

DUBBELT JUBILEUM



L32:an fyller 50 år

Nu är det femtio år sedan produktionen drogs igång av den glasfiberarmerade laurinkostern på Malmö Flygindustri.

Laurinkostersällskapet fyller 20 år

Det hela började för tjugo år sedan som ett litet sällskap för ägare till L28:an. Föreningen har vuxit med tiden och nu är alla Laurinkostrar hjärtligt välkomna oberoende av storlek, trä eller plast.

Detta skall firas!

Vi brukar träffas på försommaren och hösten. Årets höstträff kommer att bli något utöver det vanliga...

ESKADERSEGLING I SKÄRGÅRDEN

Kan du se det framför dig? Hundratals Laurinare som forsar fram över Kanholmsfjärden. Låt detta bli verklighet. Välkommen den 6:e september 2014!

Vi hoppas att laurinkosterägarna går man ur huse för att delta i den korta eskadern.

Tanken är att vi ska segla tillsammans från Norrviken (N 59° 16.520', E 18° 43.570') till Finnhamn (N 59° 28.830', E 18° 49.920'). Du och din besättning behöver inte vara medlemmar i Laurinkostersällskapet - alla är välkomna!

Är du medlem och ibland deltar på träffarna så är detta ett tillfälle du inte bör missa. Vi räknar även med vännerna i Finland, Danmark och naturligtvis de på västkusten.

Vid starten utanför Norrviken samlas båtarna för fotografering. Tidningen Praktiskt Båtagande har visat stort intresse för att föreviga detta med bilder och reportage i samband med detta jubileum. Chefredaktör och ansvarig utgivare, Philip Pereira, har avslöjat att L32:an var hans första stora båtdröm.

Väl framme i Finnhamn gör vi som vi brukar göra på våra träffar:

- Beundrar varandras båtar i all sin glans både in och utvändigt
- Grillar och umgås
- Tipsar varandra om förbättringar m.m.
- Har trevligt under avspända former i största allmänhet

Sprid detta till alla laurinare!



VÄLKOMMEN!



Träff i Norrviken



Samling för foto vid gattet till Norrviken Runmarö (N 59° 16.520', E 18° 43.570') lördagen den 6/9 kl. 13.00

(de som hinner ut redan på fredagskvällen ligger bra vid Kryssarklubbens brygga i Norrviken).

För att få en ungefärlig uppfattning om hur många vi blir så är vi tacksamma om ni kan skicka en preliminär intresseanmälan till: stefan.bjorkman@mac.com eller ring 0704 93 68 10

Seglarträff (som vanligt)

7-8 juni i Norrviken på Storön sydväst om Runmarö, 59°16,3'N 18°43,6'E.

Ingen föränmälan eller avgift, tag gärna med något att grilla.

Idas första seglingssemester

Vår dotter Ida är nog en av de yngsta Laurinkosterseglarna, tror jag. Sin första seglats gjorde hon sommaren 2012, då vid en ålder av blott en månad.

Ja, hon fick faktiskt fira sin första ”månadsdag” ombord i *Pjäsku*. Det var naturligtvis inte helt utan funderingar och viss vånda, som vi bestämde att Ida skulle få följa med på sin första seglats. Även fast det bara var en kort tur med en övernattnings, så kändes det väldigt roligt att det gick bra!

Därför blev det mer segling för Ida i somras. Från midsommar och två veckor framåt seglade vi i den vackra skärgården runt Västervik – Figeholm – Oskarshamn.

Vi firade midsommar på vackra Hasselö. Det var äkta svenskt midsommarväder, alltså regn, blåst och solsken i en lagom blandning. Som på beställning blev det uppehåll i regnet då midsommardansen skulle börja, och vi begav oss till festplatsen. Efter att ha dansat runt stängen tog vi hem några storvinster (kollegieblock och strandmadrass) i lotteriet. Kvällen bjöd på strålände solsken och grillröken låg tät över hamnen.

Den 12 juli var vi tvungna att vara hemma i Oskarshamn för då fyllde Ida ett år, släkt och vänner bjöds då på tårtkalas i trädgården.



