsen då och då komma med en liten sammanfattning av vad vi sysslat med på våra möten. Avsikten är att medlemmarna ska se att dom där i styrelsen inte bara träffas en gång i månaden för att fika och snacka båt med varandra.

Efter årsmötet i år har det varit sju styrelsemöten, ett i månaden utom i juli och augusti. Redan i februari togs matrikel frågan upp och under mötet kontaktades alla klassklubbsssekreterare, som ombads komma in med uppgifter om adressändringar. Underlag för detta skickas ut.

För att möjliggöra utgivandet av matrikeln måste annonsörer anskaffas, utskrifter fixas m m. Det gäller även att få bra pris på tryckningen.

Mässan är ett projekt som har tagit mycket tid och arbete. Många idéer väcks, vissa faller i god jord, andra inte.

I år ställde vi ut en TIGER-22:a från Eskilstuna. Transporter skulle ordnas, helst till O-taxa, gångramp skulle upp och det skulle till folk att stå på mässan. Vi tryckte också upp en broschyr om skärgårdskryssare, som såldes på mässan. Mässan är ett stort projekt för ett förbund som SSKF med ansträngd ekonomi, varför mycket jobb måste göras för att minska kostnaderna.

Seglingar som sanktioneras av SSKF har bestämts och Gastbanken arbetar vidare.

Lottbåten skulle från början bli ett nybygge ritat av Harry Becker, men nu lutar det åt att det kan bli ett ombyggt LOTUS-skrov, också Becker, men då krävs det folk som ställer upp omkring årsskiftet och bygger form.

Vissa problem är det med lotteriskatten. För att slippa den måste tydligen varenda pinal vara skänkt, i annat fall lär skatten bli uppåt 40 % av vinstvärdet.

Förbundet har det internationella regelansvaret, vilket gör att kontakter måste hållas med utländskt skärgårdskryssarfolk, en uppgift som vi har mycket att göra med.

En ny sammanslutning för skärgårdskryssare har bildats i England, BRITISH METRE YACHT ASSOCIATION, som hört av sig och vill ha en översättning av reglerna.

Den internationella regelkonferensen jobbas det vidare på. Förhoppningsvis ska den bli av under sommaren 1982. Till det behövs också pengar och det har förbundet inga, vilket kassören då och då påminner alla idéskapare om.

Kursverksamheten går runt med lite mindre utbud i år. Förra året var det ett spritt intresse, ibland var det fullt och vid något tillfälle kom det inte någon på kursen.

Sammanfattningsvis kan sägas att det för att ekonomin skall gå runt att det krävs många frivilliga insatser och att det gäller att titta kvalificerat.

Detta är ett litet axplock av vad styrelsen sysslat med sedan årsmötet.

Linus Ek

BORDBYTARKURS I

15 st entusiaster hade anmält sig till SSKF's renoveringskurs, som leddes av Thomas Larsson. Thomas jobbar på heltid med båtar, vilket gör att han naturligtvis har mer erfarenhet än oss andra amatörer. Kort sagt - en kompetent ledare.

Thomas inledde kursen med att fråga var och en av oss vad vi tyckte skulle vara lämpligt att ta upp. Alla hade nu olika önskemål och vi enades om att prata och praktisera om en sak varje kväll vi träffades.

Första kvällen visade Thomas upp olika typer av verktyg som man använder sig av vid t ex bordbyte, spantbyte och hur man sköter och slipar verktygen.

Den andra kvällen vi träffades inleddes med att Thomas punkt för punkt gick igenom ett bordbyte. För att visa detta så naturligt som möjligt hade Thomas sågat av ett ca tre meter långt akterskepp från en M30 (nr14). Han började med att hugga ut ett bord ur akterskeppet och placerade en mallbräda på spanten. Brädan var hälften så tjock och smalare än originalbordet. Sedan började tillverkningen av ett nytt bord. Det mallades och prickades och sågades och hyvlades och när bordet sedan satt där det skulle kunde man konstatera att följer man instruktionerna väl kan även amatörer som vi byda bord. Detta akterskepp återkom sedan varje kväll så att vi alla fick chansen att hyvla in ett bord.

Den tredje kvällen gick Thomas igenom spantbyte, där det finns många varianter. Att limma tunna eklameller på en trämall är kanske det bästa.

Den fjärde kvällen fortsatte som vanligt med praktik av bordbyte samt lagning av bottenstockar. Den sista timmen denna kväll diskuterades impregnering med linolja på ek, fur och mahogny. Resultat: fur och mahogny går alldeles utmärkt att impregnera, men eken har svårare att suga i sig linolja. Bäst är nog att måla eken i botten. Förutom dessa praktiska övningar gavs många tillfällen till närande båtsnack. Ett nog så viktigt komplement både socialt och erfarenhetsmässigt.

En tidig lördagsmorgon samlades vi i Mörby Centrum för att åka och titta på en del projekt. Bl a på Per Thelanders 30:a Rubin som ska få en helt ny botten. Diskussionen var i full gång med vad som först skulle göras. Alla hade synpunkter och jag är säker på att Per känner sig säker på vad och hur han ska gå till väga efter detta besök av experter. Sedan följde båtsnack och rundvandring bland de andra spjuten på Ranängen. Därefter tog vi oss till Margretelunds båtuppläggningsplats och tittade på projektet där och såg att Keego försågs bl a med nya bord i undervattenskroppen. Dagen avslutades på SSK båtvarv där vi besåg Oberon, Thomas kappseglare med dubbel bordläggning.

Den sista kvällen samlades vi i Thomas verkstad, tittade på material, maskiner och verktyg, samt en intressant bastrumma för basning av långa bord. Resten av kvällen gick åt till båtsnack och vansinniga projekt. Det kanske roligaste med kursen var att få träffa andra entusiaster och höra vad var och en gör och framför allt få tips och ideer.

Jag hoppas att Thomas har lust och tid även i år, eftersom de flesta båtägare ännu inte är professionella båtbyggare.

Åke Bredelius

segelbåtens dag 1981

gynnades av vind. Lagom till starten på lördag infann sig en god sydväst, vilken möjliggjorde rena startfält och krysstart. Frånsett en kort halvvind efter rundningen bestod bana 8 av kryss vilket torde gynnat de mindre jakterna. Tjugotvåor och trettior i toppen.

Startfältet var nog något tunnare i år än tidigare, men glädjande är att det år efter år dyker upp nya jakter. Inte alltid nya i ordets rätta bemärkelse, utan sådana som inte brukar synas eller vara med.

Där syntes exempelvis 40 S 30 Allector en Nygren jakt från 1918, som aldrig varit med i SSKF. Tjugotvåorna 110 Yalita - med helt ny undervattensropp, 144 Gawaihin och 70 Albertina, Sofia Albertina som seglade med Fragancias gamla segelstall. 15 båten SL 145 Tira byggd i Karlsborg 1935. Trettiorna 29 Mizzi IV och 210 Pelican - ny för året. 55:an Sonja återbördad från Göteborg - på Segelbåtens Dag i lånta fjädrar från Stormfågeln, så att målfunktionärerna kunde pricka av två st 55 S-6. Bara för att nämna några.

För den som är road av siffror och lek med siffror kan vi nämna att varje år brukar någon "pricka" rätt nummer. I år var det två som lyckades. Grattis 40 S-29 Britt-Marie och 55 S-42 La Liberte.

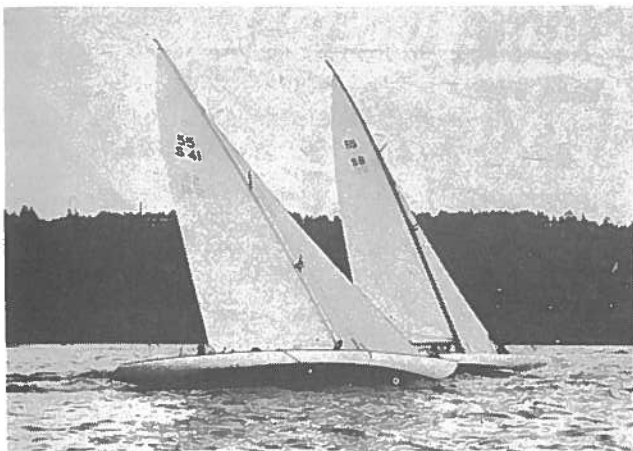
Söndagen gynnades av ännu mer vind. Många av våra stora jakter syntes på Riddarfjärden med många rull i storen och väl tilltagna kaltoppar. 75:an Triumph hade dock hela storen uppe och skenade varv efter varv runt Riddarfjärden i ledningen i "splendid isolation". Tyvärr (för Triumph) räckte dock inte respiten till utan 40:an Aziza vann The Scandal Beauty Trophy före 55 Mayflower VI.

Redaktionen för Skärgårdskryssaren



75:an Triumph och 40:an Tosca

(Foto P Thelander)



55:na Hexan och Stormfågeln i close race på distansen. Stormis lyckas hålla undan.
75:an Blanka och 95:an Vildanden hårt revade på Riddarfjärden.

Bim Bam Bulla och Triumph mot mål. 55:an Sonja med Stormfågels segel.

