

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 3/2012 Pris 50 kr



Räkna med oss!

Grundskyddet är rätt så lika om man jämför alla båtförsäkringar, men sedan tar olikheterna vid. Att fånga upp de mjuka värdena bland hård försäkringsfakta smäller högt när du hamnar i trubbel. Det är därför som vi har valt att utmärka oss på det personliga planet. Här är tre personliga anledningar som ger valuta för din premie:

- **ENKELT DYGNET RUNT**

Du når oss dygnet runt på vår hemsida och kan när som helst räkna på premien, teckna försäkring eller göra skadeanmälan.

- **SNABB OCH SKICKLIG HJÄLP**

Våra kontakter i Skärgården och med varven är genuina och nära. Vår målsättning är att höra av oss inom 24 timmar efter det att du har anmält en skada.

- **INFLYTANDE I BESTÄMMELSERNA**

Svenska Sjö är en del av det organiserade båtlivet. Via din båtklubb gör du din röst hörd när du vill ändra på något. Många sunda innovationer kommer från båtklubsmedlemmar. Den möjligheten är vi ensamma om att bjuda på. Ta den.



 Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!

www.svenskasjo.se · 08-541 717 50



NM Båtepoxi

för reparation av polyester, trä,
stål och betong

One Off byggen

Laminering • Kallbakning

Spackling • Böldspärr

Limning • Gjutning

beställ gärna vår broschyr innehållande
datablad, tips och annan information

epotex
säljservice ab

Svarvarvägen 10, S-142 50 SKOGÅS
tel. 08-609 00 50 fax 08-609 09 20
e-post info@epotex.se
besök vår hemsida www.epotex.se



Yacht
SNICKERIET

- TRÄBÅTSRENOVERING
- BÅTBYGGERI
- KONSULTATIONER
- BESIKTNINGAR
- VÄRDERINGAR

Thomas Larsson & Jonas Lorensen

Torpvägen 3, 132 48 Saltsjö-Boo
Telefon 08-643 98 96
info@yachtsnickeriet.se
www.yachtsnickeriet.se



Lite att fira

Nu har den nya redaktionskommittén lyckats med bedriften att få ut tre nummer under två år i följd – faktiskt ett rekord! Nåväl, helt ärligt hann vi in på det nya året innan tidning nr 3 kom ur pressarna. Bra ändå, tycker jag.

Uppmaning

Jag har tjtatat tidigare och jag tjtatar igen. Vi vill att fler tycker till om tidningen (synpunkter/tips) och vi tar gärna emot berättelser om era älskade båtar: historik, renovering, äventyr eller mer fokus på båtbyggaren eller konstruktören.

Olika perspektiv

En annan sak som slår mig är det slitna uttrycket ”allt är relativt”. Vi är nog många som tycker vi varit ganska duktiga med en eller annan reparation kanske påhejade av släktingar eller vänner som låter sig imponeras. Men så träffar vi på eller läser om andra som gör betydligt häftigare renoveringar varvid den egna insatsen förbleknar. Nåväl, man kan vara stolt ändå. Hoppas du som läser tidningen får en positiv kick av att läsa om våra renoveringsreportage och inte låter dig nedslås.

Dokumentera

Många av oss (vi som inte har råd att anlita experter alternativt vi som tycker det kul att lösa problem) ägnar mycket tid åt diverse renoveringar. När jag köpte min jakt för 8 år sedan trodde jag nog att jag var ganska unik men insåg ganska snabbt att det finns fler som kan lika mycket och ofta mycket mer. En av redaktionens ambitioner är att bjuda på dessa erfarenheter. Så har du inte gjort det innan så dokumentera det arbete du gör. Någon gång i framtiden kan det bli till nytta för efterkommande och kanske en bra artikel.

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
Chefredaktör*



- Riddarfjärdsseglingarna – 4
- Hårt väder vid Skagen – 6
- Renovering av Skua – 8
- Tumlaren – 10
- Almaregeln för klassiska båtar – 12
- Medlemssidan – 15
- Övrigt och annonser – 16
- Invigning av Stockholms båtsnickeri – 19
- Svenska 5-m Förbundet – 20
- Krönika – 21

SEGELJAKTEN NR 3 2012

Medlemstidning för Sail Yacht Society

UTGIVARE

Sail Yacht Society

REDAKTION

Gunnar Schrewelius (chefred), Ulf Aronsson, Per Henricsson, Lasse Pipping (kontinentkorrespondent), Olle Appelberg (evenemangsreporter) och Tor Malm (annonschef).

ANSVARIG UTGIVARE

Hans Börjesson

GRAFISK FORM

Maria Schrewelius

OMSLAGSBILDER, FOTO

Per Henricsson, Lars Pipping, Ulf Aronsson och Gunnar Schrewelius

MATERIAL TILL SEGELJAKTEN

E-post: gunnar@schrewelius.se
Tfn: 0706-248366
Snigelpost: GSA, Box 703, 184 28 Åkersberga

ANNONSER

e-post: tor.malm@telia.com
08-7328820, 0708-583235

SAIL YACHT SOCIETY bildades 1990

med syfte att arbeta för ett bevarande av de äldre segeljakter som finns i landet. Klubben skall tillvarata båtarnas och medlemmarnas intressen samt ordna eskadrar och träffar. Dessutom ger SYS ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.

www.sailyachtsociety.se
webmaster@sailyachtsociety.se

Postgiro: 327288-7

VILL DU VETA MER OM VÅR VERKSAMHET ELLER BLI MEDLEM?

Kontakta Hans Börjesson på tel: 08-442 78 61 eller e-post: hans@seriline.se
Postadress: Sail Yacht Society
c/o Hans Börjesson
Hornsgatan 75
118 49 Stockholm

Bli stödmedlem, få tidningen och bidra till att bevara svenska segeljakter. Se annons sidan 16.

EPIFANES®

STRÄCKLACKER

En-komponent färger...

- 46 kulörer
- Oslagbar täckförmåga
- Maximalt UV-skydd

Två-komponent färger...

- 22 kulörer
- Oslagbar täckförmåga
- Maximalt UV-skydd

Besök vår monter C19:11
på Allt för Sjön 2-11 mars



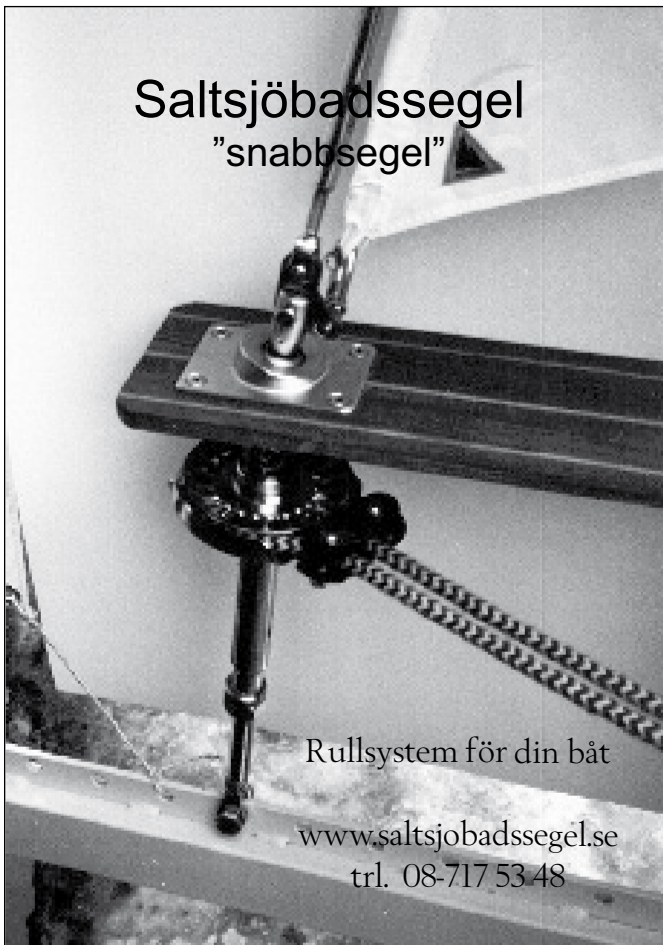
Trogen vår inställning,
sedan 60-talet,
försöker vi även i fortsättningen,
stå till tjänst med trämaterial,
allt från barkbåtar
till regalskepp.

Stora dimensioner,
både längder och brädder.
Vuxna krökar
till stävar och spant.

Ring om era problem
på tel. 08-591 441 30
eller faxa på nr 08-591 440 59

TESTRUM AB

Saltsjöbadssegel "snabbsegel"



Rullsystem för din båt

www.saltsjobadssegel.se
trl. 08-717 53 48



MIROSŁAW SIENKIEWICZ
MIREK BÅT & HUSSNICKERI

Rydboholms Gärd
c/o Godskontornet
18 494 Åkersberga

+ 46 702 068 134
e-mail: mirek_sienko@live.se

Båtbyggare

Bobby Cyrus

- Nybyggen,
- Renovering,
- Reparationer,
- Konsultation,
- Specialitet:**
- Träbåtar

Verkstad:

Strandallén 37 • 135 62 Tyresö • Tel. 070-493 65 02



Galatea blir omseglad av Winnie och LÁiglon.

Riddarfjärdsseglingarna 2012

Årets tävling bjöd inte på någon större överraskning. Samma båtar som förra året med undantag för Galatea. I år kunde jag själv inte delta med Alca, och eftersom ingen annan ville eller hade tid att skriva något om årets segling så får jag göra det – lite i blindo. Av bilderna att döma, tagna av vår redaktionsfoto-

graf Ulf Aronsson, var vädret hyggligt med fina vindar.

Resultaten finns på GYS hemsida så de upprepar jag inte här och dessutom har det ju gått några månader sedan så det känns lite inaktuellt. Kan konstatera att Britt Marie var snabbast (som vanligt), en timme (!) innan Maria Kristina

kom i mål i TSBTR (den i mina ögon klassiska tävlingen).

Antalet deltagare var lika många eller lika få som förra året. I övrigt får bilderna tala för sig.

