

Inbjudan till vårvinterträff

När: Lördagen den 1 mars 2014 med början klockan 15.00.

Var: Restaurang Timmermans 1857 (f.d. 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.

Varför: Jonas Ekblad, som arbetar med utredning av fritidsbåtsolyckor på Transportstyrelsen, kommer att prata om bl.a. sjösäkerhet. Håll utkik på hemsidan om eventuell ändring av programmet.

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris.

Medlemsavgift

Nu är det dags att betala avgiften för 2014. Sätt in 100 kronor på PlusGirokonto 468 35 75-7 senast den 31 mars. Glöm inte att ange avsändarnamn.

Membership fee

From outside Sweden please send a 10 EURO note properly hidden in an envelope to:
Laurinkostersällskapet, c/o Bo Jernberg, Rönnbärsvägen 53-1 tr, SE-196 32 KUNGSÄNGEN, Sweden.
Don't forget to state your name. Due date for payment is 31 March



IN MEMORIAM

En av dåvarande L28 Sällskapet's tidigaste medlemmar, **Lasse Helsvik** från Mariestad, avled i somras några veckor innan han skulle fylla 88 år.

Lasse var född 1925 i Hälsingland och var i yngre år tävlingskanotist. Han tog guld i K1 4x500 m i London 1948 tillsammans med bl.a. Gert Fredriksson. Första segelbåten köpt han i slutet av 60-talet, en F18.

Senare blev han ägare till L28:an *Mariandra*, med vilken han företog flera längre seglatser, till Norge, runt Skottland, Orkneyöarna, Norrland, St Petersburg (vid 78 års ålder, med barnbarn), men mest seglade han i Vänern.

Efter att Lasse sålt *Mariandra* gjorde han flera Danmarksseglatser tillsammans med en god vän. 2012, vid 87 års ålder, fick han under en sådan seglatser en propp. Han kom under vård och repade sig riktigt bra för att sommaren 2013 drabbas av en hjärnblödning som han ej klarade sig igenom.

Lasse var, trots sin bostadsort, en flitig och entusiastisk deltagare på Sällskapet's årsmöten och träffar i Stockholm. 1997 ordnade han en träff för västkustseglare vid Tistlarna; året därpå fick den ställas in p.g.a. dåligt väder. Han förekom också flitigt med kortare och längre inlägg i Bladet.

Frid över hans minne.

GRATTIS CORONA AQ



L32:an *Corona Aq* med medlemmen Pekka Karlsson, hustru Barbro, kompisen Tomas Nilsson samt katten Josefin har fullföljt sitt fjärde !! ARC, Atlantic Rally for Cruisers. Las Palmas till S:t Lucia, denna gång via etappmålet Kap Verde. Första delsträckan kom de på 7:e plats av 18 båtar i sin klass och 2:a sträckan på 5:e, före både 40- och 45-fotare. Bra seglat! Totalt deltog ca 200 båtar. L32:an var äldsta båten och näst minst av alla. Sista dygnet hade de tidvis vindar på 50 knop.



De deltog även i det första ARC 1986. Samt 1995 och 2001.

GRATTIS till en bra prestation!

Bilderna är från målgång och från Coronas blogg, gå in där och läs mer.

Sven-Olof Lundberg

Vårvindar friska ...

Nu är det inte långt kvar till vårens friska vindar – ja ni vet ju hur det är: vid tre-fyra meter per sekund seglar båten upprätt och glider fridfullt fram, vid 5 m/s börjar den ta fart men fortfarande står kaffekoppen kvar på sittbrunnsbänken. Vid 7 m/s börjar det friska i, ett och annat stänk kan leta sig ombord och kaffekoppen måste passas, vid 10 m/s är det hög tid att börja reva och vid 14 m/s är bottenrevet ofta inne. Vid 20 m/s är kanske bara stormfocken uppe och 28 m/s vill man inte uppleva.

Serien 3,5 – 5 – 7 – 10 – 14 – 20 – 28 – 40 – ... m/s i vindhastighet är speciell såtillvida att för varje steg fördubblas vindtrycket i seglen, och man bör således halvera segelytan för varje steg om man önskar bibehålla krängningen. Eller omvänt: om man tycker 7 m/s är lagom så skulle man behöva fördubbla segelytan om vinden avtar till 5 m/s, för samma upplevelse. Vindtrycket i seglen är alltså proportionellt mot kvadraten på vindhastigheten. Så 14 m/s är i detta hänseende dubbelt så mycket som 10 m/s, och fyra gånger mer än 7 m/s. Inte konstigt att man behöver reva så ofta då vinden går från styv bris till dito kuling. ”Allt” tycks hända mellan 10 och 14 m/s.

Ovanstående resonemang är naturligtvis mycket förenklat, det är många olika faktorer som påverkar lämplig segelföring. Vindens relativa infallsvinkel mot båten, dess byighet, seglens planhet och trim,

sjögång, besättningens förmåga, och så vidare. Men komplicerade dynamiska förlopp måste ofta förenklas för att de skall bli begripliga. Och det är ju lugnande när man då inser att en vindökning från 28 till 40 inte är värre än en mellan 10 och 14 – det är bara att halvera segelytan ...

