

Kallelse till årsmöte

När: Lördagen den 12 november 2011 klockan 15.30.

Var: Alishan India Restaurang & Bar, Timmermansgatan 35, 1 trappa ned, Södermalm, Stockholm.

Restaurangen ligger i nordöstra hörnet av korsningen Timmermansgatan och Högbergsgatan, 59°18,92'N 18°03,70'E. Pendeltåg till Södra station (Stockholms södra) eller T-bana till Mariatorget eller buss.

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris.

Staika IV inför 50 årsdagen

Del 2

År 2014 är det 50 år sedan *Staika VI* byggdes och sjösattes på Rosättra Båtvarv. Sedan dess har hon seglat varje säsong, längre eller kortare sträckor, ofta med flera av våra delägare ombord. Vårt mål har alltid varit att hålla *Staika* i gott bruksskick, så nära originalet som lämpligt och möjligt. Det är klart vi fått tumma lite på denna målsättning; bensinmotorn Ford Sjöhundens har bytts ut mot en Yanmar 3 cyl diesel på 27 hk, rullbommen i trä mot en i aluminium och rullflock har ersatt focken med hakar.

Nu när det är tre år kvar till femtioårsdagen, så har vi lagt upp en plan för en lite mer omfattande upprustning och kanske ställa upp i Gotland runts veteranklass. *Staika IV* vann klass 2 i Gotland runt 1965!

Under vintern och våren 2011 blev det bordläggningen bakom garneringen, främre delen av kölsvinet och masten. Den limmande trämasten är original 1964. Riktigt tung men på- och avmastning har gått bra alla år tack vare Janne Gustavssons rutin. För ett par år sedan fick vi in fukt och vatten i mastfoten. Det gjorde att en del av limningarna sprack upp och vi hade ett tillbud när vi seglade. Belastningar i kickbommen gjorde att bomfästet drog ut en sektion ur masten utan att lossna. Det blev en provisorisk lagning som vi seglat omkring med under ett antal år. Nu tog vi bort alla vinschar, knapar och bombeslag, renskrapning så limmandes skarvarna och så la vi på ett antal lager glasfiber med epoxi. Efter slipning, vitmålning och fastsättning av alla beslag så ser masten ut som "original" igen och vi hoppas att vi kan segla säkert framöver. För att undvika fukt inifrån masten så har vi dräneringshål i mastfoten och sedan försöker vi se till att det inte kommer in vatten från masttoppen.



Trämastens nedre del renskrapad (vänster bild) och sedan efter epoxibehandlingen (höger bild)

Bordläggningen i ruffen har bara gjorts ren under alla år, utan att ta bort garneringen. Nu var det dags. Lossa all garnering, beslag mm. Rengör och slipa försiktigt och så ett lager fernissa. Och så gällde det att skruva tillbaka all garnering och se till att vi inte fick massa mahognybitar och beslag över. Den karakteristiska båtdoftens minskade betydligt.



Förpiken: garnering bort, tvätt och slipa samt ett lager fernissa.

Vad göra åt kölsvinet? När *Staika* byggdes 1964 så målades kölsvinet med blymönja. När vi för 10 år sedan renskrapade botten utvändigt, så tog vi bort lös färg i kölsvinet också, dock utan ambition att få bort all mönja. Då dränktes också botten, inklusive kölsvin, in med rå linolja, balsamterpentin och Intertox. Jag minns att det gick åt drygt 30 liter av denna blandning innan träet (mahognyn) var mättat.

Nu fortsatte vi med renskrapningen och kölsvinet fick ytterligare ett antal liter rå linolja och terpentin, denna gång utan Intertoxen av förklarliga själ. Och det blev ingen målning med mönja heller. Vi har valt att inte måla kölsvinet utan ha det så trärent som möjligt och fortsätta med linolja och terpentin då det behövs. Rätt eller fel?



Kölsvinet. Bottenstockar och spant i ek, några spant i galvat järn och så bordläggning i mahogny

Nu till hösten 2011 skall vi byta röstjärn, göra iordning valdäck och mantåg samt måla friborden.



Så dags för sjösättning i april 2011 – tre år kvar till femtiårsdagen.

Mats Hanson

Sommarens erfarenheter av självslående fock



Att ta sig fram mot vinden, att kryssa, hör ju till det mer intressanta inom seglingskonsten. Att hela tiden avväga höjd och fart för bästa framfart och att vända så snart den andra bogen blir mer fördelaktig; att vidga vyerna långt från farledslinjen i sjökortet.

Men kryss i frisk vind med täta vändningar är ju påfrestande då försegel måste skotas om i varje vändning, speciellt om man är ensam ombord. Efter att under åtta säsonger slitit med skoten till två försegel tog jag så i vinter det avgörande steget: självslående!

Tankar att göra *Sarangs* lilla (inre) fock självslående för att åtminstone slippa ett av försegelskoten har funnits länge, men då skulle seglet bli så förskräckligt litet att man lika gärna kunde slopa det helt. Och så fick det bli!

Det inre förstaget slopades och ett nytt försegel som fyller upp hela triangeln mellan toppstag och mast syddes, och en båge av Rutgersons fabrikat inköptes. Monteringen av skotbågen blev besvärlig då det visade sig omöjligt att få rätt lutning på denna om man försökte använda de innerfästen som levererades med som standard. Men Rutgersons konstruktörer var mycket tillmötesgående och tillverkade utan kostnad ett par fästen som passar till en riktig båt. Mycket funderande krävs dock innan man sätter borren i däcket. Med hjälp av en god vän kom till sist skotbågen på plats och den sitter stadigt som berget.

Seglet, som jag numera kallar fock, har rejäl akterrunda med fyra lattor parallella med förliket. Ytan är ca 19 m² och dukvikten 320 g/m².