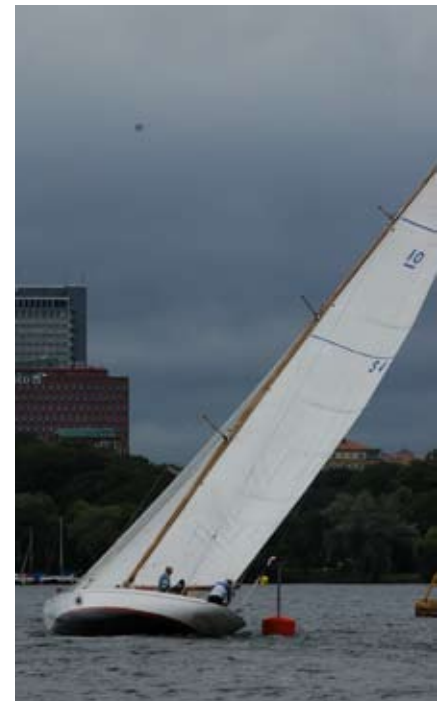
*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
(som inte deltog)*



Blue Moon.



Evelina.



Moana.



Hårt väder vid Skagen

Vindmätaren visar på 21 m/s och loggen visar på 0. Det blåser alltså rätt bra! Snett framåt höger ligger Skagens fyr. Vi har tre distans kvar. Kommer vi att klara det här? Vi har 21 meter ren västlig vind rakt emot oss och även motström på 1-2 knop. Josephine går upp på vågkammarna, möter vinden och trycks nedåt. Omöjligt att kryssa, trots bottenrev och satt stormflock.

Dåliga odds

Vi inser att detta mycket väl kan sluta i Marstrand! Dit är det 35 distans. Så jag startar motorn och trycker spaken i botten. Efter ett tag säger Stefan försiktigt; jag tror vi rör oss framåt. Mycket riktigt, genom att kolla bäringen mot Skagens fyr så ser jag att vi rör oss framåt men sakta, sakta, sakta. Efter en timme har vi gjort en distans. Då börjar jag fundera på hur mycket diesel vi har i tanken. Det guppar rejält, risken för luftfickor i bränslesystemet är stor. Alla vet vad det betyder, motorstopp och luftning. Så vi behöver fylla på för att vara säkra. Men hur gör man det med vanlig däckmonterad påfyllning? Vågorna kommer skölja över hela tiden och blandas upp med dieseln, så vi får

skippa det. Istället står vi där sammanbitna och tittar på en fyr som sakta kommer närmare. Det är inte roligt och fruktansvärt jobbigt att inse att när som helst kan motorn stanna och vi får slöra över till Marstrand.

Från Skagen till Norge – inte tvärtom! Jag får tid att fundera och minns uttalandet om att man skulle segla från Skagen till Norge. Inte tvärtom. Jag hade frågat varför men fick aldrig något svar. Och i denna stund är det så uppenbart. Till Skagen finns det bara ett ställe att segla och det är öppningen i de yttre pirarna som gäller. Man ska runda lysbojen öster som Skagenrevet, och sen är det bara tre distans kvar :-). Det är det enda alternativet. Bara det och inget annat. Inga andra hamnar eller något. Gör man tvärtom och kommer från Skagen till Norge så kan man falla av och ta vilken hamn som helst!

Från kanonsegling till översköljda För fyra timmar sedan var vi mitt ute på Skagen. Vi lämnade Norge vid 05-tiden på morgonen för en 75 distansminuters översegling till Skagen. Norsk radio rapporterade västlig lätt kuling dvs 13 m/s. Och det var misstag nummer ett. Lyssna alltid på väderreporten dit du

ska, inte varifrån du seglar. Nu hade vinden börjat öka och då jag kom upp efter en tupplur möttes jag av glada rop. – Kolla vad bra det går! Men det skulle förstås öka. Så vi blev tvungna att reva med för mycket segel uppe. Vi tog två rev direkt och bytte till kryssflock. Sedan bar det av med fantastisk segling. Stora vågor som bröt här och där. De kom in på styrbordssidan och gav oss en härlig skjuts. Men det gällde att vara med. Vågorna blev större och brotten blev kraftigare. Så nu behövde man vara smart och styra undan för brotten. Det gick bra utom en gång.

Jag hade lovat upp och fallit av lagom för att surfa undan en våg. Sedan skulle jag lova upp igen men hade för lite tryck i seglet. Josephine stannade lite och då kom vågen. Det var faktiskt vackert att stå där och titta upp på vattentaket! Det var grönt. Sedan kom den över oss och sekunden senare stod vi med vatten upp till knäna i sittbrunn. Då är man glad över sin självläns. Sedan kom förstås det vanliga problemet. Anna ropade att det var vatten på durken. De små ledningarna till automatpumpen hade givetvis gett sig i den kraftiga sjögången. Stefan tog tag i reservpumpen

och länsade tomt. Inget problem för en triatlonkille! Men att det kunde läcka in så mycket? Det var ju betydligt mer än vanligt.

Lärdomar

Men åter till Skagen. Där låg vi retfullt nära men det kändes ändå så oåtkomligt. Och då kom förstås nästa tanke. En VHF hade varit bra. Anropat Skagen och bett om hjälp in till hamnen. Men det hade vi inte. Så vi pumpade, frös, kämpade med vågorna och hoppades på att det skulle sluta väl! Och vi kom in. Väl där fick vi plats som femte båt i rad. De tittade på oss storögda och frågade vad vi hade haft för oss. Det var ju stormvarning! Alla var genomblöta utom jag som hade nytt sjöställ. Så det var bara att hoppa ner i ruffen och byta kläder på besättningen. De var alla genomblöta på grund av vågen som bröt över oss. En snabb whiskey och sedan blev det rak kurs upp mot krogen!

Vi låg sedan kvar i två dagar och skruvade fast allt som lossnat. Miss-tagen var förstås flera och det finns mycket att lära sig från denna segling. Här kommer de:

1. En classic yacht är ofta mjuk i skrovet efter flera års användning. I vårt fall var bottenstockarna dåliga vilket ledde till ökat läckage.
2. Skaffa VHF även på en classic yacht där du oftast tror att det är fråga om lättare segling. Det är en billig försäkring.
3. Förbered ett bra revsystem. När det blåser över 13 m/s så blir det jobbigt om revningen inte är mycket väl förberedd. Ofta förbisett på en classic yacht.
4. Kolla vädret noga med väderrapport från dit du ska segla. Vindstyrkan var alltså 22 m/s vid Skagen och runt 12 vid Norges sydkust.
5. Se till att alla i besättningen har riktigt bra sjökläder för havssegling. Det räcker inte med vanliga regnställ.

Och vad hände sedan? Jo, vi tillbringade några fina dagar i Skagen och seglade sedan hem till Fiskebäckskil. Något år senare, väl hemma i Stockholm bytte vi alla bottenstockar mot rostfria. De var alla lamellimmade och limmet hade gett sig helt så det var endast några bultar som höll ihop varje paket. Men det är en annan historia.

Ulf Aronsson, S/Y Josephine



Renoveringen av Skua

Här berättar Lars Pipping om renoveringen av Skua, en Gullkronakryssare, ritad av Jarl Lindblom och byggd i Kauttua 1946.

Efter den andra seglingssäsongen i min ägo, tänkte jag att det skulle vara klokt att ta en titt på kölbultarna. Vintern innan hade jag epoxibehandlat däck och rufftak, så Skua var numera tät uppifrån. Återstod att få henne tät nedtill också.

Elände bakom friska kölbultar

Det är ingen enkel sak att få ut kölbultar. Järnkölen har tre fickor, den aktra fylld med betong och armeringsjärn, de andra med bly. Dessa måste först rensas, sen ska muttrarna lossas och till sist ska bultarna slås ur uppifrån. Så småningom lyckades det, bultarna kom ut och järnkölen kunde baxas undan. Bultarna visade sig vara i ganska hyfsat skick och hade nog kunnat klara sej några år till, men kölplankan var inte vacker att skåda. Dödträet akter om järnkölen var inte heller i bästa skick. För att komma åt för inspektion måste jag lossa de nedersta bordläggningsskruvarna utanpå dödträet och det visade sej att skruvarna som borde hållit fast plankorna mot dödträet var helt uppräta. Skruvskallarna hade inga skruvspår och endast en kärna utan gänga återstod. Dödträet och kölplankan var spruckna och svampiga, fästskruvarna bortrostade. Vilket elände!



Inte mycket kvar av skruvarna.

Nu stod alltså min trasiga segelbåt i en hall i ett industriområde i Haag, långt ifrån alla båtbyggare och andra snickarverkstäder. Att krängla ut båten ur den trånga och proppfulla hallen där det oftast bara är 30 centimeter mellan båtarna var inte att tänka på förrän till våren. Få dit en båtbyggare för att få jobbet gjort skulle kosta en förmögenhet bara i reseersättning. Jag började leka med idén att försöka själv. Man kan ju alltid ropa på hjälp ifall man kör fast och då har man kanske kommit en bit på väg åtminstone. Sagt och gjort, David C. "Bud" McIntoshs förträffliga bok "How to Build a Wooden Boat" införskaffades. Visserligen är det inte riktigt samma sak att få till nya bitar till en befintlig båt som att bygga ny, men de flesta arbetsmomenten finns tydligt beskrivna, så boken innehåller "allt" man behöver veta.

Virkesinköp

Så var det dags att skaffa virke. Den ursprungliga kölplankan var av furu vilket inte låter särskilt imponerande, men den hade ju faktiskt hållit i 62 år. Närmare studier visade att den bestod av ett tätväxt och på sina ställen fortfarande mycket hårt stycke trä, s.k. pitch pine. På grunda av den kådrika och täta strukturen är dessa långsamt växande tallar från de norra delarna av Norden mycket väl lämpade för båtbyggeri.

Dessvärre får man inte tag i pitch pine idag. Oregon pine från Canada används till bjälkar vid husbyggen i Nederländerna, men dess ca fem millimeter breda årsringar imponerade inte. De Arnhemse Fijnhouthandel hade ett par plankor fransk vitek, 6 m långa, 10 cm tjocka och 25 cm breda. Precis tillräckligt. Den ursprungliga kölplankan var till min förvåning inte bred nog, så man hade skruvat fast ett par sidobitar för att få till den nödvändiga bredden där den är som bredast. Fuskjobb? Skua byggdes i Finland 1946 och det var stor brist på virke precis efter kriget, så man



Kölplankan efter första utsågningen.

måste nog vara glad att de fick tag i det nödvändiga materialet överhuvudtaget. Några kortare 20x10 cm plank till dödträ införskaffades också.