Detta leder mig osökt in på ämnet revning.

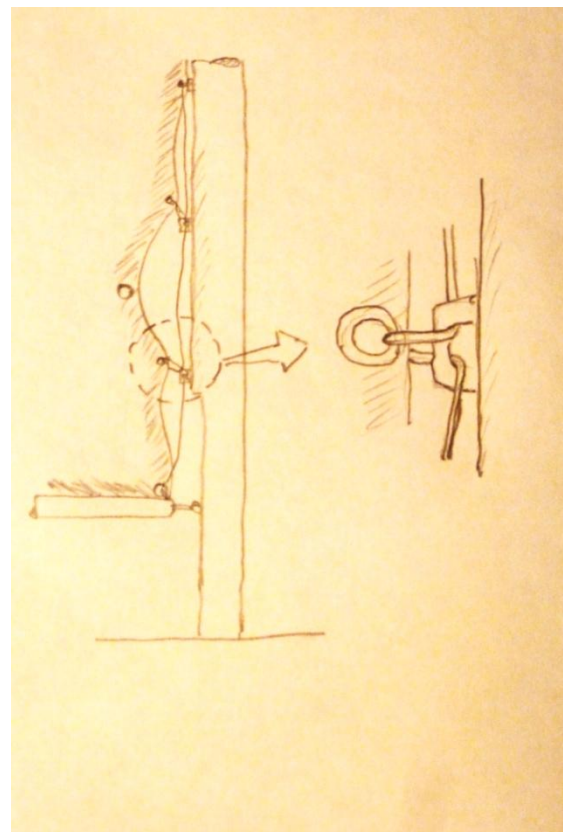
Man kan nog lugnt påstå att standard i dag är rullsystem för förseglet. Den välkända hemligheten att lätt kunna rulla in en del av förseglet är att man faller av så man får öppen vind, släcker i skotet så mycket man kan utan att seglet börjar leva rövare och sedan halar (eller vinschar) i inrullningslinan. Allra bäst är att falla av så mycket att förseglet kommer i lä av storseglet och därmed tappar vinden, då går det lätt att rulla in. Skotpunkten måste i allmänhet flyttas föröver i takt med att seglet minskas. Om man ligger bidevind och inte har plats (eller råd!) att falla av blir det genast värre. Då är man tvungen att låta seglet leva för att orka rulla in och det finns risk att seglet blåser sönder. Ligger man och kryssar i skärgården känns det alltid surt att behöva falla av och ödsla bort inte utan möda inhämtad höjd bara för att minska segel. Ett sätt jag tycker är bra ibland är att i stället för en planerad genomvändsvindning göra en undanvindsdito, en snabb avfallning med dikt roder och så börjar man rulla in seglet när vinden kommer på låringen innan gippen. Med tur och skicklighet kan man lyckas med att ha allt klart och skotat för nya bogen innan man efter gippen börjar få vinden tvärs, för då är det för sent. Många tycker det är otäckt att gippa i frisk vind, men med bidevindskotat storsegel tycker jag inte det är något problem.

För storsegel tycks utvecklingen vara att allt mer övergå till revning från sittbrunn, gärna med så kallad single-line-reefing. Fall, dirk, kicktalja och en revlina som drar ned såväl det nya hals- som skothornet till bommen leds till sittbrunnen. Om denna metod tycker jag inte. Jag har förstås aldrig provat den och därför är mina meningar att betrakta som förutfattade. Och vilka är mina argument? Jo – därför att det är för komplicerat och blir svårarbetat bland annat på grund av den ökade friktion som alla nödvändiga brytskivor ger upphov till. Det är bara att studera en modern segelbåt som skall hissa storen: en person står på förkant av sittbrunn och sliter sig fördärvad på en vinsch bredvid nedgångsluckan. Och när seglet skall ned måste en man fram och slita i mastliket, även om båten ligger i vindögat. Nej – storfallet tycker jag ska beläggas på masten, och revbrokarna bör ligga utanpå bommen så man lätt ser vad som kinkar ifall svårigheter uppstår. En annan detalj man ofta ser på moderna båtar är en, ofta dubbel för att räcka till två rev, öppen krok att fästa revets halshorn i. En sådan har jag heller aldrig provat men ofta funderat på hur man undviker att revet ramlar ur kroken innan man

hunnit sträcka upp fallet igen. En lösända som slås med ett lärkhuvud runt bombeslaget, varefter ena tampen sticks igenom revhornet och sedan knopas ihop med den andra, duger gott. Man kan ju förstås också ha en fast monterad lina med samma princip, eller en lina med stängbar hake. En vinsch på bommen är till god hjälp, helst med self-tailing funktion. Då kan man veva med en hand och fortfarande ha en hand kvar åt sig själv. En avlastare akter om vinschen är också önskvärd så man lätt kan frigöra denna till nästa rev.