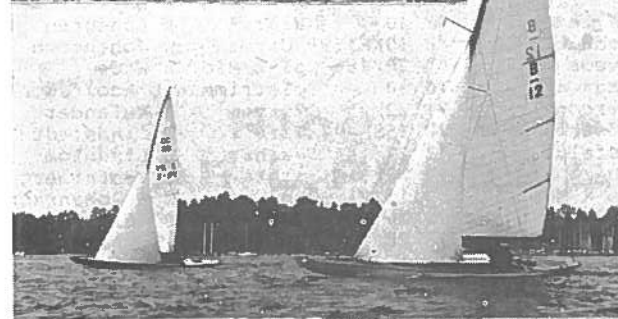


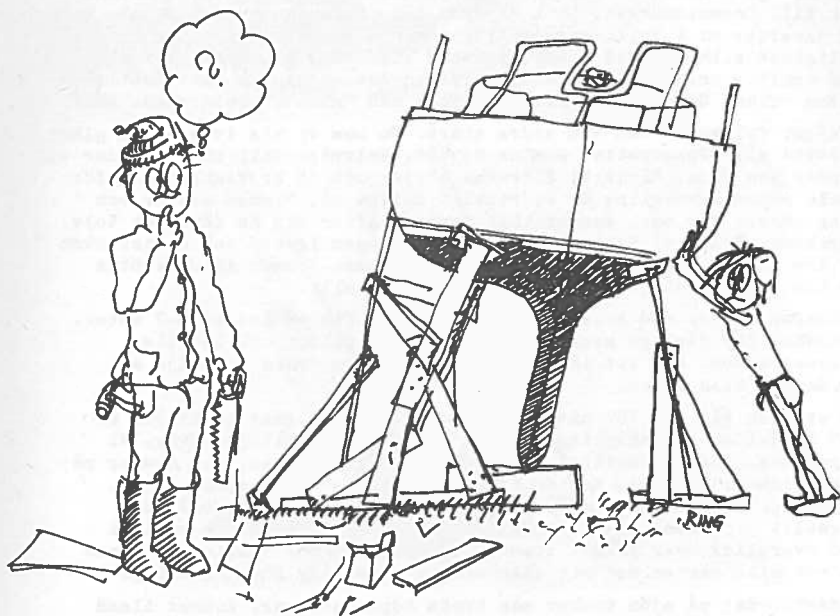
Foto-P Thelander



RESULTAT SEGELBÅTENS DAG 1981

1	22/255	Amorita	P Dahlberg	43	40/85	Morgana	O Ekberg
2	30/210	Pelican	Team Tigern	44	22/254	Signe	A Eriksson
3	30/136	Carioca	D Jenssen	45	75/18	Blanka	L Lindgren
4	22/357	Mamsell	M Lindeborg	46	55/44	Sagitta	U Blomberg
5	40/16	Mariann	L-E Danielsson	47	75/22	Måsen	H Wahrolén
6	30/140	Solgull III	M Aronsson	48	55/22	Sonja	R Sjöström
7	30/96	Pii	M Ulltin	49	40/48	Hazard	K Larsen
8	40/52	Aziza	U Malmström	50	22/171	Pan	M Kallin
9	22/345	Raffa	P Carlsson	51	75/24	Bianca	L Ejdeklint
10	55/46	Carina	K Wallin	52	30/29	Mizzi IV	I Dahlen
11	55/2	Mayflower VI	K-G Ericsson	53	30/68	Saga	J Hagberg
12	22/356	Cirdan	B Pettersson	54	22	Sofia Albertina	T Liljan- der
13	30/61	Cobra	P Thelander				
14	22/171	Lill-Stina	A Ohlofsson	55	75/01	Oberon	T Larsson
15	55/15	Ninni	A Westerberg	56	95/18	Daphna	B Linderholm
16	30/77	Pilen	M Ahnlund	57	22/70	Albertina	O Hellbom
17	30/59	Bellona	P Clemedtson	58	55	Nixe	U Torberger
18	30/49	Satana	R Isacson	59	22/266	Tatjana	A Silins
19	40/34	Tosca	T Carlen	60	22 SL 244	Jacana	P Nordensson
20	30/84	Bim-Bam-Bulla	J Brundin	61	30/143	Lill-Yrsa	J Hagelin
21	40/62	Gazell	H Parmell	62	40/87	Igea	R Moen
22	75/B12	Trumpf	H Swahn	63	40/83	Malabri	CF Widstrand
23	40/1	Yrsa	S Holst	64	55	Tanja	Å Bredelius
24	55/6	Stormfågeln	B Parmell	65	22/158	Brisbi	T Nordlander
25	55/41	Hexan	K Tahvanainen	66	95/19	Vildanden	H Backström
26	40/4	Zerita	H J Wallander	67	40	Aurora	K Lundgren
27	15/15	La-Le	B Sternå	68	40KR1599	Carma	W Johansson
28	95/4	Gerdny	T Staveus	69	22/186	Sol-E-Mio	A Wide
29	40/29	Britt-Marie	G Hanzon	70	30	Solstrimman	L Adolfsson
30	30/60	Boheme	K Peterson	71	22/25	Charmen	J Nelander
31	30/82	Solkatten G	Lindström	72	15SL146	Tira	N Lindstedt
32	22/180	Neana	M Mossfeldt	73	22/144	Gwaihir	H Lindblom
33	40/69	Thalatta A	Sjöberg	74	22/110	Yalita	U Westerberg
34	150/1	Beatrice-	Aurore K Moe	75	15/21	Örnungen	C E Johansson
35	95/5	Ala-Ala	P o O Hillerström	76	22/221	Minerva	P Berglund
36	22/296	Wickie	L Gustavsson	77	22/251	Britt-Marie	T Öhman
37	22/348	Inga-Lill	B Kilgren	78	15	Catarina	C Löfvall
38	40/55	Gitt	C Wigren	79	30	Runa	J Wahrolén
39	55/43	Kee-Go	C Nylander	80	22/352	Cattinå	K Norheden
40	95/1	Kerma	H Wetterberg	81	40/30	Allector	K Rosén
41	30/30	Slaghöken C	Elman	82	30	Ålfvan	A Stenhols
42	55/42	La Liberte	S Ahlzén				

Har du problem med stöttning och täckning?



Vi har lösningen!

Ring 08-802980

AB L. PRESS & SON

Ranhammarsvägen 9

BROMMA

Tillverkar och säljer
täckställningar och stöttor i stål- och aluminiumrör



22 KLUBBEN

Kryssarepokalen 1981. Funderingar vid "Punschettes" rorkult.

Premiär! Allt kan sammanfattas i detta ord. Ty aldrig tidigare har X-Pokalens linjesköna båtar samlats på Hjälmaren. Fiskebodas vackra hamn är fylld av dem. Brådska på bryggan och trimning i båtar. Och för min egen del är det den absolut första "riktiga" kappseglingsstart ombord på en kölbåt.

Premiärnervositet? Nej inte det. Men nästan en liten känsla av högtid att segla ut till start omgiven av storheter som Marina, Flamingo, Amorita, So Long, Tack Harry m.fl. kändisar. Vår båt är inte mer än nått och jämt segelfärdig och trimmet på de nya seglen ganska obefintligt.

Ganska trängt i starten. Det var tjugufem båtar förutom vi som funnit kärlek till lovartsmärket. Lätt skrämda lät vi de flesta tränga sig över först varefter vi i fritt utrymme lugnt kunde starta. Detta var helt fel naturligtvis vilket också resultatlistan visade. Vinden runt tre meter med en kraftig vriddning till andra kryssen och en ganska problematisk sistabog vilket Göran i "Delfin" och Tore med "Mona 2" behärskade bäst.

Bara något friskare vind vid andra start. Nu kom vi bra iväg och i glädjen över detta går "Punschette" som en ångbåt. Halvvägs till märket leder vi! Vi rundar som fyra. Härligt! Slörarna börjar och då är festen slut för vår del. Spinnakersegling är vi riktigt dåliga på. Vinden mojnar och allting säcker för oss. Rundar till kryssen efter att ha förlorat tolv placeringar. Dystert. Fortsätter raset seglingen igenom och slutar näst sist. Vår rutin står som en gloria omkring oss. Kommer iland trötta efter tio timmar på sjön. En härlig dag trots allt.

Andra dagen randas med strålände sol och ren, fin västan på 6-7 meter. Allt bäddat för härliga seglingar. Vi startar dåligt och behåller positionen i kön. Ser att långt där framme leder "Mona 2" följd av "Tack Harry" hela vägen.

Andra starten går om. För många för tidigt. Och en gång till! Vad är detta? Är det en jollesegling? Men nu kommer alla äntligen iväg. Vi tämligen bra. Möter "Amorita" femtio meter efter linjen. Hon kommer på ofri bog och väjer inte. Kastar över "Punschette" till andra bogen. Hojar och skriker och sätter protestflagg. Får omedelbart slå för fribogets båt. Fick sedan ingen ordning på seglingen. Hade som vanligt en god överblick över fältet framför oss. Vi såg hur "Marina" rundade först vid alla märken med ett allt större försprång före "Flamingo".

En underbar dag på sjön tycker man trots köplaceringar. Kommer iland med sjöben. Skriver protest och får vänta på förhandlingarna ett par timmar. Den går igenom. Synd på "Amorita" som förlorade en tredjeplass.

Tredje och sista dagen. Sol och vind c:a 10-12 meter. Sjön har blivit grov och vi byter till mindre genua. Värnitivt inte vårt väder i dag. Tycker vi. Seglar mycket dåligt. "Flamingo" gör tvärtom och vinner komfortabelt båda seglingarna.

Ja så är det slut. Man känner sig tom och urlåst. Dels av dagen på sjön och dels den vanliga sköna tomheten man alltid känner när ett arrangemang efter många månaders förberedelser lyckligt är genomfört.

Prisutdelning. Tage "Plåt" delar ut den av honom själv nyuppsatta pokalen till Lasse Johansson med besättning. Alla får pris och minnesplaketter som SSKF-ordföranden Jonas Brundin med undertecknads hjälp delar ut.

Hur har dessa seglingar varit? Bra tycker alla. Vi hade tur med vädret och duktiga funktionärer. Tack! Och vilka härliga idrottsmän och kvinnor kryssareseglarna är. Och tänk vad trevligt att ha 30-gänget med. Nästan synd att behöva skiljas. Men till nästa år möts vi i Nyköping! ALLESAMMANS! Eller hur?