Enligt "Bud" var det så dags att såga till formen i grova drag av den nya kölplankan. Rita formen på plankans ovansida, kör med cirkelsågen längs markeringen. Låter enkelt, men sågen når bara ca halvvägs igenom plankans tjocklek så nästa steg är att borra från botten av sågspåret med 20 cm mellanrum, sticka spikar i hålen, lägga en böjlig linjal längs raden av spikar och rita upp konturen på plankans andra sida. Cirkelsågen igen. Därefter återstår några millimeter som man sågar igenom med fogsvansen och vips har man en grovt tillyxad kölplanka och fyra väldigt konstigt formade, överblivna bitar högklassig ek.

Snickarglädje

Spunning. Utsidan av segelbåtar är slät, så den nedersta bordläggningsskruvan måste fällas in i kölplankan i ett uttag, en s.k. spinning, som följaktligen löper längs hela kölplankan. Vinkeln på denna spinning varierar kontinuerligt i längsriktningen och måste därför mätas



Kölplankan – urtag.

och överförs till den nya plankan. Den gamla och den nya plankan lades bredvid varandra på ett par bockar i lagom arbetshöjd, smyginkeln, stämjärnet, träklubban och tumstocken togs fram. Till en början hugger man ut rätt vinkel på rätt bredd och djup i 5 cm breda urtag var tjugonde cm längs hela plankan, på båda sidor. Sen hugger man ut materialet som är kvar däremellan, men en jämn övergång av vinkeln från det ena till det andra urtaget. Många helger tillbringades böjd över plankorna medan handlaget och skickligheten att hantera stämjärnet långsamt förbättrades. Hela tiden gäller det förstås att inte hugga för mycket, men ändå tillräckligt, samtidigt som vinkeln måste bli rätt, annars blir det inte starkt och rätt.



Kölplankan – rätt vinkel.



Mätta kölbultarna.

Ett nytt knä mot förstäven måste också färdigställas och sen var det dags att borra hål för kölbultarna. Jag hade beställt 7 st 18 mm bult i syrafast rostfritt stål till kölbultar plus 14 st 14 mm till de övriga resningsbultarna, allihop gängade 50 mm i var ände. 18 och 14 mm gängsnitt hade jag också skaffat, för det var inte lätt att veta precis hur långa bultarna skulle vara. Kölplankan monterades på järnkölen och så kunde borret stickas igenom hålen i järnkölen. En 18 mm borr svetsades på en meterlång stålaxel för att nå fram.

Från början täckte bordläggningen hela dödräet, men jag gjorde istället 50 mm bredare dödrä och lät spunningen följa kölplankan hela vägen till roderstaven. På så vis slapp jag göra nya bordläggningsplankor för den delen av kölen, men två nya sambord måste tillverkas. Tack vare mina nyvunna färdigheter med stämjärnet och smyginkeln var det dock ingen stor sak. Tyvärr fick jag inte tag i tillräckligt långa plankor, så laskar ungefär en halvmeter ifrån förstäven krävdes.

Misstag kan rättas till

Roderstaven var inte heller i gott skick. Den understa delen var bortom all räddning, men kölplankan och dödräet gjordes något längre akterut och kunde fylla den funktionen. Den akterligaste delen av roderstaven var ett separat stycke som jag kunde nytillverka och bulna fast. Det krävdes förstås urtag för propeller och en konkav akterkant som ansluter till rodret, plus hål för propelleraxeln. I hallens verkstad, som får användas av

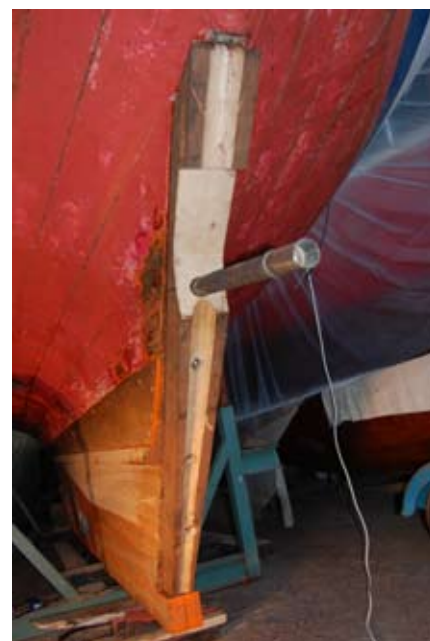
båtagarna, finns en svarv där en 42 mm hålsåg monterades på en tapp. Vinkeln mättades noggrant ut, hålet borrades ... i fel riktning. Efter att ha limmat i en svarvad plugg kunde jag försöka igen, och nästa gång lyckades det bättre. Hålen för resningsbultarna genom dödräet borrades med som mest två förlängningsskaft på en 14 mm plattborr. Det gick riktigt bra utan stora avvikelser, men var arbetsamt.

När så allting äntligen var monterat, återstod att hyvla till sidorna av kölplankan och dödräet med hjälp av en elhyvel, och naturligtvis ytbehandling.

700 timmar senare

Vid det här laget här laget hade jag lagt ner kanske 700 timmars arbete från oktober 2007 till april 2009 och Skua hade legat på land i 18 månader. Givetvis var alla nåt 2-3 mm öppna vilket inte bådade gott för sjösättningen. Man vill ju inte heller få in färg i nåten eftersom det skadar träytorna och orsakar än värre problem nästa vår. Två dagar tog det att spackla ”Ettan” i alla nåt, därpå tvätt och slipning, sen målades grundfärg, antifouling, vattenlinje och vita fribord Skua glänste i solskenet på sjösättningsdagen! Efter riggning i Monnickendam sträckte jag ut på Markermeer i en god bris. När jag stod på fördäck och båten hävde i sjögången kände jag att det hade varit värt allt slit!

Lars Pipping, S/Y Skua



Roderstaven med rätt borrarat hål för axeln.



Tumlaren

Tumlarens historik

Tumlaren är ritad och konstruerad av Knud Reimers 1933 på beställning av Bengt Kinde, medlem i Årstavikens Segelsällskap som önskade sig en modern kosterbåt, lång och smal, med en skärgårdskryssares fartresurser. Båten skulle vara relativt enkel och billig att bygga och den skulle tåla segling till havs. Reimers blev så inspirerad att han skapade vad han själv anser som sin bästa konstruktion. Bengt Kindes Tumlare nr 1, Aibe, byggdes 1934 på Kalle Johanssons varv i Norrtälje. Aibes skrov byggdes av kärnfuru med spant av ek och stål. Inredning och överbyggnad utfördes i mahogny. Tumlaren är såld till 24 länder och Reimers själv tappade räkningen på antalet byggda när ca 600 båtar byggts, ett trettiotal av dessa finns i Sverige. Antalet båtar är imponerande med tanke på att serietillverkning inte förekom vid den tiden samt att den spridits till så många länder.

En förklaring till att Tumlaren spridits ges av Reimers själv som berättat att en amerikansk miljonär varit i Sverige och blivit förtjust i båten. Amerikanen som hade en mjölkmaskinfirma i Chicago beställde till att börja med 20 båtar.

Dessa sålde han sedan till de som köpte mjölkmaskiner av honom, det ingick i kontraktet på mjölkmaskinerna. På så vis kom en del Tumlare i början

till en hamn ute på prärien. Amerikanen köpte totalt 36 båtar. Så sent som 1967 fanns det 13 Tumlare i Chicago. I Australien fann man snabbt att Tumlaren passade fint i vattnen kring kusten. Det nybyggs än idag enstaka tumlare runt om i världen t ex. i Finland av det finska varvet M-yachts i Valko. En stor del av de Tumlare som byggts finns idag i USA, Australien och England.



Illustration av Jocke Pettersson.

Data

BÅTTYP	TUMLARE
KONSTRUKTÖR	KNUD H REIMERS
BYGGNADSÅR	1942
VARV	ARTHUR LUNDBERG, KOLBERGA
ORT	OSKARSHAMN
DEPLACEMENT	1,8 T
LÖA	8,30 M
LVL	6,65 M
BREDD	1,93 M
DJUPG.	1,31 M (JÄRNKÖL)
MATERIAL I SKROV	FURU PÅ EK/JÄRN
SEGELYTA	20 KVM
NR I SEGLET	157
	WWW.TUMMELISA157.DINSTUDIO.SE

Tumlare nr 157

Tummelisa är byggd i Oskarshamn 1942 av Arthur Lundberg, Kolberga på beställning av färghandlaren Nils Gustav Ranvik. Kölen på Tummelisa är av järn medan de flesta har köl av bly som det var föreskrivet. Reimers ritade dock 1941 även en köl med barlast av järn. Eftersom Tummelisa är byggd under kriget så kan nog det vara anledningen till att det inte blev blyköl. För att erhålla motsvarande kölvikt och styvhet har Tummelisa ett större djupgående på 1,32 m jämfört med 1,27 m i original, allt enligt Reimers ritningar.

Intervjuer med tidigare ägare samt på annat vis inhämtad information

Nils Gustav Ranvik Oskarshamn beställde båten av båtbyggare Artur Lundberg Oskarshamn, Kolberga 1942. Nils Gustav kappseglade flitigt med sin "Zita" i Oskarshamns Segelsällskaps, OSS, kappseglingar. Ägare nummer två Olle Jonsson (1948 – 1958) hade också båten inregistrerad i OSS. Olle var framgångsrik med Zita på klubbkappseglingar och andra regattor där båten med Olle vid roret skörade många pokaler. Till exempel vann Olle Kalmar-sundsregattan tre gånger, 1948 och 1951 i klass II, stora kölbåtsklassen och fick därmed tre inteckningar i vandringspriset Kalmarsundspokalen. Detta uppmärksammades i lokalpressen den 25 juni 1948, rubrikerna löd "Olle Johnssons "Zita" triumferade i sekundstrid", Oskarshamns Nyheter, och "Strålände jubileumsregatta "Zita" bästa Oskarshamnsbåt", Oskarshamns Tidning. Olle lät den 1:a juni 1957 mäta in båten på plats i Kolberga, Oskarshamn. Mätprotokollet finns fortfarande kvar i båtens dokumentationspärm.

