

Laurinkostersällskapet

Snabbt Atlantrace med 50 år gamla L32:an Corona Aq

av Pekka Karlsson



En kvart återstod till starten i Mindelo!

Riggmakaren satt fortfarande uppe i masttoppen och reparerade skadorna på Furlexfallet. Tomas var till ARC-kontoret för att få klarhet i hur länge efter starskotten det var möjligt att starta. Inga klara besked men högst 10 minuter. Spänningen ökade för varje minut. Riggaren togs ned i en våldsam fart. Är allt ok. Ja, då kör vi. Aktertamparna till bojen fick lämnas. Betalningen till riggaren, inte en chans. Nu drar vi. Nio minuter efter startskotten passerades startlinjen.



Foto: Tim Wright

På grund av en del strul med försegelfallet, hade ett avvinklingsbeslag till Furlexen uppe i masttoppen nöts av. Furlexen var inte hanterbar.

Vi kunde inte hålla farten och hamnade bara på en tredje placering i vår klass. Det vi förlorade i leg 1 Las Palmas – Cabo Verde ca 850 M hade vi chans att ta igen i leg 2 Mindelo – Rodney bay Saint Lucia 2086 M.

Vi var minsta båten men vår L32 Corona Aq är som gjord för friska och ganska jämna vindar.

Men vi gjorde ett misstag första dygnet genom att tro på en förväntad vindvridning och gick därför för långt söderut från rumblinje.

På satelittelefonen kom det frågor – varför går ni så långt söderut?

Vi började sega oss upp till linjen. På SSB-radios dagliga roll call kom nya besked. Vi hade ökat farten, tog in eller gick förbi många medtävlande. Farten höll sig konstant på 6,5 knop. Autopiloten började klaga, drivremmen gick av. Ombord fanns en drivenhet i reserv men den var inte möjlig att byta i mörkret. Det blev en hel natts handstyrning med en ständig blick på kompassen. När ljuset kom, plockade vi fram den undanstoppade rorkulten, eftersom ratten måste demonteras. Några timmars spännande jobb i en rullande miljö. Tryck på auto. Åh, den fungerar!

Halvvägs ca 1000 M, det måste firas. Vi korkade upp en skumpa och fram med Pringles. Det var dessutom lite lättare vind som passade bra för att fira the middle atlantic.

Den lilla fartsänkningen gjorde fisket möjligt. Vi fick upp bl a en guldmakrill på 12 kg, men tyvärr fastnar ibland för stora fiskar som sliter av linan och draget går förlorat.

Vi hade mestadels full stor säkrad med prevender och boom braker. Genuan var utspirad på andra sidan. Lite trimning och båten gick som på räls på låst kurs. Om inte stundens allvar gjorde anspråk så gippade vi under den ljusa delen av dygnet.

Under en oplanerad gipp förstördes ett öra till rodckicken, så den kunde inte hålla bommen uppe. Ny sak att hålla ett öga på. Vagnarna som sitter i änden på lattorna bröts av. Ner med storen och på med nya travare. Det uppstod ofta saker som måste bytas eller repareras men humöret sviktade aldrig.

Vi, jag skeppare, Tomas fördäcksgast och Barbro navigatör blev mer och mer sammansvetsade. Båten ska framåt så fort som möjligt!

Sista natten hände det som inte får hända. Vi var trötta. Tomas var uppe på däck för att förbereda en gipp och kurskorrigering. Så kom bommen. Jag var i sittbrunnen och fick storskotet i ansiktet. Blodig och dann, men klarade livhanken och snart var båten på rätt kurs igen och jag ordentligt omplåstrad.

Vi hade rundat Saint Lucias nordspets, dags att skota för halvvind. Uppe i luften kom en helikopter som filmade oss. På VHF:en är det snack. Målfartyget i Rodney bay vill veta vår ETA. Vi ordnar till anletsdragen, fotobåten kommer snart.



Vi passerar mållinjen i 7 knops fart och jublar när vi anropades Corona Aq —
Wellcome to Saint Lucia!



Foto: Tim Wright.

Faktaruta

ARC (Atlantic rally for cruisers) grundades av Jimmy Cornell 1986.