B.W. i "Punschette"



Kryssarpokalen 81
 Överst från en av
 starterna,
 därefter - Aquila
 och Good Bye går in
 för rundning.
 Underst - pokal-
 vinnaren Flamingo
 går i mål.
 (foto R Herrström)



X-pokalen 81 resultat

1	319 Flamingo	Lasse Johansson	NSS	6	5	3	2	1	1	12
2	335 Marina	Bengt Helgesson	MSK	3	4	4	1	3	3	14
3	291 Tack Harry	Tomas Hagberg	ÖKF	4	2	2	5	6	2	15
4	250. Mona II	Tore Källmark	WSS	2	1	10	4	5	7	19
5	255 Amörita	Peder Dahlberg	BSS	5	9	1	30	2	4	21
6	336 Delfin	Göran Knutsson	NSK	1	3	12	6	10	5	25
7	351 Aquila	Ulf Andersson	SSHj	13	12	5	7	8	8	40
8	331 Good Bye	Hans Brunelius	NSS	9	6	7	8	15	30	45
9	263 Fragancia	Anders Johansson	VBK	12	19	8	12	4	10	46
10	288 Paloma	Åke Nilsson	ÖKF	15	30	14	3	9	12	53
11	272 Tricksonita	Rolf Johansson	NSS	8	7	15	11	14	13	53
12	306 Pierina	Lars Davidsson	BjSS	10	30	9	15	7	14	55
13	349 Scaramouche	Ingemar Andersson	MSK	19	20	13	9	11	9	61
14	350 Eagle Eye	Sven Hadenius	MSK	22	15	17	16	12	6	66
15	265 So Long	Bo Allert	EBK	7	8	12	16	27	27	70
16	345 Raffa	Peter Karlsson	ESK	17	22	11	14	13	30	77
17	217 Lou Lou	Lars-Gunnar Göthberg	ASS	25	11	20	17	17	15	80
18	271 Fuhrita	Åke Rundqvist	GSS	21	13	21	13	16	30	84
19	356 Cirdan	Bengt Pettersson	KBS	24	16	19	21	18	11	85
20	199 Caisingen	Sven Högelin	FBK	18	10	22	20	20	27	90
21	354 Kohinoor	H-G Eriksson	SSHj	16	14	16	18	27	30	91
22	290 Punschette	Börje Westerdahl	ÖKF	23	23	18	19	19	16	95
23	180 Neana	Marianne Mossfeldt	BBK	11	18	27	27	21	27	104
24	117 Caprice	Stefan Söderberg	MSS	20	17	23	27	27	17	104
25	177 Lill-Stina	Anders Olofsson	KBS	14	21	27	22	27	27	111
26	254 Signe	Anders Eriksson	SSS	26	24	24	27	27	27	128

_____ Platssiffror 27= startar ej/utgår, 30= diskvalificerad.

Redaktionen undrar om inte Solong hamnade på 10:e plats i segling 4, med tillhötande bättre totalplacering.



Vinnarna av Skärgårdskryssarepokalen 1981, rorsmannen på 319 Flamingo - Lasse Johansson mottager pokalen ur donatorn, Tage "Plåt" Anderssons hand. (foto Rolf Herrström)

Och tack Rolf Andersson och alla andra hälsar Rolf Herrström

RESULTAT FRÅN NÅGRA 22-SEGLINGAR 1981

Stockholmsregionen:

Vikingaregattan: 1) 255 Amorita, 2) 180 Neana, 3) 5 Tanja
Getfotsregattan: 1) 255 Amorita, 2) 177 Lill-Stina, 3) 356 Cirdan
SSS Höstregatta: 1) 355 Alma, 2) 319 Flamingo, 3) 255 Amorita

Nyköpingsområdet:

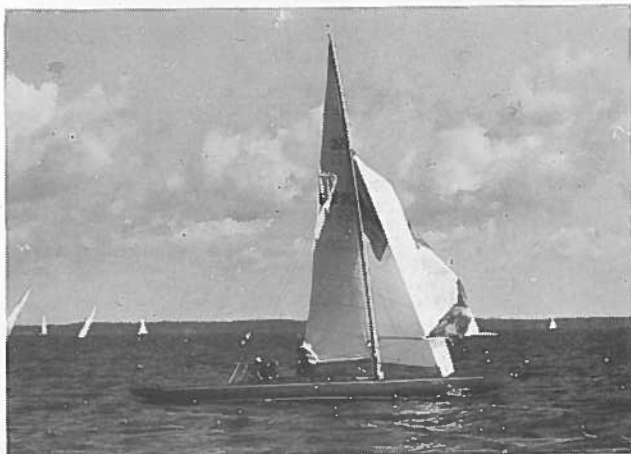
Pingstregattan: 1) 319 Flamingo, 2) 336 Delfin, 3) 331 Good Bye
NSS Öppna: 1) 319 Flamingo, 2) 324 Brunette, 3) 336 Delfin

Vättern:

SS Vätterns reg: 1) 335 Marina, 2) 349 Scaramouche
Karlsborgs SS: 1) 335 Marina
MSK höstreg: 1) 335 Marina, 2) 349 Scaramouche
Ludvig Olims Minne: 1) 335 Marina, 2) 349 Scaramouche



Marina under X-pokalen (foto R Herrström)
Punschette samma regatta (foto P Thelander)



SK30 Klubben

I samband med att tjugotvåornas seglingar om X-POKALEN gick det första inofficiella klassmästerskapet för trettiort av stapeln. Seglingarna gick på sjön Hjälmararen dit nio trettiort hade tagit sig via Mälaren, Arbogaån och Hjälmarare Kanal.

Upptakten till själva seglingarna blev mätdagen där även trettiort fick erfa att det finns noggranna bestämmelser för kappseglande skärgårdskryssare. Således blev det ett intensivt arbete med att kapa lator måla mätband och att försäkra övertyga mätmannen om att två tiokilos blyplättar är lika bra som ett sjuttonkilos "regelankare". Allt gick dock bra och när första start gick låg alla trettiort på startlinjen.

Den första seglingen gick i 2-3 m/s och vanns av bröderna Klinga i Ingabritt tätt följda av vinnarna i Folkbåts SM -81, vilka hade lånat Penguin. Andra seglingen liknade till en början den första, men blev sedan väldigt snurrik på a stiltje och hårda regnbyar som i sin tur orsakade banändring på sista kryssen. Denna segling vanns av Pii med Penguin som två ännu en gång. Efter den andra seglingens målgång blev det "flygande besiktning" - kontroll av regelankare och flytvästar. Carioca hade glömt sitt ankare i hamnen och blev tyvärr senare diskad.

Det fanns många som hade oroat sig för att det skulle bli väldigt lite vind på Hjälmararen, dessa farhågor infriades inte, tvärtom blåste det mellan 7 och 12 m/s den andra dagen. Det blev hårda kryssar som på undanvindarna belönades med härlig spinnakergång i helt fantastiska farter. Nåväl, andra dagens segrare blev Penguin och Ingabritt som båda var klassen bättre än oss andra i den hårda vinden. Den tredje dagen blev den andra lik så när som på att det blåste jämnare och hårdare. Penguin visade sig klart bäst denna dag genom att vinna båda seglingarna och vann därmed hela regattan. Vad man särskilt lade märke till på den vinnande båten var deras skickliga krysstaktik där man nästan alltid gick åt rätt håll, samt att de gjorde väldigt få slag på kryssarna.

Efter prisutdelningen blev rorsmannen på Penguin, Benny Karlsson, traditionsenligt kastad i sjön av konkurrenterna. Jag vill här också tacka arrangörerna i SSHJ och ÖKF för väldigt fina och trevliga arrangemang.

Andreas Falkenmark - 30 S 27 Pang



Pang på Hjälmararen! (Foto Rolf Herrström)

1	208	Penguin	Benny Karlsson	NSS	2	2	1	3	1	1	7
2	150	Ingabritt	K G Klinga	ÅBK	1	4	2	1	2	2	8
3	27	Pang	Andreas Falkenmark	VSS	3	3	3	2	4	3	14
4	59	Bellona	Peter Clemedtson	VSS	5	5	4	5	5	5	24
5	49	Satana	Roger Isacsson	ÅSS	7	6	5	4	6	Ej	28
6	96	Pii	Mats Ulltin	VSS	4	1	D	D	3	U	29
7	84	Bim Bam Bulla	Jonas Brundin	VSS	6	7	U	Ej	7	Ej	40
8	50	Alfsol	Christofer v Satzger	VSS	8	8	6	Ej	Ej	Ej	42
9	136	Carioca	Dag Jenssen	VSS	D	D	U	Ej	Ej	4	45

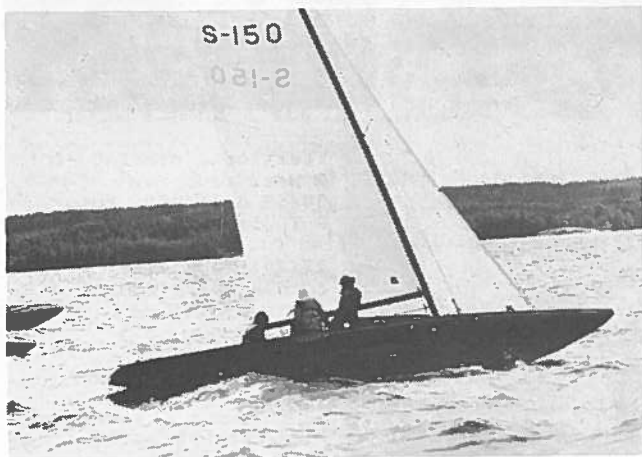
Utom tävlan
210 Pelican

L-O Johansson

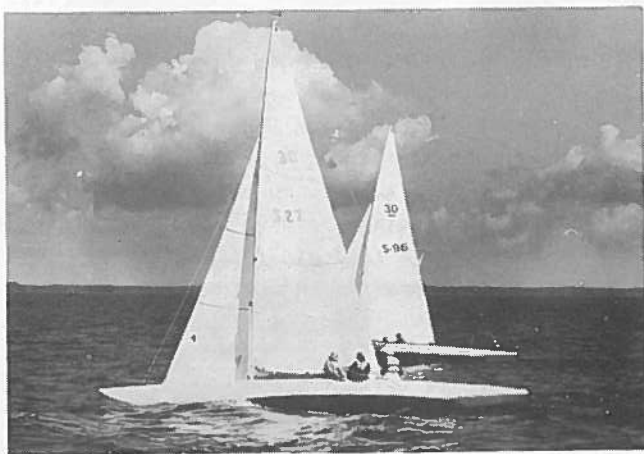
ESK

(4 3 2 2 U 3)

U och Ej = 10, D = 11



Ingabritt
foto - R Herrström



Pang och Pii
foto-P Thelander

Några jakter från Hjälmarseglingarna.