Ida hjälper till med navigationen

Några veckor senare bar det av norrut igen. Efter noggranna studier av väderprognoser bestämde vi också att Ida skulle få göra sin första ”Baltic Crossing”, nämligen att segla från Idö (Västervik)

till Fårösund (Gotland) där *Pjäsku* har sin hemmahamn. Vädret och vindarna var gynnsamma, och det hela avlöpte väl. När Ida steg iland, flera timmar efter vanlig läggningstid, var hon väldigt lycklig över att få röra sig på en större yta än vad en L28 erbjuder. Hon var som en hel flock kalvar på grönbeta!



Utflykt på Idö.

Seglingen blir såklart inte som innan Ida kom till världen, nu handlar det mest om att anpassa rutterna och hamnarna så att det även passar Ida. Men det är egentligen ingen större uppoffring, snarare tvärtom. Det är så roligt att se Ida sitta i sittbrunnen och vinka till de båtar man möter och att hon får utforska nya, spännande, saker. Hon är så glad när hon träffar barn från andra båtar och stapplar omkring med ostadiga steg på klippställarna. Det känns verkligen roligt att som förälder kunna erbjuda allt detta! För vår del njuter vi mer av sommarmorgnarna än tidigare också. Ida är nämligen ganska morgonpig ...



Ida i sin stol.

Rent praktiskt funkade det också över förväntan. Vi har anpassat en vanlig IKEA-barnstol så att den kan stå i sittbrunnen, fastsatt med gummirep. På nätterna sover Ida i förpiken. Sin middagslur tar hon, om vi är under gång, i pappas koj. Funkar utmärkt då vi har Pullmankojer.



Pjäsku i Fårösund.

Vill också passa på att tipsa om några ställen i den småländska skärgården:

- Hasselö. (N 57° 49,8', E 16° 43,9')

Norr om Västervik. Trevligt ställe med bra service. Ca 25 åretrunboende och 400 sommarboende. I hamnen finns toaletter och duschar, en liten handelsbod, cykeluthyrning om man vill utforska ön, samt restaurang. Dessutom en väldigt bra utomhusdiskplats för oss med båtar som inte har så stor byssa.

Det finns ett antal bojar, men inte så det räcker till alla platser.

Ön trafikeras dagligen av skärgårdstrafik.

- Idö. (N 57° 42,2', E 16° 45,8')

En gammal lotsplats utanför Västervik. En bra hamn med god service. Även Idö trafikeras av skärgårdstrafiken. På Idö finns en trevlig restaurang med underbar utsikt. Får man inte nog av utsikten kan man besöka det gamla lotstornet som står öppet för besökare.

Det finns möjlighet att mot avgift beställa proviant från Ica Maxi i Västervik. Det kan det vara värt för att slippa gå in och förtöja i stan. Det är dessutom ont om mataffärer på promenadavstånd från gästhamnarna i Västervik.

- Vippholmarna. (N 57° 32,2', E 16° 41,9') Behöver väl ingen närmare presentation? Att döma av hur mycket båtar det brukar ligga där känner varenda kotte till stället.

- Björkholmen. (N 57° 51,9', E 16° 41,8'). Syd Loftahammar. Åtvidabergs Segelsällskap har anlagt en brygga där man kan ligga. Torrdass och

grillplats iland. Mysigt ställe. Frivillig avgift. Fick tipset av PO Söderlund på L28an *Tobis*. Tack PO!



Hamnen på Idö.



Tobis och Pjäsku vid Björkholmen.

- Klintemåla. (N 57° 31,0', E 16° 39,0') Gästhamn, sjömack och handelsbod. Trevligt litet ställe!

PO och Karin på *Tobis* träffade vi både i Västervik och på Björkholmen. Vi satt och spekulerade lite om det mesta, bl.a. om det möjligtvis finns ett intresse för en Laurinträff i den Småländska skärgården. Vad säger medlemmarna om det?