Ingemar Lundgren som var god vän till andre ägaren Olle Jonsson berättade 2009 (81 år gammal) att han seglat "Zita" ett flertal gånger, dock ej under kappsegling. Ingemar var med och seglade Zita från Oskarshamn till Dalarö 1947 där båten låg i några år medan Olle bodde och arbetade i Stockholm. Sommaren 1951 var Ingemar med och seglade båten tillbaka till Oskarshamn. Ingemar mindes inte att de hade någon motor utan att de seglade och paddlade när vinden tog slut.

Renovering pågår

Tummelisa genomgår sedan 2006 en långsam renovering avseende främst byte av spant, bottenstockar samt förnyelse av samtliga yttskikt. Arbetet fortsätter nu under hennes nya ägare Per Fröcklin.

*Anders Rosenkilde
(fd ägare till Tummelisa)*



Bertil Ågren till vänster och Olle Jonsson till höger, 1951.



Jan Zetterman till rors i Tummelisa, 1974.

Ägarlängd

TIDIGARE ÄGARE	ÄGANDEPERIOD	BÅTENS NAMN
Nils Gustav Ranvik, <i>Oskarshamn</i>	1942 – 1945	Zita
Olle Jonsson, <i>Oskarshamn</i>	1945 – 1958 (?)	Zita
Erik W Sundström, <i>Karlskoga</i>	1958 – 1965 (?)	Adalia
Björn Kjellberg, <i>Enebyberg</i>	1965 – 1973	Tummelisa
Jan Zetterman, <i>Djursholm</i>	1973 – 1975	Tummelisa
Kent & Monica Bökelund, <i>Haninge</i>	1977 – 1981	Tummelisa
Karin Leander & Kjell Eriksson, <i>Luleå</i>	1981 – 1985	Tummelisa
Ola Bernäng, <i>Luleå</i>	1985 – 1989	?
Kim Widman, <i>Stockholm</i>	1989 – 1993	Honky Dory
Peter Belaieff & Karin Brindt, <i>Visby</i>	1993 – 2001	Tummelisa
Mats Ternström, <i>Ljugarn</i>	2001 – 2006	Tummelisa
Anders Rosenkilde	2006 – 2012	Tummelisa
Per Fröcklin, <i>Österåker</i>	2012 –	Tummelisa



Skrovet invändigt tomt för renovering av spant och bottenstockar.

Almaregeln för klassiska båtar

Lars Strömberg skriver här om Almaregeln, med dess fördelar och nackdelar.

Allmänt om handikapp tal för segelbåtar Sedan urminnes tider har båtar tävlat mot varandra. Om det inte är lika båtar som tävlar måste man kunna likställa dem på något sätt. Därför har en lång rad med handikappregler utvecklats.

Tidigt var ”linear rating” utvecklad i England, liksom den så kallade tonnageberäkningen. I Sverige och i de nordiska länderna såg kubregeln dagens ljus. Likaså Bensonregeln. Universal Rule kom i USA medan vi fick Internationella regeln. Den förra skapade bl. a annat de berömda J-båtarna, medan vi fick meterbåtarna, som 6:or 8:or och 12:or av The International Rule. Allteftersom har vi sett Östersjöregeln, SL, Dansk handicap, RORC, IOR, och senast IMS och IRC systemen plus ett antal andra. Alla ger båten ett tal som beskriver båtens prestanda i olika förhållanden.

Alla dessa handikappregler använder en hel rad av båtens mått på skrovet och riggen, och beräknar via diverse formler ett godhetstal som beskriver båtens fartpotential.

Ett helt annat sätt är att använda tidigare tävlingsresultat, och ge båten ett erfarenhetsbaserat tal. Denna typ av erfarenhetstal har oftast kallats Leading Yard Stick, eller på svenska Lidingö Yard Stick, LYS. För några år sedan introducerades SRS systemet, som är en ny variant av detta, där faktiskt det ligger en beräkning i grunden, men där även erfarenhetsvärden används. Samma teknik används för ORC Club. Av olika skäl håller man bakgrunden till varför en båt tilldelats ett visst tal hemlig, liksom den beräkning som finns bakom.

Egentligen är enda felet med de här erfarenhetsbaserade systemen, att de inte kan leda till en ”konstruktörsklass”. Det är svårt att lura systemet och därmed

bortfaller båtutvecklingsaspekten, vilken ju faktiskt kan vara önskvärd, som i Americas Cup till exempel. Den andra svagheten är att båtar, som aldrig tävlat eller att underlaget från liknande båtar är dåligt, inte kan hanteras i ett sådant system. Detta är ofta situationen för klassiska båtar från olika länder, och av många olika typer och tidsåldrar.

Man kan också konstatera att ingen hittills har lyckats att exakt beskriva en segelbåts fartpotential i matematiska termer. Fluidodynamiken runt ett skrov, över seglen och riggen är så komplicerad, att man faktiskt inte kan beräkna den med alla dess dynamiska komponenter. Egentligen är detta fantastiskt. Ännu idag, med de moderna datorernas otroliga datakraft, finns det något hos en båt som inte kan beräknas eller exakt beskrivas.

Det är väl detta vi i andra sammanhang kallar konst. Eller känsla. Eller skönhet.

Regler som används idag

Idag när klassiska båtar tävlar använder vi oftast endera något derivat av IMS systemet (ORC Club) eller någon variant av LYS tal (SRS). Skärgårdskrysarna använder sitt eget SSKF-tal, och GYS hade något liknande, som kallades GYS-tal.

SSKF-talet är lite annorlunda än de andra. Det tar hänsyn till de individuella båtarnas status, men faktiskt också hur vass skepparen är. Lite golfhandikapp således. GYS talet försökte ta in lite udda båtar som de äldre gaffelriggade båtarna och ge dem ett handikapptal. Alla kan relateras till SRS-talet, vilket ju är ett medeltal för många skeppare, olika vindar, sjögång och allt annat som påverkar, där värdet på talet hämtats ur



Lars Strömberg f d ordförande i GYS, styrelseledamot i Nyköpings SS och SSKF, kommittéledamot i KSSS, samt ordförande i Föreningen Sveriges Klassiska Fritidsbåtar som fixat Classic Boat Event sedan 1992. Numera plastbåtsägare och pensionär.

en erfarenhetsdatabas.

Om nu inte denna bas finns. Om båten är en entypsbåt, och inte liknar en annan speciellt, så finns inga erfarenheter att gå på. Likaså om man ska segla tillsammans med andra båtar från andra länder, så kan de inte få ett SRS-tal från SSF. Då måste man hitta på ett annat sätt att beräkna båtens prestanda.

I Norge, Danmark och i Tyskland, använder man för klassiska båtar KLR-systemet som utvecklats med Freunderkreis Klassische Yachten som drivande part. I Medelhavet och i de spektakulära regattorna i Karibien används CIM-regeln som tagits fram under ett antal år, och utvecklats till en oerhört komplicerad och hårt styrande regel, med renovering av gamla yachter som en komponent i regelverket.

Almaregeln som beskrivs här är mycket lik KLR, men har justerats lite för att passa i Sverige. Vi har använt den sedan åtta år i diverse kappseglingar, senast i Nynäshamn på 100 årsjubileet av olympiaden.

Uppbyggnaden av beräkningsregler

Det finns ett antal parametrar som enkelt kan beskriva en båts egenskaper i grova tag. En sådan är vattenlinjelängden. Alla vet att man talar om en båts skrovfart. Den är $2,45 \cdot \text{roten ur vattenlinjelängden i meter}$. Detta samband är egentligen derivat ur att Froudetalet (ett dimensionslöst likformighetstal för strömning runt en kropp) för skrovet är

mindre än eller lika med ungefär 0,45. En nio meter lång vattenlinje ger ungefär skrovfarten 7,5 knop. Båten kan i princip inte gå fortare, om den inte planar.

Om ni beräknar skrovfarten för några båtar upptäcker ni att det inte stämmer speciellt bra med SRS-talet. Det finns således fler parametrar som påverkar fartpotentialen. En sådan är displacementet, en annan segelarean. Ofta ges i båttidningar drivkraften som roten ur segelytan genom tredjeroten ur displacementet. Detta dimensionslösa tal borde beskriva båtens accelerationsförmåga. En annan faktor är displacementet genom längden, som uttrycker någon form av knubbighet. En P28 mot en 22:a. Skrovfriktionen mot vattnet, som dominerar motståndet vid låga farter är proportionellt mot den våta ytan. En fenkölad båt har övertag mot en lika stor båt med full köl. För likartade båtar är den proportionell mot displacementet. Skrovotståndet vid maxfart däremot domineras inte av friktionen, som bara utgör 35 procent, medan resten har med det inducerade motståndet att göra, eller hur mycket vågor båten drar upp. En R-båt är långsammare än en skärgårdskryssare då den skapar större vågor när den börjar komma upp mot sin maximala fart. En skärgårdskryssare ger bara en fjärdedel så hög häckvåg.

Det finns alltså ett antal samband som uttrycker båtens fartegenskaper. Jag rekommenderar varmt min professorskollegas på Chalmers; Lasse Larssons bok i ämnet, som han skrivit tillsammans med Rolf Magnusson: Principles of Yacht Design. Den är ett måste för alla som är intresserade av segelbåtars design.

Alma Rule

När vi skulle organisera Classic Yacht Event 2005 (KSSS 175 år) konstaterade vi att det var nästintill omöjligt att skapa LYS-tal för alla som skulle vara med. Faktiskt var det så att för 75 av de anmälda båtarna hade vi inte en aning om hur de seglade. I mars 2012 hade vi över 200 segelbåtar anmälda till olympiadjubileet, ungefär hälften kände vi, medan övriga hade okända prestanda. Vi bestämde då att använda KLR regeln som används i Tyskland Norge och Danmark, men pilla lite på den för att passa oss. Denna lite modifierade variant kallade vi för Almaregeln. (Roffe Gustafsson är upphovsman till namnet som kommer från Almagrundet, vilken

just passerades med hans Swan 65:a). Bland annat ville vi justera för gaffelriggade och äldre båtar.