Trettiorna startar -foto
R Herrström
30/59 Bellona - foto
P Thelander

22/291 Tack Harry -
foto R Herrström

22/217 Lou Lou
foto P Thelander



SK40 Klubben

Om inte mötesaktiviteten har varit särskilt livlig inom klubben så har seglingsaktiviteten varit dessto livligare. Som tidigare möter inte många 40:or upp, utom på Segelbåtens Dag, men de som gör det, gör det med eftertryck. Aktiviteten är numera den som sker på sommarhalvåret, och följande skall bli en sammanfattning av sommarens seglingar.

Redan i inledningen på säsongen lyckades en 40:a utmärka sig genom att vinna skärgårdskryssareklassen på Lidingö Runt. Det var en för gamla kappseglingsmeriter på Vänern välkänd jakt som undergått en omfattande modernisering med bl.a, en ny aluminiumprofil och nya segel. Tosca, som ägs sedan ungefär ett år tillbaka av bröderna Carlen satte härmed bättre trimmade 30:or resolut på plats, och bevisade återigen att hon är en snabb lättvindsseglare.

I början av juni gick SSKF, s eskader av stapeln med 5 eller 6 st deltagande 40:or i ett fält med ca 25 Sk-jakter på en bana som numer är en tradition. Seglingen var ganska chansartad med täta kraftiga vindvridningar som spred ut fältet ganska snart. Marianne gick bäst av 40:orna och belade en 3:e plats totalt och erövrade därmed det pris som Lasse Thörn satte upp i 40-klassen till KSSS, s jubileumsvecka 1980 (Kanholmsdagen).

Helgen därefter var det dags att segla om Yrsapokalen utanför Nynäshamn. Valet av plats var resultatet av diskussioner vi haft på Sandhamnsveckan 1980 då vi tyckte att vi skulle arrangera en kappsegling för 40:or på en triangelbana. Harald Parmell tog på sig ansvaret för arrangemangen på "sin" klubbholme Lacka, söder om Muskö. Nu blev det ingen riktig triangelbana, men väl en distansbana med triangels utseende. Till seglingarna infann sig 5 40:or. På lördagen genomfördes två seglingar i emellanåt frisk vind. Det blev tidvis en jämn duell mellan Gazell och Aziza, som avgjordes i bägge seglingarna till den sistnämndes fördel. Det viktigaste var kanske inte seglingen i sig utan mer den möjlighet som öppnades genom Haralds försorg. Vi tyckte samtliga att det var i det närmaste perfekta förhållanden från både hamn- och seglingssynpunkt. En upprepning till 1982 vore på sin plats. Till seglingen hade Harald förutom minnespokaler även införskaffat ett nytt vandringspris till klubben: Nynäshamns SS hederspris för bästa 40:a. En silverglänsande skönhet att införliva i vitrinskåpets övriga samlingar.

I mitten av juni skulle Vikingaregattan äga rum, var det tänkt, med bl.a, distansbana för större skärgårdskryssare. På kvällen hade 4(?) 40:or infunnit sig: Eugenie, Aziza, Marianne och Tosca. Inköna i klubbhuset medelade en funktionär att stormvarning utfärdats för

svaäländskusten och uppmanade oss att se över förtöjningarna. Några dristade sig att fråga hurvida bryggorna skulle motstå en nordvästlig storm om 25m/sek. Funktionären tittade då nedlåtande och föraktfullt på frågeställaren och lät honom med några väl valda ord förstå hur dum han ansåg att frågan var och hur förträfflig bryggkonstruktionen var. Förintade men lugna till sinnes såg vi över våra förtöjningar och gick och la oss. En eller ett par timmar senare hördes upprepade signaler och uppkomna på bryggan stötte vi samman med ett par av funktionärerna (bl.a,den tidigare så överlägsne)som irrade omkring som yra höns med tuta i handen. De lät förstå att nu var det minsann kris och omedelbara åtgärder måste vidtagas. Bryggan var på drift och det var en tidsfråga innan katastrofen var ett faktum. I det läget beslöt några av oss att lämna Ekholmen och segla undan till en mer skyddad vik. Stormrn bedarrade inte förrän på lördagskvällen. Seglingar kunde först genomföras på söndagen,men utan Eugenie och Azizas medverkan. Hur det gick för Tocsa och Marianne är i skrivande stund okänt.

Den 7 augusti var det dags för Nypan-Trophy en kappsegling runt Nämndö på ca12 distansminuter. Det var andra året som 40:orna skulle göra upp om Janne Nystedts vandringspokal skänkt till klubben 1980. Förutom ett 5-tal 40:or hade ungefär lika många 55:or och 120:an Irene infunnit sig i Skärvassaviken. Vid starten på lördagsmorgonen infann sig 7st jakter. Seglingen genomfördes i frisk vind ca 12m/sek enligt SMHI. Efter en snabb undanvindssegling på Nämndös ostsida utvecklades en duell på kryssen mellan Aziza och Eugenie. Eugenie vann den kampen med 2 sekunder... På kvällen bestods de församlade av skönsång från Maritza.

Segelbåtens Dag är ju inte mycket att orda om utan att Marianne vann bland 40:orna,och kom totalt på en 5:e plats. Resultaten i övrigt framgår ju på annan plats i tidningen.

Riddarfjärdsregattan på söndagen mönstrade bara en 40:a efter det att Eugenie tvigats utgå efter en grundstötning på lördagen. Efter ett tiotal försök med tre olika ägare lyckades Aziza som första 40:a erövra The Scandal Beauty Trophy. Segermarginalen till tvåan May-flover på beräknad tid var 1 min. 14 sek.

Ulf Malmström

TILL ALLA SOM HÅLLER PÅ MED ATT BYGGA NYTT ELLER TÄNKER BYGGA NYTT samt
TÄNKER RENOVERA ELLER ÄNDRA ERA JAKTER SÅ ATT MÅTBREVET PÅVERKAS.

Under de senaste åren har massor av rykten runt nybyggen och renoveringar susat runt i skärgårdskryssarkretsar. Det har varit många nybyggen "på gång" och många renoveringar igångsatta som påverkar jaktensmåtbrev.

På grund av mitt intresse och på grund av mitt engagemang i SSKF's styrelse kontaktar jag då och då någon av ledamöterna i KN och hör efter om det är något av intresse som kommit på KN's bord. Nytilskott och nya ideer är grundstenar i klassernas framtida fortbestånd.

Till min stora häpnad säger man då från KN's sida att vi vet ingenting, vi har inte sett några ritningar på detta.

Det börjar bli på sin plats att en gång för alla klargöra turerna runt ritningsklassificering och klassificering av nybyggen.

Man börjar ju i allmänhet med att gå till en konstruktör och beställer ritningar på en skärgårdskryssare. I Skärgårdskryssareregeln står vilka ritningar som skall granskas av KN. Dessa ritningar är följande:

1. Byggnadsritning innehållande längdsnitt i medelplanet, tvärsnitt vid O-spant, mast och ev. någonstans akter om sittrummet. Detta är en ren konstruktions-/dimensioneringsritning som utvisar jaktens dimensioner och byggnadssätt.
2. Planritning som utvisar jaktens horisontal- och vertikalplan dels i medelplanet dels i O-spant resp. stävens B-sektion. Här kan KN kontrollera att jaktens huvdmått är i överensstämmelse med regeln.
3. Riggritning utvisande dimensionering och konstruktion av stående och löpande rigg samt runthult. Denna ritning skall också visa segelplanet med dess huvudmått.
4. En displacementdeklaration skall också bifogas på förbudets formulär. Här finns spantareor och jaktens mått i förhållande till minimi- och maximimått enligt regeln.
5. Om en jakt bygges med annat konstruktionssätt eller av ett annat material skall en yteexpansionsritning eller yteexpansionstabell bifogas rörande jaktens bordläggning. Här skall KN kontrollera att de fastställda panelvikterna är riktiga.

Först när dessa ritningar är godkända skall man igångsätta bygget.

Under byggets gång skall jakten kontrolleras av mätningman vid följande tillfällen:

1. När kölsträcka och stävträ och mallar är på plats.
2. När jakten är borlagd till skarndeckskanten och balkarna är på plats, men däck-
et ej är påbörjat. För plastning när skrovet är färdigt inkl. förstuvningar.
3. När jakten är fullt färdig men ej sjösatt, om möjligt skall riggen också kontrolleras vid detta tillfälle.
4. Efter sjösättning, med rigg och med föreskriven utrustning ombord. Då skall en kontroll av flytlåget göras.
5. Om jaktens displacement med mindre än 4 % överskrider skall mätningmannen göra ett kontrollutslag i tveksamma fall jakten vägas.
6. I övrigt kan KN företaga ytterligare kontroller om man finner detta nödvändigt. Exempelvis kan en vägning av däck, skrov och barlast separat vara aktuellt. Detta gäller speciellt AP-skrov/däck.

Man kan klart konstatera att KN ej kan klassificera ett nybygge utan att först ha godkänt ritningarna.

Att starta ett nybygge utan godkända ritningar och kanske t o m med bara en linje-
ritning är ett stort vågspel som kan vålla både KN, byggare, beställare och kon-

struktör många och svåra nötter att knäcka.
Ett eventuellt fel på en båt kanske hade gått att åtgärda på ritningsplan-
net men inte när båten väl står där. Det är heller inte meningen att klas-
sificeringen skall vara oöverkomligt dyr. Det har förekommit och förekommer
att man startar byggen utan klassade ritningar. SSKF och KN måste gemensamt
komma fram till ett handlingsförfarande som sätter stopp för blixnutryck-
ningar av typen:

En blivande skärgårdskryssarägare ringer upp KN och säger: Du jag har en halv-
färdig 30:a står i garaget, kan du kolla om den är OK ??