Henrik Smitterberg, SY Pjäsku

Om revning

Med anledning av artikeln om revning i förra Bladet har Sven-Olof Lundberg skickat in följande bidrag.

Jag har storfall på wirevinsch på masten, det tillhör väl Jurassic Park nu för tiden men funkar bra. Krånglar aldrig. Lätt att hissa. Inte glömma ta bort handtaget.

Man måste ju ändå gå upp på däck och ta av kapellet och lossa beslagsbanden resp. samla ihop seglet.

Två stora rev i storseglet med två vinschar på bommen. Revlinan till rev nr 1 sitter alltid i. Nr 2 kopplar jag i när jag seglar utomskärs.

För att ta in rev ett behöver travarna inte tas ur mastskåran. Vid rev två måste man plocka ur dem från masten.

Jag har två revkrokar på bommen vid halshornet samt handtag på seglet ett dra i.

Rev ett tar jag in ganska ofta, rev två nån gång var femte år. Inte för att det inte skulle behövas men då tar jag ner hela storen och seglar på focken eller tar ner allt och går för motor.

Först släppa på storskotet och kicken från sittbrunn. Gå fram, släppa på storfallet, haka i revöglan och sträcka fallet. Därefter ta hem i revlinan (uthalet).

Dirken får vara som den är. Brukar inte använda revsejsingar, det finns två öljetter/rev. Rev ett räcker att knöpla ihop men rev två måste man binda upp.

Att reva på undanvind är knepigt, speciellt om man är själv. Enklarest är att gå över stag med focken kvar i lovart. D.v.s. dreja bi. Då ligger båten still utan krängning och krafter på storseglet.

Genuafall och fockfall samt cunningham, uthal och kick är neddragna till sittbrunn. Bra att kunna trimma från sittbrunn.

När man har hissat storen börjar båten fara iväg, då är det bra att kunna hissa focken från sittbrunn. Genuan på peket är på rulle och sitter uppe hela sommaren men det är bra att kunna sträcka/släppa på förliket från sittbrunn.

Sven-Olof

Revning behöver ej vara som på 50-talet!

Läste med stort nöje redaktörens livfulla beskrivning om revningstekniken på *Sarang*.

Hade just avslutat omläsning av ”Casellas Atlantsegling” och undrar om inte redaktören gjort sig skyldig till plagiat, om än med någon omarbetning.

Revning från däck kan ju kännas friskt och sunt, men det tycker jag tillhör en svunnen tid. Själv vill jag hålla mig torr och stå säkert i sittbrunnen.

När jag seglade i USA på mitten av 70-talet så lärde jag mig finessen med avlastare (clutch på eng.), med dem har man alltid kontroll på linor under belastning och riskerar ej att någon lina rappar, bara att släppa när man är klar. Vill man släppa ut lite så är det ju bara att lägga fria änden runt ett avhåll, vinschen är normalt enklast.

Med avlastare och kullagrade block har jag ordnat ett enkelt och snabbt ”singel line” revsystem på *Hinyana*.

På min hemmabyggda bom så har jag plats för 4 st invändiga linor (använder bara 2 st. nuförtiden) som löper över linhjul i ändarna.

Revlinorna går från en trippel avlastare på babordssida av ruffluckan, via brytblock på framkanten av ruffen till block på hals vid masthålet i däck, upp till ett block i första revöljetten i mastliket, ner till bommen vid mastfästet och ut uppåt i akterkant av bommen genom första revöljetten i akterliket och ner till ett pålstek runt bommen något akter om lodlinjen från öljetten. Denna placering sträcker ut och håller ner seglet bra vid revning.

Revning på kryss är enkelt. Släpp ut storen helt så det lever i mastliket, fortsatt på kurs med förseglet dragande. Släpp ut på storfallet (som har sin avlastare bredvid revlinorna) till ett sytt garnmärke kommer till avlastaren och lås denna, samtidigt tar man hem på revlinan med andra handen och det är ju lätt eftersom den går genom en avlastare, inga ryck, bara att släppa när man tar nya tag. När man inte orkar mer så lägger jag linan på en vinsch som är placerad akter om avlastarna och sträcker ut och ner seglet. Bra om man kommit ihåg att lägga loss kicktaljan innan, bommen reser sig lite.