Vid revning av storen är det ofta fördelaktigt att dreja bi, då båtens rörelser blir lugnare. Därefter lättar man lite i storskotet så inte seglet står sprängfyllt av vind, går fram till masten, lossar kicken, tar hem slacket i dirken, släcker i fallet, gör fast nya halsen, sträcker upp fallet, halar och/eller vinschar hem revbroken, tar hem slacket i nästa revbrok, släcker i dirken, tar hem i kicken – färdigt!

Men nu glömde du väl ändå trasslet med travarna, som skall tas ut ur mastrännan, tänker väl någon läsare? Travarna kan man emellertid låta vara kvar i mastrännan, även om denna slutar högt ovanför bombeslaget, om man utrustat båten med en anordning enligt bilden:



Jag vet inte vad det kallas på svenska, men på engelska tror jag det kallas jack-line. Det användes förr ofta för de understa pistolhakarna på bomfockar, så att seglet kunde bärgas ända ned i däck. Utan denna anordning kom aldrig seglets undre del ned eftersom det stramade längs normalen

Avsändare:
Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14

från skothorn mot staglik. Om man fäster de nedre travarna i ett storsegel på detta vis medför linan att så snart man släcker i fallet släpper seglets mastlik från masten så att revhornet når ned. Mycket praktiskt!

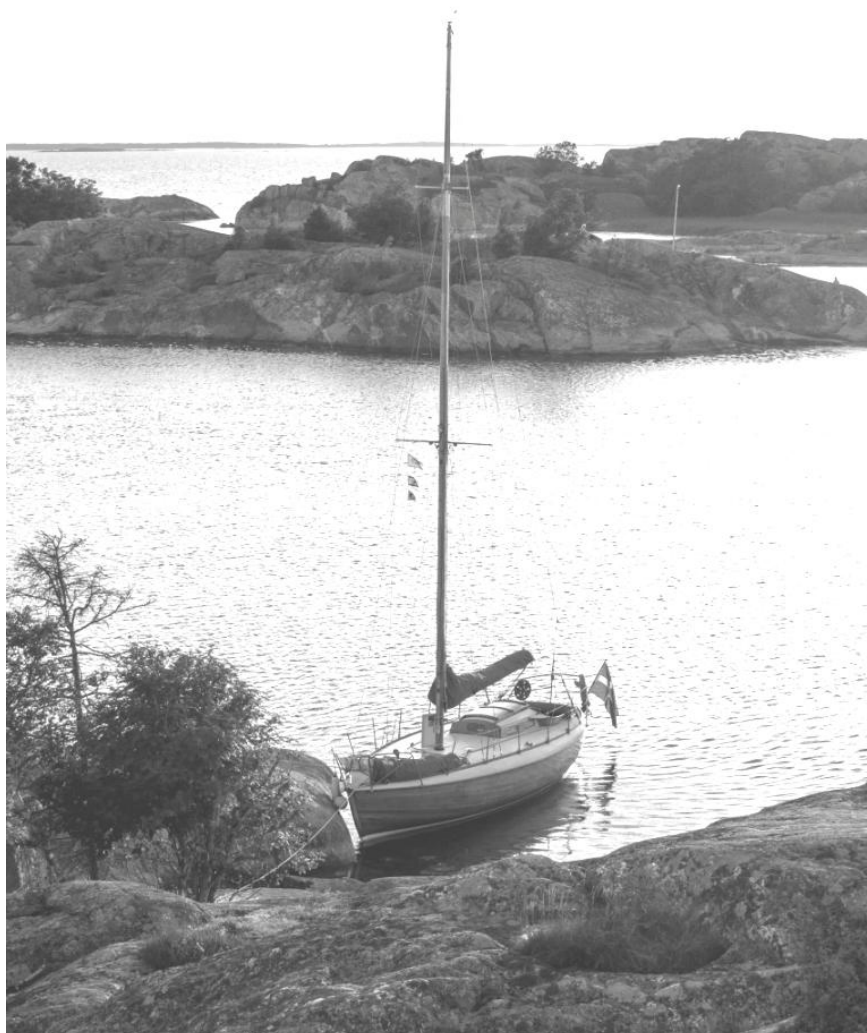
Bruket att rulla ihop och binda upp den överblivna segelduken efter revning har numera i stort upphört då seglen har blivit tillräckligt starka, och dessutom så styva att detta svårligen låter sig göras.

Och därför finns det numera inte heller tillräckligt antal hål för att kunna göra det ordentligt.

I mitt storsegel har jag bara två hål i varje rev, där skulle det behövas minst fem. Men det samlas mycket vatten i den hängande fickan och ser inte särskilt bra ut.

Hur har ni det ordnat för revning i era båtar? Skriv gärna till Bladet!

Lasse B.



Ariadne i Stora Nassa