I detta fall vet inte KN eller den stackars mätningssmannen någonting alls!
Man har ju inget att utgå ifrån! Hur skall man då kunna godkänna eller ens
underkänna ngonting alls?

Nej, det som känns bra i nuläget skulle vara att om inga ritningar har kommit
till KN utför man heller inga mätningar eller inspektioner.

SSKF uppmanar alla nybyggare att ha papperen i ordning, SSKF och dess klassi-
ficeringsnämnd kan absolut inte ta något ansvar för byggen där turerna inte
följs upp på rätt sätt.

Nybyggen och "piratbyggen" (sådana lär ha förekommit på 30-talet) skall inte
få komma in "köksvägen".

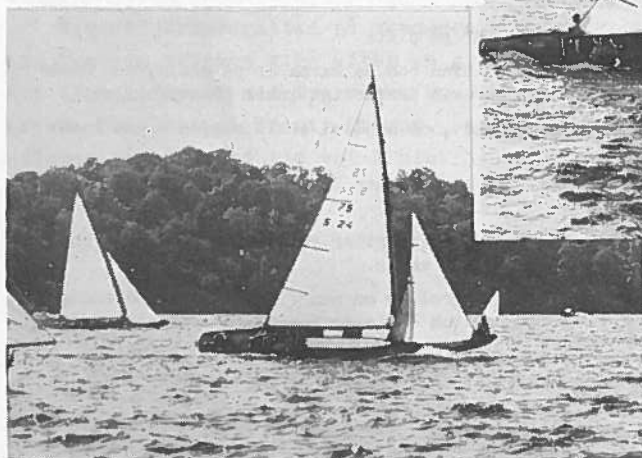
KN kan dessutom sträcka på ryggen, de sköter sina uppgifter med förstånd och
pondus när så behövs!!

Lasse

Lasse Haggren
v. ordf. i SSKF

55 Mayflower VI och 75 Bianca
exempel på två jakter som ej
kan byggas idag p g a regel-
ändringar.

Här på Riddarfjärden 1981
Foto P Thelander



bygg din egen 30:a i plast till våren/försommaren

Med start kring jul och fram över våren kommer undertecknade att bygga en seglande prototyp till en trettia. På denna bygger vi sedan en form som under hösten går till IST - Marin i Uddevalla, vilka kommer att tillverka trettian kommersiellt, huvudsakligen för export. Under våren och försommaren har vi också tillgång till formen, och också rätten att tillverka ett litet antal båtar i den.

Problemet för vår del är nu att vi kommer att få det mycket stressigt under den här tiden och vi kommer att behöva några som hjälper oss att bygga prototypen och formarna. Som en motprestation erbjuder vi då givetvis rätten att bygga en trettia i formen. Tider och sådant kan vi då givetvis diskutera, men räkna med 1-2 veckors jobb för rätten till ett bygge. En normal formhyra vid ett kommersiellt självbyggerivarv ligger på en c:a 10000 kr, så här finns chansen att bygga billigt.

Jakten ifråga ritas av Harry Becker och blir c:a 12-12,5 m (klassiskt lång akter eller kapad a la Pelican, vi har inte bestämt oss äm) x 2,17 x 1,5 och med ett displacement av c:a 2,7 ton, en typisk normal trettia med all-round egenskaper således.

Under bygget kommer vi att hålla till i Beckerbåts godkända lokaler ute på Lidingö (hyggliga kommunala kommunikationer) under överinseende av konstruktören själv och där kan vi också plasta upp våra egna jakter. Att plasta upp skrov och däck i formar tar maximalt två veckor. Blir vi några stycken så kan vi ju köpa in utrustning, segel m m till hyggliga priser.

Slå till genast alltså, tag chansen till ett skärgårdskryssarklipp, segla din egen täta och snabba Becker trettia till sommaren 1982.

Hör av dig om du vill fråga om ekonomi, tider eller liknande.

Olle Madebrink
Klapperstensvägen 2
13652 Handen
0750/23817

Thord Persson
Granrisvägen 15 L
70235 Örebro
019/161420

PS Observera att chansen inte kommer tillbaka. sedan vi väl släppt formarna så kommer de inte att vara tillgängliga för självbyggare, men halvfabrikat kommer förmodligen att säljas i Sverige.

Olle Madebrink - Skärgårdskryssarkonsult.

210 Pelican
nybyggd 1981



Några personliga reflexioner kring det nya supermaterialet

PLASTIC....

Som en del välorienterade läsare känner till så har undertecknad under våren/sommaren varit med om att konsortiebygga en 30:a i plast. Några personliga tankar kring mina erfarenheter från detta bygge kan jag inte undlåta att skriva ner eftersom jag förstått att många nu ligger i startgroparna för liknande projekt.

Till att börja med så kan man ju slå fast att plasten är ett fantastiskt material. Det är lätt att handskas med, vem som helst, även en relativt opraktisk person, klarar av att plasta efter några timmars inlärnings-tid, plastbåtar blir täta och relativt underhållsfria samt, med våra scantlings, mycket starka och styva.

Emellertid finns det många nackdelar också, och det kan vara värt att titta litet närmare på dessa.

Att många människor reagerar på lukten kunde man lätt konstatera när man satt på båtutställningen och upplevde hur en del ägare till träbåtar, sedan de kommit ombord på utställningsbåten, snabbt kastade sig ner, slet upp durkarna och tryckte ner luktorganet i kölsvinet för att, sedan detsamma kommit upp, genast med triumferande stämma utropa, "här luktar plast".

Tja, vill man ha en plastbåt så får man nog acceptera litet plastlukt på utsatta ställen, men även plastbåtar luktar mer eller mindre, och detta hänger samman med hur man behandlar materialet under bygget. Det som ger den typiska plastlukten är styrén, dvs det lösningsmedel som finns i plasten och som avges i gasform under härdningsprocessen och senare (tid och evighet) om inte laminatet fått härda ut ordentligt. Plasten behöver sedan den härdat (stelnat) stå och efterhärda i varma lokaler minst en vecka utan att kylas ner dessemellan. Om man låter temperaturen gå ner under ca 15° så avbryts nämligen härdningsprocessen och båten kommer att lukta under hela sin livstid. För att ytterligare minska styréns avgången så skall man vara mycket noga med att lägga på ett heltökande och tjockt lager topcoat (invändig färg) eftersom detta i viss mån stänger inne eventuell styrén.

Som bekant räcker det inte med att det luktar illa med plast, det är ohälsosamt också, och här kommer man in på frågan om arbetsmiljön. I princip kan man nog säga att det är ofarligt att bygga en eller några plastbåtar under sitt liv om man följer de normer som finns, men att folk ofta inte har förstånd att skydda sig på ett vettigt sätt.

De faror som lurar på plastbåtsbyggaren är huvudsakligen av två slag, nämligen lösningsmedel och glasfiberdamm.

Lösningsmedlen, mest styrén, påverkar centrala nervsystemet (hjärnan) på samma sätt som alla andra lösningsmedel tex thinner. Akut yttrar det sig som berusningssymptom och huvudvärk, och på lång sikt skadas centrala nervsystemet, man blir korkad helt enkelt, ungefär som gamla sniffare eller alkoholister. Ju mindre man utsätter sig för styréngasen desto bättre är det alltså.

Problemet med styrénångorna har angripits på två sätt. För det första finns det i alla (godkända) lokaler kraftiga fläktsystem som suger in frisk luft och släpper ut den styrénbemängda dito, och för det andra så arbetar man numera med så kallad miljöplast, alltså en plast som avger mindre styrén än den som tidigare användes. Genom dessa två åtgär-

der har man lyckats dra ner styrenhalten i luften under arbetarskyddsstyrelsens gränsvärden, och numera kan man alltså arbeta utan att få några symptom.

Vill man gardera sig ytterligare så kan man använda en gasmask när man arbetar på utsatta ställen där luften cirkulerar dåligt, tex kölsvinet, och man skall då kolla att man verkligen har ett gasfilter för "ångor och giftiga gaser" (aktivt kol), till de flesta masker finns nämligen olika filter.

Glasfiberdammet skapas när man river mattorna, slipar eller skär med vinkelslip i laminatet, ett mycket vanligt arbete, i synnerhet på "one-off"-detaljer. Problemet med slipdammet är av en helt annan karaktär än ångorna, och kanske på lång sikt även farligare.

När glasfibern splittras vid tex slipning så uppstår miljontals små partiklar, 100dels millimeter och mindre, som svävar omkring i luften. De ser ut som små hullingförsedda vassa klumpar om man tittar på dem i mikroskop. Likheten med asbestfibrer är påtaglig, och då behöver man kanske inte orda alltför mycket om dess farlighet, den borde stå klar för envar som följt med i TV och tidningar.

Som alla förstår så gäller det att skydda lungorna mot detta damm, och det enda sätt man kan skydda sig på är att använda gasmasken (med dammfilter) när man slipar och skär, och så vitt jag vet så skyddar en tät mask ganska bra mot dammet, men det gäller alltså att vara på alerten och byta filter när man byter aktivitet, man sysslar ju antingen med plastning eller slipning.

En annan, mycket obehaglig effekt av dammet är att det skapar klåda som kan vara vansinnigt irriterande. Mot detta finns mig veterligt inget skydd, dammet letar sig in överallt, men eftersom det ju inte är hälsovådligt utvärtes så är det bara att ta på sig martyrxinen och hårda ut, det är ju övergående.

Andra ting att tänka på är buller och arbetsställning, vilket ju inte på något vis är speciellt för plastbåtsbygge utan mera allmänna problem.

Mot buller skyddar man sig bäst med hörselkydd, typ stereolurar, och de bör hellre vara på för mycket än för litet, många elektriska handverktyg åstadkommer förvånansvärt höga bullervärden. Man bör också veta att bullerskador ofta inte stabiliseras förrän efter lång tid, dvs man kan exponera sig för starkt ljud under en tid och inte märka någon försämring (den tillfälliga hörselnedsättning som uppstår omedelbart går ju över på ett par timmar), men skadan finns, och yttrar sig som nedsatt hörsel först efter 10 - 20 år.