Hela revningsproceduren burkar ta ca en minut innan seglet drar igen, är man ensam och behöver ha uppsikt så får man dubbla tiden.

Man behöver alltså ej dra sig för att reva och få en bättre seglande båt.

Travarna då? Undrar säkert någon.

Jo de är litsade med en lång lina till seglet, från halshornet upp till första öljetten, ut och igenom travaren, tillbaka till öljetten upp till nästa öljetten o.s.v.

Detta är dock den svagaste länken i systemet, ibland kan linan kinka sig vid segelsättning främst i svaga vindar, oftast reder det ut sig efter en stund. Det kinkar aldrig vid revning. Jag skall dock prova att ta bort linan och några travare längst ner. (Fungerar på en annan båt som jag seglar.)

Det överblivna seglet veckar sig själv i segelbagen på bommen som hänger i lazyjacksen, otroligt praktisk även vid vanlig nertagning, bara vecka lite snyggt och dra igen blixtlåset. Det skyddar ju seglet mot solen som är dess värsta fiende för livslängden.

Slå ut revet är nästan lika enkelt. Det är som att ”backa bandet” vid revning. Släpp ut skotet, lägg loss revlinan, ta hem på fallet, skota.

Med ”nästan” menar jag att det är lite mer friktion i revlinan när den löper ut, annars är det inget

problem. Men man får nog dubbla tiderna mot revning.

Allt är dock så lätt, så man drar sig aldrig för att reva eller slå ut. Det är loggen som avgör.

Bästa hälsningar och en önskan om en fin segelsommar!

Ragnar, s/y Hinyana, Vaxholm

För den som räds ett eller annat saltstänk kan det förstås kännas tryggt att sköta revningen i skydd under suffletten. Men drejar man bi så stänker det nog mindre vid masten än det gör i sittbrunnen under normal framfart i revningsväder. Men kanske Hinyana rör sig så makligt att hon är förskonad från stänk i brunn?

Red.

ERFARENHETER AV ETT BÅTBYTE, FRÅN 4,5 TON KOSTERN CASELLA II TILL L 32 SVINGA

Av Fredrik Ekström

Första delen

Sommaren 2012 åkte jag runt för att inspektera några L32:or, för att finna en ersättare till vår fina 4,5 t. mahognykoster Casella II. Hon var en utomordentlig seglare, förmodligen den bästa vi haft, hon var mycket praktiskt inredd och hon var ett stycke seglingshistoria. Vi trivdes utomordentligt väl med henne, så det var med stor saknad vi sålde vår drömbåt. Men jag hade kommit till insikt om att jag inte på sikt skulle klara av allt det underhållningsarbete som krävdes, för att hålla henne i det skick jag önskade.

Utanför Stege, på ön Mön i Danmark, hittade jag den båt jag trodde skulle infria alla de förväntningar jag hade på en välbyggd och strukturellt i gott skick varande L32:a. I egenskap av tidigare träbåtsägare tilltalades jag av allt det myckna träet ombord. Inredning var gjord helt i trä, från durk till rufftak, t.o.m. alla stuvutrymmen var garnerade. Det hade tagit byggaren hela 5 år att färdigställa den. Inombords var allting i väldigt fint skick, men utvändigt krävde båten en hel del arbete. Hon hade stått på land några år, invid en åkerkant och detta hade lämnat sina spår. I övrigt var hon välutrustad, och med en 4-cylindrig Nanny Kubota-diesel på hela 50 hkr från 2007, föreföll hon "ready-to-go". Detta skulle emellertid snart visa sig vara "en sanning med modifikation" ...