KLR regeln

KLR regeln är en pragmatisk beräkningsformel som tar hänsyn till flera av de faktorer som påverkar en displacementbåts fartpotential. Den har använts många år med god framgång. På den Norska föreningens KTK (Klassisk Tresegler Klub) hemsida kan ni få alla deras kända båtars mått och deras KLR mätetal.

Utgångspunkten för KLR och för Alma Rule som vi kallar den något modifierade regeln, är en ekvation som definieras genom:

$$\text{Alma} = 6 * \left\{ \left(\frac{L}{2} / B \right)^{1/2} + 5 * \left(\frac{T}{1/2 L / 1/2} + \left(\frac{Sc}{1/2 Dc} \right)^{1/3} \right) \right\} * [2,43 * \text{Lvl}^{1/2} / 2 + \text{Spf}]$$








(I ekvationen ovan har jag använt potenser istället för de vanliga rottecknen, då de inte finns i Word) Ekvationen ser precis likadan ut för KLR, dvs. Almatalet är i grunden samma som KLR talet. Alma blir ett tal som kan liknas vid ett LYS-tal, men uttryckt i procent istället. Man multiplicerar helt enkelt seglade tiden med Alma och får en beräknad tid. Kortast beräknade tid vinner. Min egen gamla skärgårdskryssare Britt Marie får ungefär 139, medan den ska ha SRS/LYS 1,16. (1,19 med spinnaker). Dividera Almatalet med 120 (119,91), så får ni SRS/LYS-talet.

Vad består då ekvationen av? Den andra termen från slutet kan man känna igen som skrovfarten som vi talade om ovan. Denna möjliga maximala skrovfart justeras alltså med ett antal andra termer. Den första termen innanför parentesen uttrycker båtens, ska vi kalla det "långsmalhet", längden genom bredden. Ju långsmalare, ju snabbare. Den andra termen beskriver båtens djup genom dess längd. Ju djupare (kom ihåg att kölformen kommer sedan) ju bättre går den utan avdrift. Och ju styvare båt ju mer vind tål den. Den tredje termen segelarean genom displacementet är den välkända drivkraften eller "motorn" på båten. Ju mer segel, ju snabbare och ju tyngre, ju klumpigare och med större skrovyta. Därigenom har formelns grundfunktion beskrivits. Den beräknar alltså skrovfarten som är möjlig, men justerar denna med några farthämmande och några fartgivande faktorer.

Emellertid är de två faktorerna Sc och Dc i "motor" termen inte segelytan

och displacementet rakt av. Där finns några justeringar stulna från CIM. CIM, (Comité International de la Méditerranée), har gjort en extremt komplicerad regel, men som har en bra kompensation för olika kölformer, och en mindre bra kompensation för riggutseende. (Snorre/Hild har ju faktiskt inte så effektivt segelplan som en A 22:a).

Sälunda har den mätta segelytan justerats med en annan riggfaktor. Denna riggfaktor gör skillnad mellan en låg gaffelrigg och en hög effektiv sluprigg, även om de råkar ha samma segelyta. Det är vetenskapligt grundade mätningar som lagts in som en korrektionsfaktor, beroende på "Aspect Ratio" för riggen. (Se t.ex. Larsson, Magnusson, Principles of Yacht design.) Ett segelflygplan har långa smala vingar (hög Aspect Ratio), går långsamt och har ett mycket bättre glidtal relativt ett motorplan som har ett glidtal som ett strykjärn, men kan vara snabbt.

Kölformer		K _f
1) Full köll		0.90
2) Köll med rak, smittande del		0.95
3) Köll utan raka partier		0.98
4) Köll med relativt rak underdel		1.0
5) Köll på båt, byggd på plankor		1.02
6) Köll med ruder på skeg		1.05
7) Fenköll med spadruder		1.08

Beskrivning av de olika kölfaktorerna.

Det justerade displacementet har en faktor som ökar eller minskar det beroende på kölformen. En fenköl straffas lite grann genom att båten får ett lägre displacement än en med en full köl, som till exempel Harrison Butler yawlen Yoldia från 1929. Min egen förra båt Reverie är byggd enligt den amerikanska Cruising Club of Amerika, CCA regeln. Den är långkölad och har yawlrigg. Kölen är underskuren i framkant, som de flesta R-båtar från tredje regeln, eller de flesta skärgårdskryssare, kust- och havskryssare. Alla dessa blir ungefär neutrala i denna faktor och har kölfaktor 1,0. Den sista faktorn är Spf, en spinnakerfaktor, som jag lagt till för att hantera om man vill segla med eller utan spinnaker. Det blir ett tillägg på 3 om man använder spinnaker.

På det här sättet beräknas alltså båtens fartpotential. Rättvist? Nja, förmodligen inte helt, men säkert rättvisare än de flesta andra system. Det är i alla fall löst baserat på beprövad vetenskap och testat under många år nere på kontinenten och i Norge.

Mått på båten som går in i systemet För att räkna fram Almatalet behövs en del mått på båten. Inga konstiga mått, och sannolikt inga som du inte redan har någonstans. Det finns två mått som är lite knepigare och det är displacementet och vattenlinjelängden. De flesta har ett displacement från ritningen, från något tidigare mätbrev eller vet ungefär vad båten väger. Tyvärr väger de flesta

båtar betydligt mer än vad konstruktören en gång trodde och angav.

Det andra måttet, som man ofta inte vet speciellt bra är vattenlinjelängden. Ritningens konstruktionsvattenlinje stämmer sällan, och har förmodligen ökat en hel del när båten blivit tyngre. Om båten är på land, kan man mäta efter skitranden. Annars kan man mäta längden över allt. Hänga ett lod från stäven och akterspegeln och mäta överhängets längd i fören och aktern och subtrahera. Om båten är i sjön kan man göra ungefär detsamma. Häng ett lod från relingen där stäven klyver vattenytan och mät överhänget, och detsamma i aktern.

Förutom displacement och vattenlinjelängd är det längd över allt, bredd, djupgående, och kölformen för skrovet. För riggen behövs masthöjd, mastlik för stormast och eventuell mesan, bomlik, förstagsinfästningens höjd över däck, och avståndet från masten till förseglets halshorn. Segelarean mäts enligt den vanliga formeln med stor och 85 procent av försegeltriangelarna. Dock tar man hänsyn till både riggens J-mått, men även största genuans perpendikelmått. För gaffelriggade båtar tillkommer gaffelklons höjd över bominfästningen och gaffellängden. Mesanarean om det finns någon räknas in i storens area, men aspekt ratio blir lite mindre.

Koll på reglerna?

Ett öppet system

Flera av segelklubbarna avser att försöka använda det här handikappsystemet sommaren 2013. Tanken är att prova och utvärdera, men även stimulera fler att vara med. Ofta hör man att man har ingen chans då man har ett så dåligt SRS, GYS, ORC eller annat tal. Många undrar hur det gått till då båten XXXX har fått så bra tal och jag har fått så dåligt.

Därför har vi beslutat att försöka göra systemet helt öppet, som KTK i Norge har gjort. Allt finns på en hemsida, i form av ett Excelblad. Då kan man diskutera om måtten som gått in är riktiga, om varför en båt har ett tal och en annan ett annat. Alla vet allas mått som gått in i Almatalet, och vet även båtens Almatal.

Vi har kontrollräknat resultat från flera tävlingar och det har visat sig att det ger små skillnader för de allra flesta. Några båtar undrar jag också hur de kunnat få sina SRS-tal, men de är ganska få. Vi vet några båtar där det här systemet går fel, men det kan man också diskutera öppet med en faktabas att stå på, och inte bara tycke lite löst.

Jag hoppas att försöket kan tillföra något i gammalbåtsvärlden, och göra det lite roligare att vara med för alla. Det är ju faktiskt det allt går ut på.

Ni kommer få mer info inför sommarens seglingar. Men polera kölen är ju aldrig fel.

Lars Strömberg



Fortare än så här kan inte Sparkman & Stephensritade yawlen Reverie segla. Almaregeln använder detta som en del av beräkningen av Almatalet. Froudetalet är här nästan 0,45, skrovfarten har uppnåtts.

Ordföranden har ordet



Sommaren som mestadels regnade bort, det första snökaoset, julklappshysterin är snart glömt. Nu ser vi fram mot ljusare tider och en ny båtsäsong. I SYS har vi som vanligt tune up första veckan i mars på båtmässan Allt För Sjön. Det betyder inte att vi i styrelsen gått i ide över vintern. Arbetet med tidningen, planering av båtmässan och övriga aktiviteter pågår för fullt. Vårt deltagande på båtmässan är nog den viktigaste aktiviteten under året där vi har möjlighet att träffa både gamla och nya medlemmar. Därför är det viktigt att utnyttja denna möjlighet på bästa sätt. Stockholmsmässan är mycket generös

mot oss ideella föreningar, och upplåter plats till nästan ingen kostnad. Ett motkrav från mässan är att vi skapar en intressant monter, och att montern är bemannad hela tiden. Båtmässan pågår i elva dagar inklusive branschdagen. Med två pass per dag behöver vi minst tjugotvå personer som hjälper till.

Det är inte svårt att stå på mässan, man delar ut tidningar, tänder upp när man kommer, och släcker när man går. Kommer någon med en fråga man inte kan svara på, är det bara att notera frågan så tar någon annan hand om den. Tänker du gå på mässan, meddela vår webbmater Ulf Aronsson, så kanske du

kan ta ett pass (4 timmar) eller hjälpa till en liten stund. Till den som står ett helt mässpass (eller fler) ordnar SYS fritt inträde.

Sista mässlördagen har SYS årsmöte på mässan. Det är här vi bestämmer föreningens inriktning framöver och väljer vilka som skall företräda föreningen. Här hoppas jag få se många medlemmar representerade. Så när du får en kallelse från föreningen, kasta iväg ett meddelande till oss med ett stort YES.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

Evenemang 2013

30 januari sker kursen i "Praktisk elkunskap". Anmäl dig via SYS webbplats.

25 maj är det dags för Sjögårdsregattan.

21 juni blir det traditionellt midsommarfirande (troligen).

28–30 juni KSSS "ÅF Classic Inshore Race".