Att ha rätt arbetsställning kan ju verka trivialt, men det är en klar fördel om man kan bygga sin båt utan att få ryggsnitt, det blir roligare att segla då. Här kan jag dock inte ge några generella tips utom att man bör undvika framtålad arbetsställning samt att inte fortsätta med något som gör ont och uppenbarligen frestar på ryggen.

Efter dessa tråkiga men viktiga påpekanden så kan vi då kasta oss över plasten som material.

Plastlaminat består av glasfibermatta, som ger styrkan, och polyester (plast) som fixerar glasfibern. När man plastar lägger man ut glasfibermattan och sedan rullar man på plasten vilken sugas in i fibrerna och omsluter dem genom att man rullar på hela smeten med en stålroller. Plasten hårdar sedan på 15 - 20 minuter, och vips så har man ett starkt och homogent material.

Vanligtvis så arbetar man i en färdig form och lägger på gelcoat (färg) ytterst för att sedan fortsätta med stipulerat antal mattor, för en 30:a ca 6 st, och avslutar med ett lager topcoat invändigt. Tack vare att man har en form så får man både form och finnish "gratis". Om man inte har någon form, utan vill ha enstaka unika båtar, sk "one-off", så reser man på traditionellt sätt spantmallar som täcks med ett distansmaterial, tex airex eller balsa, som man sedan klär ut- och invändigt med ett tillräckligt tjockt plastlaminat. Nu får yttersidan en förfärlig struktur och denna måste sedan snyggas till genom att man slipar och spacklar, och slipar och spacklar, och slipar....., tills man är nöjd - ett hårt, tråkigt och smutsigt arbete.

De flesta båtbyggare (hel- och halvfabrikatsköpare lämnar vi därhän) behöver alltså en form. Denna hyr man oftast av något självbyggerivarv när man bygger sin båt. För närvarande finns dock ingen färdig form för skärgårdskryssare, utom Tiger 22:an, och så lär det visst vara en 40:a på gång i Nyköping.

Mer om formbristen nedan, hur åstadkommes nu formen?

När man gör en form så gör man först en prototyp, i princip på samma sätt som beskrivits ovan (one-off - bygge) och sedan gjuter man av den dvs bygger upp en form på samma sätt som man gjorde skrovet, med gelcoat och glasfiberlaminat samt en del förstärkningar så att den inte blir skev. Sedan är det bara att plasta så många båtar man vill i den färdiga formen.

Plast är alltså lätt att bygga med och rekommenderas å det varmaste, men man bör kanske inte ge sig på att bygga en one-off båt utan övning först man kan ju hjälpa en kompis tex, då undviks nog en del tabbar och man inser också hur mycket arbete de olika momenten tar.

Nej de stora problemen är utan tvekan andra än materialet, och för att undvika att ge negativa exempel genom att berätta om mina egna många tabbar så skall jag nu beskriva hur man gör för att undvika mycket, mycket trassel.

Börja med att inse att ett bygge kostar pengar, fixa det först.

Ordna alla papper först, och få dem godkända. Börja därefter bygget, här finns många tusen att tjäna, mätningmännen kostar oavsett om de godkänner eller inte och de har hiskliga milkostnader.

Skärgårdskryssare är inte vilka dussinbåtar som helst som man smäller ihop på lösa boliner och sedan säljer med braskande reklam. Varje båt skall ha en godkänd ritning, se skärgårdskryssarregeln sid 6, och det förberedande arbetet är lika viktigt som själva bygget.

Anlita en välrenommerad konstruktör så att du får ritningen godkänd utan trassel. Det kostar visserligen en slant att gå till en proffskonstruktör, men räkna då ut vad kostnaden blir i förhållande till hela kostnaden så blir den lättare att uthärda.

När alla papper är klara planeras bygget. Planera allting i detalj, gärna varje timma och varje mutter. Tidsschemat håller kanske inte, men det är bättre att veta hur mycket man ligger efter än att inte ha något hum alls om hur man ligger till tidsmässigt, även sådant kostar.

Slutligen några mera allmänt skärgårdskryssarfilosofiska tankar om det där med formar contra one-off.

Vår klass är en konstruktionsklass och vi vill behålla den karaktären på klassen även när vi nu stiger in i plaståldern. Vi vill att man ska kunna skilja på jakterna utan att titta på nummret i seglet.

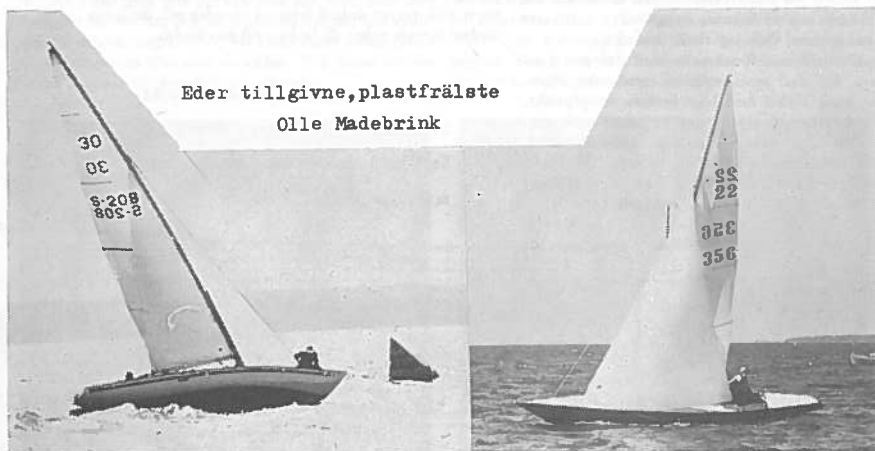
Samtidigt måste man inse att de allra flesta inte kommer att bygga one-off båtar. Naturligtvis kommer det att byggas några stycken om året, liksom en del träbåtar (när väl hjulen börjar rulla alltså), men för de flesta kommer detta att bli omöjligt pga tids- och/eller penningbrist.

En form per klass verkar alltså vara minimum om vi vill få någon större bredd på klasserna, och det vill vi väl.

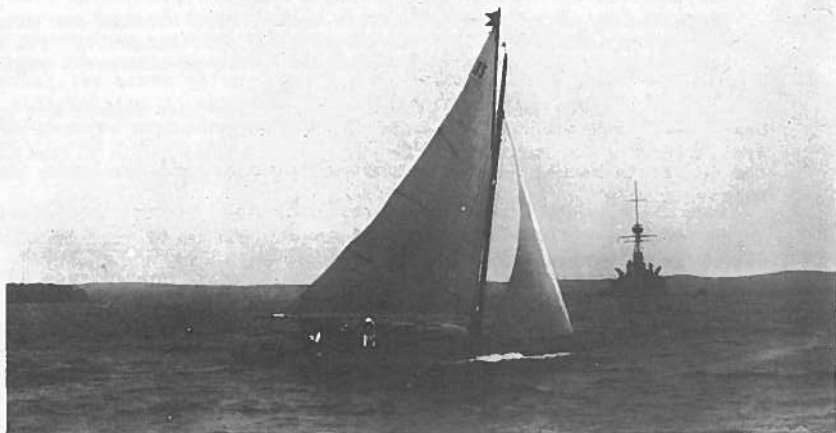
Samtidigt bör vi då lära oss av det som skett utomlands medan vi hade vår an downperiod här i Sverige. Både på kontinenten och i USA tog man fram formar för plastbygge, men man tog bara fram en form på vardera stället vilket resulterade i att det nu finns folk där som vill göra klassen till entypsklass för att inte deras båtar skall minska i värde. De tror nämligen att det går att bygga snabbare skrov, vilket jag betvivlar, Reimers jakter kommer nog att vara konkurrenskraftiga så länge det finns skärgårdskryssare överhuvudtaget.

Problemet är nu att samma situation kan uppstå i Sverige om vi inte är vaksamma, och lösningen är givetvis att vi tar fram minst två formar, gärna fler, per klass. Då skulle vi kunna behålla karaktären av konstruktionsklass åtminstone så mycket att vi kan hålla de värsta entypsklassentusiasterna på mattan.

När det gäller jakternas individualitet så tror jag nog att detta egendomliga släkte som seglar omkring i vackra båtar, bor i svarta plastsäckar och sliter som djur på vintern under pressenningarna även är redo att åstadkomma individuella båtar trots att skroven kanske görs i samma formar. Plastskepp kan ha trädäck, plastdäck kan göras som one-off osv osv. Det finns mycket kunnande bland skärgårdskryssarägarna och det tar vi givetvis med oss in i plaståldern.



Wera III var mest lik Eva och gick som denna genom vattnet nästan utan vågbildning



JAG BLÄDDRAR I MINNETS BOK

av

Erik Salander

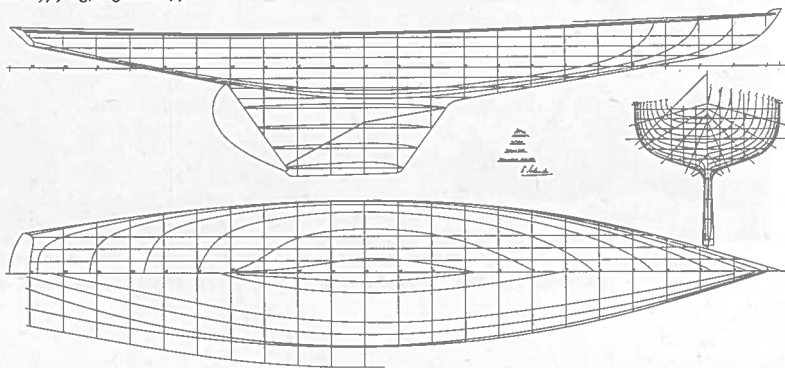
Hur jag kom in i 55-kvmsklassen? Alldeles huvudstupa. Själva nyårsaftonen 1910 ringde stalmästare Hårdelin, ägaren till sexan Freja II, och talade om att han sålt sin båt och nu ämnade bygga en 55-a. För att bjuda Hexe spetsen. Och jag skulle rita den.