I samband med inspektion av riggen, kvällen innan sjösättningen, hade jag rivit bort isoleringstejpen vid vantspridarnas mastända, och då upptäckte jag att spridarna inte var original, utan av nyare datum. Dessa var emellertid till sin profil för smala för att passa på de halvmåneformade spridarbeslagen på masten. Därför hade spridarna skurits upp i fram- respektive bakkant för att kunna trädas över fästbeslaget på masten. Men man hade också tagit sig för att skära upp en bit av spridarprofilens aktere ovansida för ändamålet! Säljaren hade dokumentation på att arbetet utförts av Seldéns i Danmark. Detta faktum ändrade inte på min mycket kritiska inställning till den undermåliga installationen, och jag kände t.o.m. en viss tveksamhet att ge mig av med riggen i detta skick.



Båten kom emellertid i sjön, efter ett relativt spännande lyft vid åkerkanten, och nästa dag hissade vi, d.v.s. Tom, min seglingskompis sedan årtionden, tillika tidigare kosterbåtsägare med sjömanspass, och skepparen, med stor förväntan segel för första gången på Stege Bugt. Därifrån bar det iväg via Bögeströmmen ut på Östersjön och kursen lades mot Rönne på Bornholm. Vinden ökade mot kvällen och även farten, som tidigare upplevts som märkligt låg, började ta sig. Från Bornholm hade vi ännu friskare vind, destination Utlängan. I medsjöarna kunde vi notera tvåsiffriga tal på loggen och att gå till Utlängan var inte att tänka på i rådande sjö. Istället gick vi till Karlskrona, där Tom föreslog att vi skulle lägga till lite längre ute i hamnen, bredvid en polsk stålbat. Han avrådde mig för att lägga mig bredvid de välhållna svenska båtarna med mitt bedagade nyförvärv ... Efter Karlskrona fick vi lättare vindar.

Då det nu blev möjligt att jämföra *Svingas* fartegenskaper med andra båtars besannades mina farhågor; *Svinga* gick obegripligt trögt i vindar under 8–10 m/s. Bläste det mindre var det inte lönt att gå för segel alls, då farten höll sig kring 4 knop eller mindre och vi skulle aldrig hinna hem inom utsatt tid. Och visst kändes det frustrerande att bli ifrånseglad av 23-fotare, Vegor och motorseglare från 70-talet. Med *Casella II* hade vi ofta gått ifrån båtar med LYS-tal på runt 1,20 och t.o.m. högre i skärgårdarna. I min frustration ringde jag säljaren och undrade hur båten kunde gå så trögt. Jag hade ju erfarenhet av flera laurinkostrar och alla hade seglat fint. Han berättade då, att båten kanske tappat en halv knop i fart då han installerat den stora motorn med den 3-bladiga fasta propellern på 18 tum. Sedan hade hon tappat ungefär lika mycket till, då han installerat bogpropellern. Men jag var nog övertygad om att det skiljde betydligt mer än 1 knop i fart mot *Casella II* i de flesta vindförhållanden. Men så var *Casella II* förstås avsevärt lättare också.

Nåväl, det blev att gå för motor ca 90 % under resten av hemfärden. På god sträckbog kunde vi gå för genua och stötta med motorn, vilken gav extra skjuts, men även då blev vi ifrånseglade av båtar av motsvarande storlek. Därmed höll inte tidsschemat, Tom fick gå av i Stockholm och Leena mönstrade på där istället. I Mariehamn visade det sig sedan att vi fått sjövattnet i motoroljan, men det är en annan historia ... Och hem kom vi till slut, och hade ändå njutit av skärgård och sommar.

Efter hemkomsten i början av augusti fick det vara ”slutseglat” för året. Istället tog jag upp båten tidigt för att fundera på vad som kunde göras åt seglingsegenskaperna. Tom, som seglat med mina tidigare kostrar, ansåg, utgående från de erfarenheter vi fått av *Svinga* under hemfärden, att det var utsiktslöst att nå tillfredsställande resultat på den punkten. Han föreslog därför att jag skulle göra en ordentlig uppfräschning av båten istället, och därefter försöka sälja henne till någon som prioriterade en stark och sjövärdig båt framom seglingsegenskaperna. Men jag tänkte att skrovlinjerna ju trots allt var desamma som för de övriga L32:orna, så helt utsiktslöst kunde det ju inte vara. Det gällde alltså i huvudsak att utröna på vilka punkter min båt skiljde sig från de övriga, och försöka rikta sig in på att åtgärda dessa avvikelser.