Första racet, det kallades så, gick från Las Palmas till Barbados. Det var då den största samlade flottan över Atlanten med omkring 200 deltagare. GPS och datorer fanns inte då. Man navigerade med kompass, sextant och radiopejl

Medelstorleken på deltagande båtar var 35 fot. Vegor, Folkbåtar och Hurley 22 fanns med. Omkring 1990 flyttades målgången till Rodney bay, Saint Lucia.

Snabbaste båt 1986 var en katamaran. Det tog 13 dygn. Idag är det 8 dygn.

2013 kom önskemål från många och därför infördes ARC+ med delmål i Mindelo, Cabo Verde.

L32 Corona Aq var med på det första ARC 1986, tror vi gjorde det på 21 dygn.

Corona Aq har i sin klass 1995 kommit trea, 2001 tvåa och 2013 i ARC+ tvåa.

2015 vann vi vår klass C och totalsegrade i hela ARC+ med 57 båtar i mål. Det tog 13 dygn i leg 2.

Laurinsällskapet gratulerar Pekka med besättning till en enastående segling!

Snart är det dags för vår traditionsenliga vinterträff – den 12 mars!

Missa inte den!

Vi ses den här gången på restaurang Timmermans 1857, Timmermansgatan 35 klockan 15.00.

Har du förslag på någon föredragshållare, så hör av dig till någon i styrelsen.

Del 2:

MED MISS MY JORDEN RUNT –

Förberedelser för en jordenruntsegling av Åke Somnell, Kungsängen.

Med stöd av loggböcker och minnesbilder redovisas nu sammanfattning av planerings- och övningsaktiviteter under åren 79-85.

1979

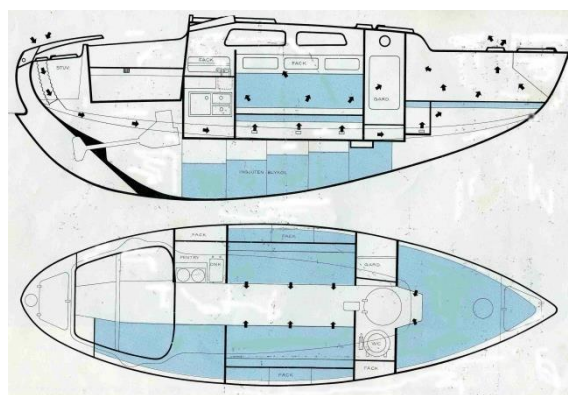
Fortsättningen av sommaren-79 innebar en "långtur" tillsammans med Birgit ner till Utlängan och åter. Det första rejäla ovädet fick vi känna av på väg mot Grankullaviken på Ölands Norra. Vindökningen var kraftig och oväntad. Det blev en övning i segelexercis med byte av försegel och revning av stor. Vår nya svenska flagga blåste av från stängen i aktern och vi kände starkt behovet av en rejäl sprayhood. Vad vi ytterligare fick lära oss var att vattentåliga seglarställ är ett måste. Våra skidoveraller var visserligen varma, men det hjälpte föga – vi var genomblöta och frusna då vi så småningom fann en bryggplats inne i Grankullaviken.

Ytterligare en nyttig erfarenhet fick vi i Kalmarsund: Utanför Degerhamn lossnade rorkulten! En mutter till bulten som höll "pinnen" var uppenbarligen för dåligt dragen och försvann. Liggande över aktern fick jag försöka hålla fast rorkulten för

hand. Under läns i hård vind – cirka 15 m/s - och kraftig sjö styrde vi så mot Degerhamn. Till råga på allt tappade vi fockskotet så att förseglet fladdrade löst.

Vi fick alltså både egna erfarenheter och lära känna Miss My på pulsen. Ett för L-28 icke helt ovanligt problem, som förvärrades efter hand, var diverse

läckage. Vatten trängde in vid roderbultarna, propellergenomföringen och genom skarven mellan skrov och däck.



Båtplatsen på Bosön var ju tillfällig, så det gällde att finna en ersättning. Sådan ordnades hos Per Holmberg, Skeppsdal - norr om Åkersberga. Härifrån gick vi över till Ture Erikssons varv i närheten för sliptagning och försök till tätning av läckorna. Det gick åt en hel del Thioflex och ett lager topcoat på insidan. Resultatet blev med tvekan godkänt eftersom det fortfarande läckte in en hel del i motorrummet. För vinteruppläggnings utnyttjades åter Bosö Båtklubb, dit vi återkom lördagen den 15:e september. Vi kunde då summera att första året i Miss My's levnad varit synnerligen varit synnerligen innehållsrikt och gett oss nybörjare värdefulla erfarenheter för ett fortsatt båtliv. Totalt hade vi för året loggat 1548,6 sjömil och 138 timmars motorgång.