Så kom Gun till, min första 55-a, vars ritningar synas här nedan. En smal spolförmig båt med raka linjer, lätt skrov, tung blyköl med högt belägen tyngdpunkt, minimal inredning och tiptop riggs av amerikansk typ. Storsegel med högt mastlik och kort lågpikad gaffel. Båtens dimensioner voro: LÖA 11,50 met., LWL 7,60 met., bredd 2,14 met., djupgående 1,62 met., deplacement 3 120 dm³, blyköl 1 575 kg, segelarea 55 kvm.

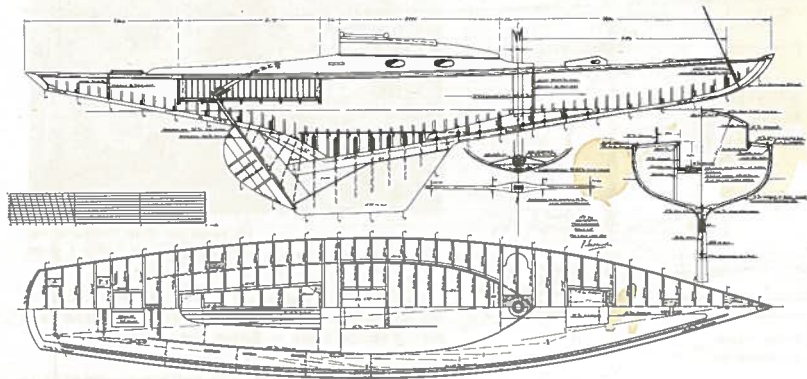
Gun var en liten båt, alldeles för kort och tjock; längre och skarpare hade den nog gjort sig bättre. Men det hade man knappast någon känsla av för 24 år sedan, då båtarna i allmänhet voro korta och fylliga. Och Guns linjer, som i dag förefalla oss rätt främmande, ansågos då vara ovanligt lyckade. Den finska Frisk Bris, som publicerade ritningarna i sitt julnummer 1912, skrev bl. a.: »Guns linjeritning är särdeles tilltalande och visar mycket slanka och jämnt löpande långskeppslinjer samt en vacker spantruta, som väl harmonierar med det övriga.» Så tyckte man på den tiden.

Hur en båt efter denna ritning verkligen seglar fick jag aldrig veta. Gun byggdes nämligen på ett litet landsortsvarv och var så felbyggd att hon knappt hade en enda linje gemensam med ritningens. Till på köpet gick varvet omkull fram på vårsidan och det halvfärdiga skrovet måste då fraktas till Stockholm.

Intet är för en seglare mer lärorikt än studiet av en båttyps utveckling. Segel och Motor visar här några ritningar av mer än historiskt intresse



Linjeritning till Gun, byggd 1911



Byggnadsritning till Gun. Märk den höga blykölén

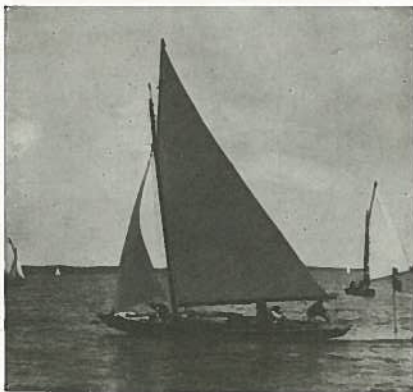
Där fick Lövholsvarvet täta, putsa och däckta det, gjuta blyköl, göra inredning och rigg. Varvet gjorde sin sak bra; särskilt riggen var fin, med amerikanska segel och detaljgrejor. Men skrovet var ohjälpligt förstört, med uppbruten spräng, alldeles snett och vint. Detta kändes tydligt när man seglade henne. För styrbords halsar kryssade hon utmärkt, för babords uselt. Så sned var hon. Men det var ingenting att göra åt. De välstående men något tunna seglen fingo hjälpa upp det hela. De drogo bra så länge de höllo.

Först några dagar före Sandhamnsveckan 1911 var båten klar från varvet. Att trimma in den tog tid, rorsmannen Erik Boström var mer van vid kanoter än yachter och Hexe gick inte att klå. Inte alls. Men Gun blev farligare för var dag och väl intrimmad skulle hon tydligen bli en svår motståndare. Då såldes Hexe plötsligt och Gun fick ensam slåss med de andra. Två första och tre andra pris var allt hon fick den säsongen.

Så kom Olympiasommaren 1912, en lättvindsommars. Gun hade under vintern byggts om på Hästholmsvarvet och kom ut som en mycket farligare båt. Det behövdes också, ty många goda 55-or hade byggts till denna stora seglingsommars. De bästa voro Trio och Thalatta, båda längre och bredare än Gun, riktiga överdängare i att segla.

Men Gun klarade sig fint i konkurrensen. Hon tog den sommaren sex första och två andra pris samt Lidingö-pokalen. Av de sju 55-or som deltog i Olympiska regattan redde hon sig genomsnittligt bäst. Därför röntte hon också åran få sina ritningar publicerade både i Die Yacht och i Frisk Bris.

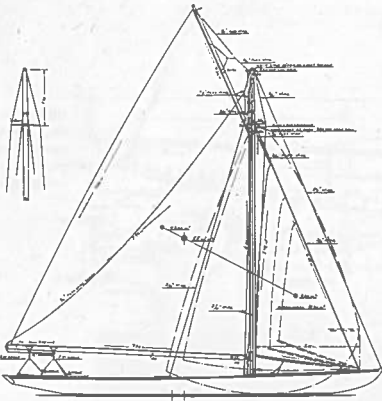
Sommaren 1913 var en friskvindsommars, det tunna amerikanska segelstället var utblåst och Gun, som inköpts av Erhard Carlsson, fick flera gånger stryk av den snabba Trio. Fast hon seglades av John Även. I åtta starter segrade Trio i fyra och fick två andra pris, medan Gun bara hade två segrar och ett andra pris.



Gun, den första extrema 55-an. Det brutna språnget syns tydligt



Britty kort före sin första start. Vid rodret gamle säkne John Även



Segelritning till Gun, visande gaffelfrigg av amerikanskt typ

Intresset för klassen tog nu fart, duellen Trio—Gun hade verkat stimulerande och nya 55-or planerades. Till sommaren 1914 ritade jag tre båtar, bland dem en för kapten Knut Holm och en för min vän Nils Rosenius, som ville ha en både snabb och bekväm 55-a.

Det blev Britty, klassens bästa båt 1914, en utveckling av Gun men snabbare i friskt väder. En jämförelse mellan dem visar stora likheter och hur Britty utvecklats ur Gun är lätt att se. Hon var 50 cm längre på däck, 15 cm längre i vattnet, 8 cm bredare på däck och 6 cm bredare i vattnet. Deplacement och barlast voro ungefär desamma, undervattenskropparna i stort sett identiska men övervattenskropparna ganska olika.

Brittys förskepp var skarpt och långt utdraget, Guns kort och rätt fylligt. Akterskeppen voro mera lika, Brittys dock längre och bredare när hon ritats för att få goda och löpande linjer vid krängning. Det fick hon också, fast akterskeppet nog var väl kort.

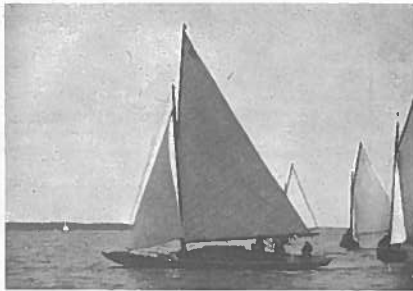
Britty var en utmärkt kryssare, i synnerhet vid jämn och god bris, som gav henne lagom krängning. Hennes stora styvhet, skarpa entré, raka effektiva linjer och goda rigg gjorde henne mycket snabb — när vädret passade henne. Och en bra rorsman hade hon, gamle säkre John Avén.

Det blev ej många seglingar den sommaren, men Britty hann dock med ett par uppmärksammade segrar innan kriget bröt ut och kanonerna började dån. Sandhamnsregattan blev inställd och så stod jag där plötsligt med en rätt begränsad kunskap om båtens möjligheter.

Det var en dyster månad, den första krigsmånaden, då en hel värld steg ned i sin grav. Just inga tider att tänka på båtar och båtritning.

Men en dag låg ett brev i min brevlåda. Ett kort och koncist brev. Ännu efter tjuugu år ser jag de få raderna för mig när jag vill.

Britty leder före Trio



Eva rundar sitt första vändmärke vid debutseglingen, som vanligt i tåten

»Konstruera åt mig en 55-a, snabbast inom klassen i lätt och mellanvind, rymlig och bekväm.» Brevskrivaren bar ett frejdat namn — Sixtus Janson, Skidfrämjandets nuvarande ordförande.

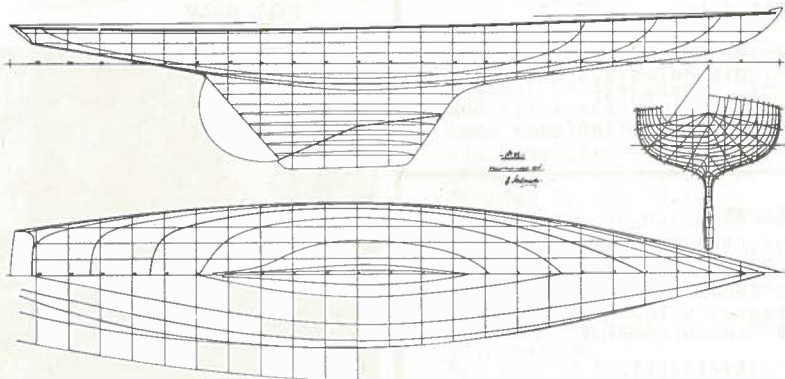
Brevet kom på kvällen. Det var som en ljustråle i mörkret. Brevlitt började jag skissa och var snart igång med de nya linjerna. Det kändes som om de lågo färdiga i hjärnan och pockade på att få komma ut. Jag ritade som i trance och när lampan släcktes vid 6-tiden på morgonen låg linjeritningen klar. Eva var född.