Från början hade jag enkel part i skotet, från seglet genom block i skotvagnen och via ett block på däck vid fästet för det inre förstaget vidare till sittbrunnen. Seglet visade sig emellertid vara mycket tungskotat då vinden ökade, så ganska snart kompletterade jag med ett block i seglets skothorn, så att en enkel talja bildades. Det är fortfarande tungt att skota hem i frisk vind men genom att

ledblocket på däck placerats ett stycke akter om seglets halshorn slackar skotet upp något då skotvagnen är nära midskepps. Om man därför går upp i vind så att seglet blåser in mot mitten av bågen kan man enkelt styvhala skotet med handkraft, och då erhålls en hård skotning då man faller av och skotvagnen glider ut mot något av ändlägena igen.

Seglet måste i allmänhet skotas ganska hårt, annars blåser toppen ut för mycket. Detta gäller speciellt om en del av seglet är inrullat, då skotvinkeln inte blir optimal. Det är endast vid bidevindskotat fullt utrullat segel som man erhåller den perfekta skotvinkeln.

Ett oavvisligt krav på ett självslående försegel är att man ska kunna bräcka med det, d.v.s. man måste kunna låsa skotvagnen i ändlägena, eller ännu hellre i godtyckligt läge. Därför har jag behållit de gamla klyvarskoten som numera är fästade i skotvagnen. Då man seglar från boj eller lättar ankare, eller om man vill dreja bi, sträcker man upp det gamla skotet på den sida man vill seglet ska backa på. Då man ska ”skota fullt” igen är det bara att lägga loss det gamla skotet och seglet glider lugnt över mot lä utan att ett finger behöver röras. Synnerligen bekvämt.



På morgonen tar man hem, gör fast och hänger upp skotet snyggt och prydligt



Skotarrangemanget, märk även de ”gamla” skoten

Avsändare: Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 Saltsjöbaden

Och hur har det då fungerat med självslående fock?

Första intrycket är väl ungefär: ”Hur fanken har man klarat sig tidigare?” Att vända kräver inga förberedelser eller efterarbeten, man kan vända närhelst man önskar. Det hela fungerar oklanderligt och seglet står bra bidevind så länge det är fullt utrullat. Några varv inrullat gör inte så mycket på formen men någonstans vid ungefär halva segelytan börjar skotvinkeln bli för dålig för att man ska vara helt nöjd.

Även vid öppen vind fungerar det bra även om seglets undre del måste vara lite väl hårt inskotad för att överdelen skall stå bra. Vid läns med många gippar är det också skönt med självslående.

Seglet är förstås tyngre att rulla in än den gamla, något mindre, klyvaren. Dels beroende på att seglet är större, dels beroende på utväxlingen i skotet som bromsar vid inrullning. Men har man bara lyckats få in de första varven går det lättare sedan.

Jag tycker båten tar lite bättre höjd än tidigare, under gynnsamma förhållanden kan jag ta mig fram 45° från vinden, behållen kurs. Vid kryss i styv till hård bris på de ganska öppna vattnen mellan Rödlöga och Stora Nassa har jag i medeltal klarat ca 50° från vinden, behållen kurs, då med full fock men rev i såväl stor som mesan.

I smult vatten sträckbog bidevind har jag i kuling med endast revad mesan och full fock tagit god höjd, och med revad mesan och till ungefär hälften inrullad fock under kryss tagit hyfsad höjd.

Då den självslående focken rullats in så mycket att den inte längre står väl, är det dags att byta till en liten innerfok som hissas flygande på samma plats där tidigare det inre förstaget var placerat. Mina erfarenheter hittills tyder på att detta läge uppstår bidevind då vinden når ungefär kulingstyrka. Till detta ändamål har jag ett litet något överlappande segel om 6 m² utrustat med en modern variant av Wykeham-Martin's furling gear, d.v.s. seglet rullas ut kring sitt eget förlik när det sätts och rullas in när det bärgas. Fallet, en enkel talja med någon sorts högteknologisk mycket stum löpare som sträcks upp med en mastvinsch, huggs i en svivel i seglets fallhorn. I halshornet finns en rulle som huggs i det gamla förstagsfästet på däck. Seglets förlik består av en grov (1¼ tum omkrets) lina som tycks ge erforderlig vridstyvhet. Seglet är ej avsett för att användas delvis inrullat, till detta krävs nog en riktig förstagsprofil. Svivel och rulle är av fabrikat Bartels med specificerad brottlast om 32 kN. Tanken är att seglets förlik ska vara lika starkt. Seglet skotas på konventionellt vis, men eftersom det är så pass litet får man väl stå ut med det.

Med denna lilla fock samt rev i stor och mesan har jag under hård bris till styv kuling kunnat hålla ca 57° behållen höjd från vinden under kryss på Nassa- och Björkskärsfjärden. Båten går lugnare med mindre försegel och vakar bättre; ett stort försegel långt fram har bidevind en tendens att trycka ned förskeppet. Man skulle tycka att båten skulle bli avsevärt mer lovgirig med ett litet försegel än ett stort, men i praktiken är skillnaden liten, sannolikt beroende på att krängningen och den ovannämnda nedtryckningen blir mindre.



Den inre focken

Slutsatsen blir att jag efter en säsong är mycket nöjd med den nya försegelslösningen. Visst kan det hända att jag ibland saknar en stor genua, för användning i lättare öppna vindar. Men eftersom jag inte vill hålla på att byta segel på rulle så får jag avstå från genua. Idealet kanske vore en genua på rulle på peket och en självslående fock på ett med toppstaget parallellt stag från stävknoppen? Men det får bli någon annan gång ...



Lasse B