På bilden ses vinnaren 2012 Thomas Larsson med kustkrussaren Winnie.
Foto: Ulf Aronsson

Sjögårdsregattan

Sjögårdsregattans premiär i våras var fruktansvärt kall, regnig och blåsig, men det har inte avskräckt arrangörerna från

att tidigarelägga regattan till den 25–26 maj och utöka den till två dagar. Sex organisationer samverkar för att göra Sjögårdsregattan Stockholm City Classic till en framgångsrik tradition, bland dem finns SYS. Tävlingsledningen sköts av SSS, Stockholms Segelsällskap. I år blir just denna sista helg i maj en kanonhelg med kalasväder och trevlig samvaro.

KSSS "ÅF Inshore Race"

I år presenterar KSSS en ny tävling som går från Stockholm City ut till Sandhamn. Starten sker dagen innan den "riktiga" Gotland Runt, förlåt ÅF Offshore Race. Samling sker på fredag 28 juni med lite lätt aktivitet, racet till Sandhamn på lördag med regattamiddag på lördag kväll och sedan ett litet race även på söndag 30 juni. De som vill får ligga kvar och begrunda när offshorebåtarna kommer in och samtidigt låta sig beundras av dessa. Tävlingen passar alla oss som inte vill ut och stängas med de ibland besvärliga vågorna ute på Östersjön, således krävs inte heller någon dyr säkerhetsutrustning, förutom VHF.

Gillar SYS-are inte öl?

Vi försökte med en Pub-afton men blev bara 6 st. Av dessa hamnade två på fel ställe (eller om det var tvärtom) och en gick hem. Kvar blev vi tre stycken som åt en trevlig middag. Nästa gång ska vi ha någon form av aktivitet som gör att fler kan slita sig loss från andra plikter.

Classic Week, St Petersburg

22 juli startar för andra gången detta Evenemang med flera tävlingar och folkfest inne i stan.

Helsingfors

Champagneregattan, VM för åttor och Sveaborgsstopet sker i Helsingfors med mycket båtar och mycket fest. Läs Olle Appelbergs tidigare artiklar om dessa fantastiska seglingsfester.



Kalas på Galatea vid Sveaborg.

Lunkentuss – en tidig jordenruntseglare



Gråsprängda seglare med minnen från 1960-talet erinrar sig nog Lunkentuss, den lilla sjövarns-kostern från Sundsvall som med två man, Gunnar Dahlgren och Dag Ekholm, seglade runt jorden 1962–65. Hon var den andra svenska småbåt som gjorde färden. Jag läste Gunnars artikelserie i Till Rors som tonåring och kunde aldrig glömma den.

För två år sedan fick jag av en tillfällighet veta att Lunkentuss stod övergiven och sliten på en kaj i Sundsvall. Jag drog då igång projektet Bevara Lunkentuss. Syftet var dels att få båten restaurerad, vilket har lyckats tack vare Dag Ekholm, 74 år, som seglade henne på sin tid och nu har ägnat 15 månader (4000 timmar) åt att rusta henne till nyskick.

Vi har också lyckats med vårt andra mål, att få Sundsvalls kommun att bygga ett glasat "båthus" på en av stans kajer där Lunkentuss ska visas offentligt. För ett par månader sedan anslog kommunen 2 miljoner kronor för detta ändamål, något alldeles unikt i båtsverige. Om allt detta berättas på vår

webbplats www.lunkentuss.com, där det också finns en mängd bilder från hela restaureringen.

På webbplatsen presenteras också boken Bortom den västra horisonten som jag i år gav ut på eget förlag. Härigenom levandegörs på nytt den fantastiska historien om lilla Lunkentuss.

Utökad nytgåva

Stommen i boken utgörs av Gunnar Dahlgrens klassiker från 1967, Lunkentuss – En segling jorden runt. Men nytgåvan är också rikligt utökad med nytt material, både i text (av både Gunnar och Dag) och bild. Antalet sidor är nu drygt 400, jämfört med originalets 250 sidor. Jag har svarat för bokens redigering och skrivit förord och en eftertext om Lunkentuss öde fram till nutid. Formgivningen är utförd av Carl Åkesson, som bland annat gjort min och Malcolm Hanes bok Rena Skönheter för två år sedan.

Trivsamt läsning

Resultatet är en mycket gedigen och vacker bok, med den rätta tyngden och känslan. Den berättar en fängslande och charmig historia om en av svensk seglings milstolpar, utförd av två unga pionjärer på ett anspråkslöst sätt utan motstycke. Boken är rikligt illustrerad med vackra teckningar, färgfoton, loggboksutdrag m m. Den kan med fördel läsas även av icke-seglare. Bortom den västra horisonten går enkelt att få tag på i all nätbokhandel. Priset där ligger på max 250 kr. Det går också att köpa boken direkt från mig för 250 kr inklusive porto. Skicka ett mail så ordnar jag den saken omgående. Jag vågar garantera trivsamt läsning, en härlig skildring från den ertid då världsomseglingar fortfarande var ett äventyr och man navigerade med sextant, Sumlogg och sunt sjömanskap.

Bengt Jörnstedt
bengt@segling.nakterhuset.se



Julkalppsbok

De flesta av er har väl redan noterat detta men för ordningen skall tipsar vi också om denna bok. Nu lär väl detta nummer komma först efter jul men det kan ju vara ett tips på födelsedagspresent under året. Kostar 350 kronor + frakt och kan beställas från GYS.

Boken innefattar 100 stycken av Salanders gedigna och insiktsfulla artiklar om de gamla jakterna och är i övrigt en antologi över hans livsverk som båtkonstruktör, kritiker, analytiker och skribent.



Stipendier till gaffelrigg

SSKF har i år delat ut stipendier till halvsyskonen Eon och Alca, båda byggda av Plym 1896 på Liljeholmsvarvet. Stipendiet innebär att vi (Fredrik Eriksson och jag själv) får hjälp av båtbyggaren Thomas Larsson att göra en plan för arbetet med att återgå till originalriggningen. Eol, en vacker SK75:a ägd sedan förra året av Fredrik är redan på gång. Till sommaren skall hon vara gaffelriggad enligt planen. Eol har lite försprång eftersom hon vid senaste renoveringen förbereddes för gaffelrigg. Segeljakten återkommer med mer information om Eols omklädning, och förhoppningsvis även Alcas.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca

Classic Yachts till salu

På SYS webbplats finns följande båtar till salu:

Xantippa, Seldénkoster

Moana, R10

Havskryssare, 35ft

Sly, 6:a

Vi gör en tjänst åt våra finska vänner och presenterar:

S/Y Ilderim, med ett svenskt intressant förflutet, söker en trygg hamn med förståelse för klassiska träbåtars traditioner. Sparkman & Stephens, byggd 1961 av August Plym, Neglingevarvet i Saltsjöbaden.

Yawl, African mahogany

LOA 10.77 Beam 2.92 Draft 1.6

Edvard Krogius

Nyländska Jaktklubben, Helsingfors

+358 50 322 9392



S/Y Ilderim.

Båtar i Danmark

Och från våra danska vänner "Dansk forening for ældre lystfartøjer", DFAEL kan vi berätta att i deras senaste tidning finns ett 20-tal Spidsgatter, havskryssare, finsk kustkryssare m fl till salu. Flertalet båtar är kring 10 meter långa och kostar mellan 40 000–500 000 Dkr.



Oväntat möte i dimman

Som ett spökskepp ligger Reverie (omslagsbilden) på svaj i Stockholms södra skärgård. Kanske drömmer hon om Kinesiska sjön, en julkappsegling från Sydney till Hobart eller Englands betydligt brutalare vatten. Reverie är ritad av Olin Stephens och byggd i Hong Kong 1958/59. Hon är 12,6 meter lång och 3,3 meter bred. Konstruktionsdeplacementet är på knappt 9 ton. Båten är helt byggd i teak men har spant innerköl, stävar, slag och balkvägare i yakal.

Första delen av sitt liv tillbringade Reverie i Kina och Oceanien. Bland annat har hon deltagit i flera Sydney Hobart race och South China Sea race. Nya ägare seglade henne via Malackasundet, Indien och Medelhavet till England. Därefter har ödet fört henne till Sverige och en vik på Villinge denna stilla och dimmiga julkväll 2012.

Per Henriksson, S/Y Carela

Rätt båt på plats

I förra numret av Segeljakten hade vi en artikel om Senta med den karakteristiska Wishboneriggen. Eftersom Senta var med i Nynäshamn tog vi förstas en aktuell bild MEN råkade då ta med en bild på fel båt, nämligen Stella. Visserligen också Wishbone ketch men rätt ska vara rätt. Vi visar nedan en bild på Senta.



Senta utanför Sandhamn 2005.

Foto: Ulf Aronsson

Visar även måtten på Senta och Stella. Båda hemmahörande i Tyskland.

SENTA: BYGGD 1928

19,26 X 3,98 METER. DJUPGÅENDE 2,3 M.

STELLA: BYGGD 1937

13,78 X 2,86 METER. DJUPGÅENDE 1,96 M.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca

Båtporslin

Några få av de gamla "finare" jakterna har kvar delar av originalporslinet. Ni vet sådant med namnet inbränt i porslinet (porslinet! plast duger inte). Fåfång som jag är undersökte jag vad det skulle kosta. Jag tog kontakt med Gustavsbergs porslinsfabrik. Deras priser för de olika delarna avser vitt benporslin med blå handmålad kantlinje längst ut på brämet, med egen logga i en färg på brämet. Priset ligger mellan 300 – 500

kronor per styck plus en startavgift på 3000 kronor. En uppsättning med olika typer av tallrikar, muggar etc skulle gå lös på 10 000 kronor. Snyggt och tjustigt visserligen men jag tror jag sparar till gaffelriggen (och alla mina andra intressen som slukar pengar).



Exempel på porslin.

PONDUS SNICKERI & BUTIK

BÅT & INREDNINGSSNICKERIER

Försäljning av båtplywood, massivt trä,
träpropp, kopparnit, slipmaterial, epoxilim



Besök oss på www.pondussnickeri.se

eller i butiken: Pipersgatan 6 STHLM. Tel.08-6515400

Vi utför alla slags snickeritjänster för båt,
hem och offentlig miljö.