Båten tömdes på den normala semesterutrustningen, segel, madrasser m.m. togs hem inför vintern. Efter avriggning vägdes båten med en kalibrerad våg. Båten visade sig väga nästan 7,3 ton, avriggad och tömd på ovannämnda utrustning. Jag mätte djupgåendet till runt 1,75 m och steget på rodret ligger ungefär 25 cm under vattenlinjen. *Svinga* ligger kanske något för djupt på fören, p.g.a. för mycket vikt där, med rätt viktfordelning skulle rodret ligga något djupare. (Se även Lasse B:s

artikel i ett tidigare Medlemsblad, nr 61, där han gjort beräkningar för deplacementet på L32:an utgående ifrån djupet på båten i relation till det konstruerade djupet och deplacementet.) Jag fann genast 3 punkter på vilka båten skiljde sig från sina systerbåtar:

1. Deplacementet/vikten
2. Den stora 3-bladiga propellern
3. Den stora bogpropellern

Därtill hade *Svinga* ett förhållandevis litet och därtill urblåst storsegel. Detta föranledde mig till att sätta en punkt till på listan att åtgärda:

4. Segelytan/riggen

Nu var det bara att systematiskt sätta igång att undersöka vad som kunde göras på de här punkterna.

1. Deplacementet/ vikten

Sven-Gösta Rundqvist, som var båtens förste ägare och även den som färdigställt henne från halvfabrikat, hade haft för avsikt att bygga sig en mycket stark, sjövärdig och välutrustad båt för två personer. Hans och hustrun Ingas (Sven + Inga = *Svinga*!) planer var att segla runt jorden med båten.

Under vår hemfärd från Danmark, kom en man till fiskepiren i Nynäshamn där vi låg med *Svinga* och han visade mycket stort intresse för båten. Det visade sig att han i flera år hållit på att bygga en Långedrag-stålbåt i en hall i Göteborgstrakten och bredvid honom hade Sven-Gösta hållit på att snickra till den fina inredningen på *Svinga*. Han berättade att jag haft en utomordentligt god tur, som lyckats köpa en så exceptionellt välbyggd båt. Sven-Gösta hade varit pedant ut till fingerspetsarna och båten var därtill väldigt kraftigt dimensionerad. Han antog att Sven-Gösta även i skrovdimensioneringen överskridit det som var standard. Förutom huvudskotten i plywood är en stor del av inredningen gjord i 22 mm massiv teak, vilket förstås även påverkar deplacementet. Att deplacementet p.g.a. byggnadssättet är extra stort var alltså inte något som kunde åtgärdas. Men en del av utrustningen kunde man kanske lätta på.

Båten var försedd med ett mycket kraftigt vindroder av egen tillverkning, där roderbladet var gjort av rostfri stålplåt. Efter ett visst övervägande demonterade jag det tunga vindrodret, då inga längre överhavsseglingar är i sikte under över-skådlig framtid för vår del.

Batteribanken består av hela 5 batterier plus ett separat batteri för bogpropellern, det sistnämnda är placerat under durken förom masten. Den dag batterierna behöver bytas, tänker jag minska antalet med 2. Jag har aldrig behövt fler än 3 batterier och är antalet större föreligger risk att de inte får

tillräcklig laddning. I tidigare båtar har jag inte upplevt att jag behöver extra utrustning utöver motorn, för att hålla batterierna laddade. Men vi stuvade provianten i täta askar i kölsvinet och använder inte kylskåp och undviker också annan strömförande utrustning i görligaste mån.