1980-84

Dessa somrar utnyttjades till flitigt seglande runt våra kuster – samt ett och annat utlandsbesök. Båten utnyttjades flitigt även av Björn och Tuve med "besättning".

Jag fann så småningom att största boven beträffande läckage var ett par sprickor i en "lucka" på motorn. En ny beställdes före semesterperioden 1980 och levererades i början av september. Den fick beställas från Japan! Äntligen vattentätt i aktern!

Loggat för 1980: 1554 sjömil. Motorgång 140,6 timmar.

Från 1981 fick vi en fast båtplats i Bosö Båtklubb. Under 1981 kompletterades en hel del utrustning ombord:

- VHF-utrustning skaffades och installerades
- Jag installerade amatörradio på prov (SMØDUQ/MM) och fick fina kontakter på kortvåg med hjälp av en enkel vertikalantenn
- Autohelm ("Styrman Karlsson") inköptes
- Långvågsradiopejl inköptes

Loggat för 1981: 1846 sjömil, Motorgång 194 timmar.

Loggat för 1982: 1516 sjömil. Motorgång 144,3 tim.

Loggat för 1983: 1783 sjömil. Motorgång 204 timmar.

Loggat för 1984: 1108 sjömil. Motorgång 106 timmar.

1985

Våren kom sent detta år – mycket snö och kallt, vilket betydde att utrustningsarbetet inte kom igång som planerat. Vi låg kvar på land till sista sjösättningsdagen i slutet av maj, men hade då hunnit med de viktigaste kompletteringarna: ommålning

av skrovet, sidodukar och teaktrall i sittbrunnen, montering av vindrodret, spridarljus, antenner för VHF och amatörradio. Väl i sjön återstod en hel del arbeten – t ex montering av radiohylla och kylbox, omklädsel av dynor, ordna till sjökoj samt fack i styrbords koj för kläder och sjökort.

I början av juli hann vi med ett par provseglingar till Vaxholm tillsammans med familjemedlemmar innan vi ansåg oss mogna för "det stora klivet".

Ettapp 1: Lidingö - Dover

Till Torhamn

Det är lördagen den 13 juli 1985 – och



dags för avfärd på den så länge planerade långfärden!

Vi sticker så iväg med stor flaggning och hurrarop från stranden. Båda känner vi av stundens allvar - vi vet ju inte vad detta egentligen innebär.

Vi lägger till vid Ornö av en impuls – hade egentligen tänkt oss Dalarö. Birgit är trött och somnar på britsen nere i kajutan, medan jag sitter i funderingar i den stilla kvällen. Jag lyss till många ljud över vattnet; motordunk och – knatter blandat med fårbråkande från Strindbergs Hemsö, Kymmendö, tvärs över sundet.

Söndagen kommer med en fin morgon. Vi går över till Kymmendö för att köpa diesel och fortsätter söderut. Vinden är sydvästlig – precis som prognosen sagt. Det betyder mest rakt motvind och vi tar motorn till hjälp mellan öarna. Ett lågtryck på Nordsjön fördjupas och för kommande natt förutspås sydvind 7-11 m/s. Vi har tänkt oss att komma neråt Häradsskär imorgon, så vi står på trots dåliga odds. Efter Landsort gör vi ett långt slag ner mot sydost. Natten blir verkligen skumpig och vi har båda känning av sjösjuka. På morgonen är vi nordväst Gotland och Stockholm Radio ger varning för styv kuling under eftermiddagen. Vi beslutar oss ändå för att fortsätta mot Häradsskär och slår in mot kusten. Navigeringen stöttas av pejlingar på fyrarna Landsort, Gustaf Dahlén och Kungsgrundet.