Rylards fernissor, färger och betser

Omega penslar

Sunbrella kapellvävar

Stor sortering av gjutna beslag

Feuerhand Stormlyktor

Däcks- och segeldukar

Välkomna!

Importör:

Råseglarhuset AB
Råseglarhuset
Skeppsholmen
111 49 Stockholm
Tel: 08-611 82 92

Distributör:

Båtvårdsvarvet
Svineviken 2828
S-473 95 Henån
Tel: 0304-593 06
Fax: 0304-595 80

Invigning av Stockholms båtsnickeri

Andreas Milde, Bobby Cyrus och Frida Landquist och alla de andra på varvet trotsade vinterrusket och visade upp sitt nya varv för ett 100-tal nyfikna, hung- riga och törstiga gäster.

Själv var jag tvungen att smita ganska tidigt men många kända båtansikten var tydligen med, bland dessa båt-kändisar som: Börje Larsson, europamästare i Starbåt, deltagare i två Americas Cup, Whitbread och Volvo Ocean Race; mm; Sune Carlsson, även han stor Starbåts- seglare; Per Wermelin, världmästare i 8mR och deltagare i Americas Cup; Gutta Johansson, framgångsrik Drake- seglare; Harry Johans, känd båtsnickare m fl. Bland båtarna kunde man studera bl a Refanut och Gerdny samt ett flertal andra mindre segel och motorbåtar i oli- ka stadier. Det var ganska trångt! Vidare hade Bobby Cyrus gjort en presentation av Princess Svanevit (12 S-2) projektet.

*Gunnar Schrewelius
S/Y Alca*



Ganska trångt bland båtar och gäster.



Mycket diskussioner.



Grillpersonalen kämpade i vinterrusket.



Mer diskussioner.



Andreas Milde berättar något för Ulf Aronsson eller om det är tvärtom.



Andreas håller ett vakande öga på gästerna.



En stolt Bobby Cyrus.

Som en Saga

Grattis Saga II (int5m S48) – mottagare av femmaförbundets renoveringspris 2012.

Ja, egentligen är det ju P-O Lindqvist som är mottagare av priset efter en grundlig renovering av den gamla damen Saga II, en internationell 5-meters yacht med segelnummer S48.

Det började med en ful ruff

Båten ritades och byggdes av Tore Holm i Gamleby 1939 och tidiga ägare var som namnet antyder familjen Wallenberg. Från att ha varit en flushdäckad kappsegelare blev hon ruffad med en hiskelig kiosk någon gång efter kriget när 5,5:an blev internationell kappsegelingsklass och intresset för 5m klassen avtog. Det lär faktiskt vara Tore Holm som ritade ruffen som liknade den som finns på 10:an Moana, men då femman är en betydligt mindre båt blev ruffen ett desto mer dominerande inslag. Inte

konstigt att ruffen var bland det första som P-O satte sågen i. Genom åren hade tyvärr eftersatt underhåll satt sina spår och efter ett antal ägarbyten hade Saga II tappat mycket av sin ungdoms glans. Som tur är hade båtsnickaren och kappsegelaren P-O Lindqvist fått upp ögonen för henne, på jakt efter en båt likanden den som han mindes från barndomen. P-Os far var nämligen en inbiten kappsegelare med sin 5:a Mystic S27, även det en Tore Holm ritad båt som enligt ryktet lär ha varit en blekskenare utan dess like.

Som vanligt när det gäller renoveringar blev det en betydligt mer omfattande historia än vad man kanske kunnat ana från början, men efter ett flitigt renoverande har nu Saga II återfått sin ursprungliga skönhet. Väck är ruffen och hon är åter den flushdäckade kappsegelare hon var tänkt att vara. Snabb är hon också, eller så är det P-O som är en skicklig rorsman, i varje fall blev det



spik i första kappseglingen, Norrtälje SS klubbmästerskap – Grattis! Vi ser fram emot att se mer av Saga II och P-O under kommande år. För den som vill veta mer om renoveringen har P-O Lindqvist delat med sig av sina erfarenheter från renoveringsarbetet på vår webbplats www.int5m.com. Du hittar texterna genom att klicka på rubriken Renovering i menyn till vänster på sidan. Femmaförbundet passar på att önska alla sina medlemmar ett gott nytt 2013!

Magnus Eklöf
Ordförande 5:a förbundet



Saga under segel.



Nya bord i kölpartiet. Skönheten och snabbheten åter med nytt flushdäck.





En stolt skeppares lagom skrytsamma berättelse om sommaren 2012

Det kan sägas med en gång, det här blir mycket skryt. LaMorenas 90-års jubileum kom att bli den bästa tävlingssäsongen i båtens historia (LaMorena är byggd 1922).

Det började inte så bra med Ornö runt och en strulande besättning. Efter det bestämde jag mig för att göra en förändring i laget och inte köra Ornö Runt igen. Tävlingen har blivit populär men det är för farligt med alla blåbär.

Hem till Mälärhöjden och värkappseglingen. Ny besättning och struliga vindar. Vi seglar enligt MYS, Mälärhöjdens Yard Stick, som innebär att man får höjt handikapp tal om man vinner mycket. Nybörjare och de som inte är så vana med Mälarens vindar får rabatt. Vi är väl uppe på 1,35 någonstans nu. Lär man sig Mälarens vindar har man nytta av det överallt. Det blev en seger och gissa om det är prestige.

Hårda vindar på Åland

Midsommarfirande med SYS och SSKF. Därefter började vi dra oss norrut för att hitta ett fönster i regnandet som skulle göra det trevligt över Ålands hav.

Vi stack från Rödlöga och seglade över till Mariehamn. Vi kom fram en dag för tidigt och kunde ta semester, sen var det dags för Åland Runt. Vi bytte ut vår fyraåring mot hans kusiner. Kusinerna har seglat med en gång förut så nu

var vi: Jag, Jonna, Alexandra (15) och Felix (12).

Tre etapper och jaktstart. Första etappen gick från Mariehamn till Kärringsund i 8-10m/s. Vi fick lämna en timmes respit till första båt och kom in som trea. Det var häftigt halvindsåka ut på Ålands hav. Glad att jag inte har klick på bommen när man sopar den i vågorna. Trevligt med samling på kvällen och få lära känna de andra besättningarna.

Andra etappen gick till Hamnsund på norra Åland. Eftersom det var kulingvarning var jag lite orolig och gick till tävlingsledningen för att fråga om råd. Han skulle fundera lite och återkomma. På skepparmötet sa han att det skulle vara oroliga för att han hade ringt sjöräddningen så de visste att vi var ute. Kuling och sjögång gjorde att vi kunde segla i 11 knop i snitt med dubbla rev och en meter utrullad fock. Det blev några kovändningar då jag inte vågade gippa men det var underbart. Tänk er att stå och köra en tjugometer lång båt i utförsbacke som en surfbräda! Vi startade en och en halv timme efter första båt och var i hälar på de andra

i mål. Där hade ÅSS fixat ett partytält och beställt mat från sin restaurang i Mariehamn. De bjöd på mat och dricka och stämningen var på topp. Bl.a. fick vi lära oss en sång som vi ännu inte kan. Tredje etappen gick in över Lumparn med mål vid Lemströms kanal. Det blåste 6-8 m/s och vi startade med rev en timme efter. När vi kom fram till punkten där vi skulle svänga söderut och gå in i skärgården slog vi ut revet och satte högsta kryssfart. vi plockade den ena efter den andra och nådde ledande båt mitt på Lumparn. En delsträcksseger och totalseger! Mycket fin silverpokal blev belöningen för att ta steget över Ålands hav. Fantastiskt trevligt arrangerat och tuffa seglingsförhållande. ÅSS har en mycket fin ungdomsverksamhet som gör att medelåldern på båtarna var väl hälften av den i Sverige. Tack ÅSS!

Nynäshamn

Drällde omkring i Ålands skärgård ett tag tills det var dags att ta oss till Nynäshamn. Otroligt häftigt med alla båtar och ett mycket bra arrangemang. Nu skulle det mer bli ett taktikspel för att få rätt vindar hela tiden. Det var ju hur



många båtar som helst. Lite av tricket handlar om att välja motståndare och hålla koll på dem. Ska man försöka titta på alla blir man bara förvirrad. Vi valde naturligtvis Britt-Marie och Gerdny. Britt-Marie och LaMorena är de två senast byggda stora skärgårdskryssarna och de enda som är konstruerade för bermudarigg. B-M slår oss i lättvind och vi slår dem på kryss om det blåser.

Fria regler eller fusk

Lite bakgrund. På 1910 talet konstruerades skärgårdskryssarna efter lita friare regler. De växte till sig på längden och blev vackrare och snabbare. Samtidigt var det så, precis som idag, att segling drog till sig många med behov av att visa sin framgång i samhället. Därför var det ekonomiskt möjligt att bygga dessa fantastiska båtar utan hänsyn till om de var praktiska eller särskilt sjövärdiga. Alla de kända stora båtarna är utvecklade efter varandra och man lärde sig mycket varje år.

Tyvärr blev naturligtvis en 3-årig gammal båt i princip värdelös i kappseglingssammanhang. Det intressanta är att idag har man tillåtit sig att modifiera båtarna på ett sätt som strider mot reglerna men man får vara med och tävla ändå. Fusk ska då kompenseras med höjt handikapptal. Det där funkar inte speciellt bra. Vår uppfattning efter sommaren är att det i Finland är lite tuffare regler och att man där seglar lite mer på allvar.