Eva var den bästa båt jag ritat, lyckosam alltifrån första dagen. Hennes debutsommar 1915 blev ett formligt triumftåg. När Eva fick sin vind — lätt till mellanväder — och en riktigt ordentlig kryss, då kunde hennes försprång bli ofantligt, uppgå till halvtimmar och timmar. Men hon var inte endast en utmärkt kryssare, hon även slörade och länsade väl. Det var en ovanligt jämnseglande båt.

I åtta starter tog Eva sju första pris samt fem hederspris och vandringpris, däribland Saltsjöbadspriset och Lidingöpokalen. Hon gjorde fullkomligt rent hus i klassen och slog ofta hela eskadern, även 95-or och 75-or. Men så seglades hon också mästertligt.

Man skulle av dessa resultat kunna tro att Eva var en veritabel kappseglingsmaskin, men hon var ovanligt väl inredd, rymlig och bekväm. Snarare en snabb långfärdsbåt än en racer. Därför blev hon också banbrytande, satte sin prägel på utvecklingen. De kommande årens båtar påminde mer eller mindre om henne.





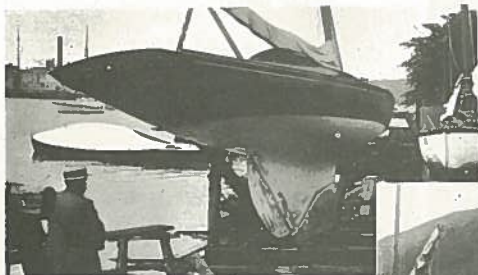
Linjeritning till Britty, byggd 1914

Vari låg nu hemligheten med Evas snabbhet? Säkerligen främst i de effektiva, mjuka och ovanligt lättdrivna linjerna, de utmärkta seglen och det lyckliga läget av alla tyngdpunkter. Eva låg sällsynt lätt på roret i alla vindlägen och smet genom vattnet ljudlöst och nästan utan vågbildning. Vartill kom att hon icke ändrade trim under segling utan alltid låg lika fint på vattnet, oberoende av fart och krängning.

En jämförelse mellan linjerna hos Britty och Eva visar hur hon utvecklats ur den äldre yachten och vilka radikala förändringar som vidtagits för att förvandla den fylliga, flatbottnade och något kantiga friskvindaren Britty till den mjukt modellerade, smidiga lättvindsbåten Eva. Av Brittys linjer är praktiskt taget bara fenan kvar. Allt det andra har omarbetats.

Låt oss se hur detta gått till! Genom att öka längden, både i vattnet och på däck, göra båten bredare på däck, skärpa alla vattenlinjer och draga spanten magrare och mera V-formiga, fick jag fram en helt annan, betydligt mjukare och mera lättdriven båtkropp. Skillnaden mellan de båda båtarnas form kanske framträder tydligast hos vattenlinjerna. Evas äro skarpa och mjuka samt någon konkava i förskeppet, Brittys mera fyliga och runda samt svagt konvexa förut.

Svårigheten vid all båtkonstruktion är att finna det »gyllene lagom» som ger en lyckad båt. Ofta blir det intuitionen, som därvid får leda konstruktören på rätt väg. Aldrig har jag känt detta tydligare än den tysta septembernatt, då Evas linjer kommo till. Det var som om de ritat sig själva.



John Avén beundrar Evas vackra undervattensropp

Eva på land för att putsas

Det skarpa förskeppet



Fortsättning följer

SAMLAT & BLANDAT

TILL SALU

40 meter 7-trådig
wire. Dimension 6,5 mm
Pris 5:- per meter
Ring Thomas 08/7180268

SÄLJES

A-22 S 257 GAZELL
12,6 x 2,10 x 1,35
Nytt Kanonsegelställ med
triradial spinneker, vagn
4 hk utombordsmotor
Tel: 013/152223
Ulla o Björn Lundh
Avsynareg 10, 58266 Linköping

TILL SALU

A 30 S 127 JUNI
K E Sjögren 1930
11,27 x 2,00 x 1,40
4 kojplatser, fem segel
välutrustad och i gott skick.
Ring Lars Rolén 0766/22088

TILL SALU



22 S-62 UNN, G A Estlander
Mått: 9,35 x 2,06 x 1,20
Fernissad mahogny, pinedäck
Renoverad 1981. Väl utrustad
Utlottningsbåt i SS Aeolus 1927
Vinterplats Lidingsö.
Pris 23000:-

Jan Hagelin tel Bost 08-803223
Arb 08-262270



TILL SALU

30 S 61 COBRA

Stockholms SS lottbåt 1925
konstruerad av Karl Einar
Sjögren med måtten 12,18 x 1,78
djupgående 1,56, blyköl 1,5 ton
Byggt på Nya Varvet i Gröndal
(Janssons) i honduras mahogny
och ribbdäck i spruce.
Cobra är mycket välvårdad och
välutrustad samt känd som en
snabb jakt.
Fernissad såväl utvändigt som
invändigt.

Kontakta Per Thelander
Lomvägen 34
19156 Sollentuna
Tel 08 - 7580949

SAMLAT & BLANDAT

SÄLJES !

B 22 S 240 VÄNNEN - Becker -37
Mått 10,60 x 2,08. Mycket gott skick.
10 st segel, rullflock, stor-segelkapell, bomkapell, sitt-brunnskapell. 2-lågigt gasol-kök, brandsläckare, 4 hk Johnson-77. Vintertäckningsmaterial övrigt välutrustad. Priss 35000.
Tel 0304 - 67310

TILL SALU

SWING A 30 S 178 Becker
Karlsborg 1943,
13,28 x 2,18 x 1,50
blyköl 1300 kg. Fernissad kärnfuru, mahogny rikhaltig utrustning, 6 hkr Evinrude
Säljes p g a hälsoskäl
Tel 08 - 609001

TILL SALU

75 S 24 BIANCA
Byggd 1913 13,52 x 2,50
Fernissad mahogny
Ring Lasse 08 / 424365
Hasse 08 / 415657

TILL SALU !

SK 30 / 65 LALLA
12,20 x 1,76. Omfattande renoveringsarbeten utförda. Vinteruppläggning ordnad
Pris Komplet: 30000:-
Ring Bosse 08-424536



TILL SALU

SK 55 S 15 NINNI
Byggd 1917 T HOLM i Gamleby.
Tillhör de rymligaste 55-orna med 1,7 i ståhöjd.
Goda kappseglingsresultat bl a 1:a Segelbåtens Dag 80 i 55-klassen, 3:a resp 2:a på Riddarfjärden 76 och 79.
Hon är helt fernissad (honduras-mahogny). Mast och rigg i mkt gott skick, varvsätgårdad akterstäv med rostfria roderbeslag. Säljes p g a nybygge.
Ring Anders Westerberg för mer information.
Tel arb 08-245825 hem 0753/77771

TILL SALU

22 S 112 Big Ami 10,65 x 1,81 x 1,30. Nytt pine däck 79 stor segelgarderob, dynor kök motor 4 hk m m
Tele 054 / 135038
Lennart Rohdén, Katteboliden 12, 65481 Karlstad.





JUBILEUM


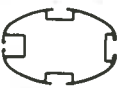

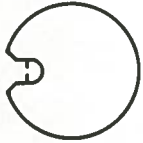
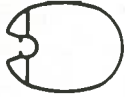
SPECIAL

**ETT RIKT OCH MUSTIGT
HELMALTSÖL**

BENNS

TILLVERKAR KONADE MASTER TILL SK 22. 30 o 40.



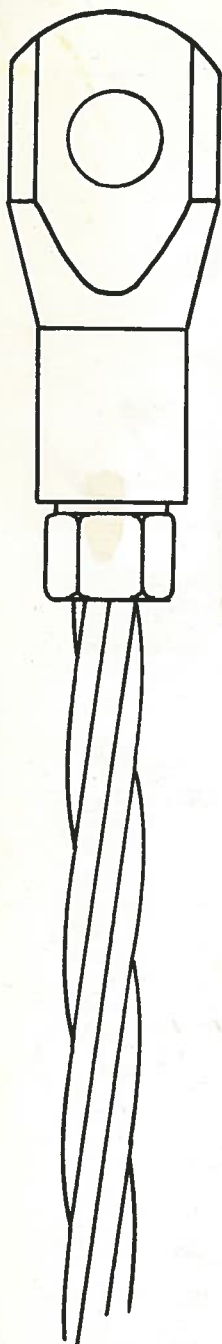
	Nr	Dimension mm	Vikt kg/m
SK 22 o SK 30	 M 66	137 x 115	3,85
	 B 5	114 x 77	2,82
	 B 4	100 x 60	2,14
SK 40	 M 99	Ø 135	4,14
	 M 55	114 x 90	2,87

Stående riggen kan vi leverera i 19-tr. syrefast wire eller i heldragen tråd med påpressade ändstycken.

BENNS

Brännkyrkagatan 98
117 23 STOCKHOLM

Telefon 08 - 68 68 43, 68 68 53
Telex 10017 Bennis S



7-TRÅD STÅLWIRE

- med ändstycken som du kan montera själv
- en stark och stum rigg till lågt pris

Vår riggarverkstad

- kan hjälpa dig med det mesta när det gäller stående och löpande rigg
- du kan få din service direkt vid vår brygga
- vi tillverkar även metallmaster, glasfibermaster, spinnakerbommar m m

Vårt Segelmakeri

- kan erbjuda dig segel med mycket hög kvalitet, vi representerar välkända Lamsails. Garantin är 3 år - priserna låga.

segla väl !



STEGESUNDS VARV

Segelmakeri & Riggverkstad

Box 41, 185 00 VAXHOLM, Tel. 0764/328 90.