Svinga är utrustad med manuellt ankarspel, modell kraftigt, och i ankarboxen finns ett okänt antal meter 9 mm kätting. Definitivt en massa kilogram stuvade på fel plats, men tillsvidare har jag inte gjort något åt saken. Under kojerna i skansen finns en vattentank på 100 liter gjord i stål. Den är nu tagen ur bruk, men jag har ännu inte beslutat demontera den. Vi har en annan lika stor vattentank under durken i framkant på salongen, den räcker mer än väl för våra behov. Deplacementet har vi alltså ännu inte minskat i nämnvärd grad, men jag har för avsikt att minska åtminstone vikten i förskeppet, då båten plöjer i sjön p.g.a. fel viktfordelningen.

2. Propellern

Den fasta 3-bladiga Nikado-propellern på hela 18” ansåg jag från början vara en bidragande orsak till att båten löpte så trögt. Utöver den stora diametern var bladen därtill ovanligt breda till sin utformning. Nauticat 35:an, som låg bredvid *Svinga* på varvet, hade en betydligt mindre propeller! Jag hade prövat att under gång för segel lägga växeln i friläge och då hade farten ökat från 4,0 till 4,3–4,4 knop i jämn vind. Därmed fann jag det för sannolikt att säljarens uppgift om att motorbytet, med därtill hörande byte av propellern till denna bjässe, verkligen kunde ha sänkt farten runt 0,5 knop. Någon kan ju resonera att ”En halv knop hit eller dit, det spelar väl inte en så stor roll!” Men vid en fart av 5 knop innebär en reducering av farten med 0,5 knop en minskning på 10%, vid 6,5 knop 7,7%, ganska normala hastigheter vid segling i sommarvindar. Man kan ju roa sig med att räkna ut var L32:an skulle hamna i LYS-tabellen, vid en reducering av LYS-talet på mellan 7% och 10 % ... Inverkan av motståndet från propellern på farten minskar antagligen i högre vindstyrkor.

Om man skall få ut full nytta av en stor motor behöver man en tillräckligt stor propeller som känt. Då *Svingas* motor är på hela 50 hkr, var enda möjliga kompromiss att välja en 4-bladig propeller på 18” med flöjlande blad. På Centerline/Leemhuis i Hallstahammar hade man, utgående ifrån båtens data, beräknat en stigning som skulle ge ungefär 8 knop vid fullt varvtal (2 800) med den 4-bladiga Variprop-propellern från tyska SPW. Men vid ett kort provförsök kunde jag inte komma upp i mer än 7,2 knop. Avsikten var att kunna hålla ett behagligt varvtal vid en marschfart av 6 knop, men 5,5 knop har nog visat sig mera realistiskt. Propellern har tyvärr även visat sig vara ”bullrigare” än den fasta

propellern, men man måste ju kompromissa vid valen av egenskaper. Tänker justera mera stigning till nästa säsong för att förbättra på de här punkterna. Att den nya propellern i varje fall ger minskat motstånd under segel är klart.



På bilden skönjer man den väldiga propellern

3. Bogpropellern

Den tidigare ägaren hade tyvärr försett *Svinga* med en Sleipner Side Power SP 55 S bogpropeller. Jag skriver tyvärr, då mitt önskemål att demontera hela bogpropellerinstallationen inte vunnit gehör här hemma. Visst går båten att manövrera enkelt i trånga hamnar med bogpropellern, men detta anser jag inte uppväger nackdelarna i form av avsevärt försämrade seglingsegenskaper.

Det tycks råda lite olika uppfattningar om hur mycket en bogpropeller påverkar farten. En del hävdar att det är försumbart, medan andra hävdar motsatsen. En granne, som är intresserad av kappsegling och köpt en begagnad Arcona 410, också den med bogpropeller, kontaktade Arcona-varvet för råd gällande införskaffning av tävlingsegel. På varvet avrådde man honom att satsa på tävlingsegel till den båten, då man ansåg att båten förblir chanslös i kappseglingssammanhang, oberoende av hur bra segel man har, då den är försedd med bogpropeller. Givetvis beror den uppbromsande effekten av bogpropellern på dess storlek, skrovets utformning etc.