Dramatik första dagen

Nåväl. Seglare har ett flockbeteende och inför första start klumpade alla ihop sig för en medvindsstart och förbe-

redde spinnare och sådant. Vi gick på slör längst linjen och hade maxfart när skottet gick. Vi ledde direkt med hundra meter. När vi närmade oss första rundningen hade B-M och Gerdny hunnit ifatt men vi var inte så oroliga. Vi vet att vi tappar på undanvind mot deras jättesegel. När det nu blev kryss hämtade vi in deras försprång ganska snabbt. Sen var det dags för spinnare igen. B-M, som var före, satte inte sin. Vi satte och lyckades segla några hundra meter innan vinden vred för mycket. När vi skulle ta ned, var killen som skulle hantera fallet, på fel ställe. När han kom på det och skulle ta sig till rätt ställe åkte han i sjön. Spinackerbommen brast och det blev kalabalik. En kille kom farande bakifrån skotbrunnen och fick tag i killen i vattnet som hängde i ett genuaskot i 8 knop (båda heter Oscar). Hans flytväst var uppblåst och han var något förbannad. Väl uppe på däck fick han fart på de andra och bärgade spinnare och fick ut genuan. Vi var rätt långt ur kurs vid det laget och fick skära upp till märket. Det gjorde faktiskt att vi seglade fort. Tillbaks mot mål som trea. Det gick att sträcka mot mål och B-M följde Gerdny för fullt. Vi får massa störd vind från dem. Då slog det mig att vindarna inte kunde bära vägen. Så vi tog ett straffslag upp mot land för att få fördel senare. Vi ser då att både Gerdny och B-M har börjat falla när de får mer och mer motvind och de kommer aldrig att nå mål utan att slå. Vi når landvinden som blåser fint och går absolut fullt mot mål. Kan till och med släppa lite höjd för att få full fartvind också. Vinner stort! Otroligt kul att vara ordentligt först både på seglad och beräknad tid!

Det är naturligtvis fantastiskt roligt att försvara segern från 2008 och återigen vara världens snabbaste skärgårdskryssare. Vi är på topphumör och kommer på att det är lika bra att ta segerfesten på en gång, fast det är en tävlingsdag till. Det kan ju gå åt skogen och då förlorar man ju humöret. Sagt och gjort, kalas! Vi störde nog en del.

Bra dag trots tung morgon och mer strul

Nästa morgon är tungstartad men vi kommer ut till start på bra humör. Med oss har vi en fotograf, Martin-Sebastian Kreplin, från tyska Die Yacht. Vi gör en kanonstart igen och leder fältet upp till första märket. Tyvärr har vi bara tagit fock då vi trodde att det skulle blåsa mer. Det är ganska läskigt med alla småbåtar som vi kör om och som har svårt att hålla sina kurser. Vi kommer upp till sista märket i princip samtidigt med Britt-Marie och Gerdny. Vi strular med nedtagning av spinnare och sättning av focken så det blir en båtlängd fel. Alla tre stora får problem med mindre båtar som försöker hålla undan. Det är byigt och chansartat men vi seglar ifatt och ligger i bra slagläge tills vi håller på att bli överkörda av en ryss som håller hårt på babord. Tror att han var rädd för land eller något. Vi ser att alla fastnar vid babordssidan av linjen så vi går högre upp i stället. Blir dock slagna med några meter. Efter målgång visar det sig att Gerdny har kört på B-M och B-M har kört på någon annan så det blir diskning. Vi hade vunnit över dem ändå på beräknad tid men det är inte lika roligt. Totalt blev vi i Nynäs snabbaste båt med en första och en tredjeplats när allt hade räknats ordentligt. Vi skulle nog ha vunnit Salanderpriset också men där blev det något fel.

Mera blåst på Åland och i Finland

Full fart tillbaka till Åland för att köra Pommernregattan. Den ingår i Baltic Circuit och seglas med det handikappsystemet. Första dagen var det race mellan Rödhamn och Mariehamn, andra dagen åt andra hållet. Vi vann och var otroligt nära Birka Princess i leden in mot Mariehamn. Det är nog det läskigaste i sommar säger den yngre delen av besättningen. Annars var det mycket trevligt ordnat på Rödhamn och bra race.

Vidare till Helsingfors och Champagne Regattan. Här var det på allvar. Låg inne på Hss mitt i stan bland massor

av fina träbåtar. Vi kom i sista laget för att mentalt hinna ladda. En av gastarna kom med flyget på kvällen och Arthurs kusiner skulle komma på morgonen kl 10 med färjan. Starten gick 11. Med på färjan var också mormor/svärmor som skulle ta hand om Arthur som har tröttnat på tävlingshets. Vi gör klart allt på båten och lägger oss utanför bryggan där lillfärjan går. Mormor och gänget kommer med taxi och vi langar av en unge och får ombord två lite större. Kusinerna är nu lite kaxiga. De har vunnit alla tävlingar de har ställt upp i. Vi sätter högsta fart ut mot start men nu har det kommit dimma. Kör på GPS utan att se ett skit och hittar inte alls här.

Som tur är blir starten uppskjuten så vi hinner fram ute på havet. Den farligaste konkurrenten är 75:an Gun. Topptrimrad full med proffsseglare. Galathea är där och går otroligt fint. Sen massor av åttor med topputrustning och massor av fina segel. Första starten går bra placeringsmässigt. Dock har jag inte full fart så Gun smiter iväg. Det blåser runt 8m/s och vi gör genua och fullfart. En båt som imponerar är 40:an Tosca som går hur fort som helst och rakt igenom alla sjöar. Galathea går också fantastiskt och vi sliter. Vinden ökar och vi vågar inte sätta spinnaren. Det går fort ändå men Gun är först i mål. Kort paus innan nästa race och vi ändrar segel. Det är för stora vågor för att vara på fördäck men vi kan rulla in halva genuan och chansar att det håller. Andra starten går bättre och vi drar på. Gun babordstartar och drar iväg ut på högerkanten. Sen ser vi bara att nått händer och deras kolfibermast ramlar ner. Vi blir jätteledsna och seglar till en domarbåt för att fixa assistans åt dem. Det är omöjligt för mig att gå in så nära med LaMorena. Domarbåten hjälper till så vi kör igen men stämningen är borta. Vinner racet ändå. Tredje starten blir inställd då det blåser upp runt 14m/s. Det är såna vågor så att vi har svårt att segla hem. Det går för fort över vågorna.

På kvällen är det stor middag på HSS. Mycket välorganiserat och jättetrevligt. Vi känner oss oerhört privilegierade som har "ungdomar" ombord som tar hand om båt och barn så jag och Jonna kan gå på kalas. Bredvid mig på middagen sitter en 8:segelare som har varit manager åt finska rallyeliten och känner Juha Kankkunen. Gissa vad vi pratade om? Nu ska vi upp till bevis. Vi har pratat med Tom på Gun för att reda ut vad



som hände men dom har inte någon bra förklaring än. De har haft samma mast i tio år utan problem så ingen vet. Toms dotter Silja vill hänga med LaMorena när de nu inte segla, och hon är duktig. Det ska bli tre race och vi kör foca för genuan är trasig. Vi vinner båda racen som körs innan det börjar blåsa för mycket igen. Vi seglar in till Helsingfors och prisutdelning men när vi ska ta ner seglen får vi inte loss storen. Blåser som attan och går vågor. Försöker hitta lä någonstans för att reda ut vad som har hänt och eventuellt hitta något fartyg vi kan lägga oss bredvid för att nå masttoppen. Konstaterar att det är fallet som har hoppat av trissan när vi tokgippade på havet så någon måste upp i masten. Vi hittar en hamn där det ligger kraftiga bojar utanför och binder fast båten där. Vi får nästan sjölä i alla fall. Vindbyarna är inte roliga.. Jag åker upp i båtmanstolen i ytterförstaget som vi hissar största spinnaren i. Den falltrissan sitter en meter under storens trissa på framkanten av masten. Masten lutar rätt mycket bakåt på LaMorena och är typ 23m. Jag når inte storfallets schacklet från båtmanstolen utan måste ställa mig i den. Då når jag precis med en hand. Först knyter jag fast dirken i hornet så att vi kan säkra storen, sen börjar jag skruva ut skruven i schacklet med en tång. Typ ett kvarts varv åt gången. Det tar 45 min. Jag har aldrig varit så sjösjuk Det går bra och vi åker in till prisutdelning och väntande flyg. Hinner precis. Vi vinner klassen som är enligt LYS. Olle Appelberg vinner Baltic Classic.

Fortsatta framgångar på sensommaren
Sen är det långt hem. Dåliga vindar gör att jag får släppa besättningen på

Åland, de ska hem och jobba, och segla sista biten själv. Sista förseglet blåser sönder när det är en halvtimme kvar till Arholma. Lagar provisoriskt seglen inför Riddarfjärden där vi trots en seg start kommer igång efter en stund. På prisutdelningen får vi ta emot första priset som mästare i Classic Baltic Circuit och det känns faktiskt rättvist och bra. Vi är ganska säkra på att ha vunnit Scandal Beauty Trophy också men den går till B-M. Visar sig senare att det har blivit något fel på handikapptalen.

Då är det bara Mälarhöjdens Hösttävling kvar och då är det skitväder. Fast det blev det inte och vi lyckas vinna. Det innebär att vi också vinner totalpriset, MBK Grand Total.



Årets vunna pokaler.

Summerat

Bästa sommaren någonsin i LaMorenas tävlingshistoria. Försök slå LaMorena med en juste båt! Titta lite på Finland/Åland och deras inställning till klassiska båtar och tävlingar. Få ordning på dessa handikapps-system. Bygger du om din båt så meddela förbundet så vi slipper fusket. Nu har vi vunnit allt som går. Nästa sommar bli det bara cruising och vanlig semester.

Tack alla som har varit med på båten och alla funktionärer som gör det möjligt att tävla!

*Nils Forsfält
95 S-10 LaMorena*



Världens vackraste båtar

Den svenska nostalgibåtsflottan är unik. Inget land har ett så brett flytande kulturarv bevarat. Det är delvis tack vare många goda fysiska förutsättningar, men det är främst tack vare båtägaren - det vill säga du.

Vi på Alandia vill dra vårt strå till stacken. Självklart ska det arbete du lägger ned på din klassiker kunna försäkras på ett bra sätt. Vi är stolta över att få ditt förtroende och erbjuder dig marknadens bästa premie för klassiska båtar och ett garanterat värde. Om olyckan ändå skulle vara framme, skickar vi ut besiktningsmän med marknadens bästa kunskap om nostalgibåtar. De vet vad som krävs för att skadan på bästa sätt ska repareras, med hänsyn till den unika båten och dess historik.

En unik lösning för unika båtar.

Välkommen ombord!



Alandia Båtförsäkring, Tel: 08 630 02 45
www.alandia.se, nostalgi@alandia.se

ALANDIA
BÅTFÖRSÄKRING