Bogpropellern på *Svinga* är installerad i en tunnel, som går tvärs igenom skrovet i förskeppet. Tunneln har en diameter på 185 mm. Då L32:an ju är fyllig i förskeppet innebär det att den projicerade ytan av tunneln mot skrovsidorna / öppningarna i bågseglarna av förskeppet blir betydligt större än diametern för själva tunneln.

Under en diskussion om bogpropellerinstallationen med Robert Schmidbauer, tysk båtbyggare, framgångsrik kappseglare och tillika ägare till

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

laurinkostrarna *Kegel* och *Nautical*, berättade han att om den negativa inverkan av bogpropellern skall reduceras, bör området på skrovsidan förom/runt öppningarna för bogpropellertunneln utformas så att öppningarna inte syns, då man betraktar skrovet på land rakt förifrån. Så har man även försökt göra på *Svinga*, men ändå framträder öppningarna tydligt. Då jag diskuterade frågan med en bekant seglare, som är professor vid Aalto-universitetet och specialiserad på isforskning och därmed också vattenströmning, bjöd han på intressanta synpunkter i ämnet. Han sade att man rent teoretiskt delvis kunde avhjälpa problemet, genom att bygga upp spoilerformationer framför tunnelöppningarna, för att rikta vattenströmmarna förbi dessa. Men i praktiken räcker inte detta långt, då båten ju inte rör sig endast stadigt rakt fram genom vattnet. I verkligheten häver sig skrovet ofta i sjön, samtidigt som det krängs ner av vindens kraft i seglen. Därvid uppstår ständigt kraftiga tvärgående strömmar i bogpropellertunneln, vilket ju självfallet påverkar farten menligt.



Utöver strömningsproblemen tillkommer den extra vikten i förskeppet, ca 40 kg, inklusive batteriet. Ankarkättingen, som nu är stuvad längst fram, i boxen uppe under däck, kunde ha förts till utrymmet under skanskojerna via ett grovt rör, ifall inte bogpropellern funnits där.

Svingas tidigare ägare berättade att båten förlorade ungefär en halv knop i fart, efter att bogpropellern installerats. Mina egna erfarenheter av *Svinga* och mina iakttagelser av seglingsprestandan för en bekants Maestro 38, som också har bogpropeller, stärker mig i uppfattningen att de negativa effekterna av bogpropellerinstallationerna faktiskt är påtagliga. Jag har för avsikt att pröva att minska de negativa effekterna, genom att minska de stora öppningarna för tunneln.

Detta innebär att skära till och laminera halvmåneformade skivor under överkanten av öppningarna. Härigenom kunde öppningarnas yta reduceras till ungefär hälften. Sedan gäller det att fylla på och plana ut ytorna på insidan av dessa i tunneln, för bästa genomströmning.

4. Segelytan/riggen

Då en båt är trögseglad framstår utökandet av segelytan som en naturlig åtgärd, för att få flera hästkrafter att framdriva ekipaget. Här finns ju många vägar att gå, men åtgärderna begränsas ju också av ekonomiska hänsyn. ”Skaffa en högre rigg, annars får du aldrig fart på den båten!” var ett råd jag fick av bekanta seglare. Men det är ett verkligt dyrbart alternativ, och vid en kännbar riggförhöjning borde man ju rimligtvis också öka kölvikten. Istället utgick jag ifrån vad som var bra och vad som var sämre, med avseende på den befintliga riggen och segelutrustningen på båten.

Själva masten var jag nöjd med. Den är en stabil droppformad Seldén-mast med sektionen 188 mm x 137 mm, försedd med fina rostfria beslag. Riggvajern är fäst till mastens beslag med bultar och saxpinnar, inte med böjda terminalbeslag som på modernare riggar. MK III versionens rigg är ju också höjd (med 0,7 m tror jag) jämfört med den ursprungliga riggen. Så masten ville jag definitivt behålla. Även maststegen, som ju inte ur aerodynamisk synpunkt är idealiska, får sitta kvar. På MK III versionen är masten framflyttad (30 cm?) jämfört med MK I. Därtill är storseglets underlik förkortat från 4,60 m till 3,50 m, enligt de uppgifter jag sett.

Fortsättning följer