Det blir en jobbig dag med ständiga duschar. Pejlen får en slurk vatten och lägger av – men torkar efter några timmar. Detta innebär att vi kommer in ett par sjömil norr om Häradsskär i dålig sikt. En dramatisk angöring med brott och bränningar runt om – tills vi med hjälp av ekolodet klarar oss in till en helt skyddad vik bakom en liten ö. Några motorbåtsbesättningar från Oxelösund ligger redan där och lotsar oss in på plats bredvid.

Vi konstaterar att det läckt in lite vatten i styrbords koj och i lådan under stickkojen. Inte så mycket – men synnerligen irriterande när man inte kan hitta läckan. Den här genomköraren känns i kroppen och vi går tidigt till kojs med förvisningen om att vi fått nyttiga erfarenheter – t ex att utnyttja vindroder och snabbrev (som inte är särskilt snabbt...). I morgon blir det "E4-köret" neråt Kalmarsund.

Så blir det fredag och vi avser klara sista etappen ner till Torhamn innan vi lämnar Sverige. Vi tittar ut på morgonen och känner igen mönstret: sydvind och regn.

Läge att drömma om sol och ljumma passadvindar!!

Torhamn - Kielkanalen

Det är onsdagen den 24 juli och vi är iväg "på riktigt". Vädergudarna har varit mist sagt jäkliga mot oss hittills – kanske de blir vänligare nu när vi lämnar Sverige?? Nåja, för tidigt att säga – det rullar kraftigt när vi



Miss My lämnar Torhamn - och Sverige

passerar Utklippan, men vi kan gå på en lång bog norr om Bornholm. På torsdag eftermiddag vrider vinden emot igen och vi tvingas in på en kurs som pekar mot Rügen. Inte så lämpligt med tanke på DDR, så vi tar motorn till hjälp för att komma fritt.

Kielkanalen - Dover

Så är det måndag och vi slussar in i kanalen vid 8-tiden. Det är välkänt vatten upp till Rendsburg. Dags att fundera på tidvatten – och även praktisera. Jag slår i tidvattentabellen och finner att det är högvatten (HW) i Cuxhaven, som ligger nära Elbemyningen, klockan 11.30 UTC och en timma senare här i Brunnsbüttel. Avgång vid 14-tiden lokal tid bör vara lämpligt. Det är skurväder och blåsig, som utlovats. När slussporten öppnas finner vi det än värre. Det är nätt och jämt att vi orkar framåt i vind och hög motsjö.

Vi jobbar oss över till södra Elbesidan, där sjön är mindre grov – och börjar räkna bojar. Halvvägs till Cuxhaven börjar medströmmen märkas och vi kan segla

undan i god fart. Så gäller det att komma in i hamnen. Ner med seglen. Strömmen utanför inloppet är 4,5 knop och vi går på tvären in – snacka om avdrift! Birgit tycker det är lite otäckt, men jag tycker mig ha god kontroll på båten.

Vi blir kvar en extra dag i Cuxhaven – en envis kalluftsström strömmar ner från nordväst på baksidan av lågtrycket, som nu hunnit till södra Sverige. Uppehållet passar bra eftersom vi behöver proviantera. Detta sker hos skeppshandlare Käfer.

Det är nu den 1 augusti och väderprognosen är något gynnsammare för de närmaste dagarna. Flera andra båtar stack iväg vid lunchtid – och vi rycks med i den allmänna optimismen och lämnar Cuxhaven klockan 13.40. Motorgång tills vi kommer ut på Tyska Bukten, där vi kan segla högt i vind med revad stor på kurs 255°. Vi navigerar med hjälp av bojar i gränsområdet mellan kusttrafikzonen och utanförliggande ”stora” trafikled. Det går bra – men så framåt kvällen ökar vinden och lägger sig naturligtvis rakt emot vår kurs! Vi vill inte gärna ge oss ut i den täta trafiken, så tar till motor igen för att komma någonstans.

Vi missar en boj – motströmmen är kraftigare än beräknat. Det betyder dock inte så mycket eftersom vi kan ta pejlingar på fyren Wangerooge, som syns mycket långt – och lite senare fyren på Nordeney – en av de Ostfrisiska öarna. Vår avsikt har varit att gå till Borkum, men när vi stampar men 1 knops fart utanför Nordeney ser vi en båt gå in dit. Det är nära lågvatten och ganska grunt, så det är med en viss spänning vi följer efter. Vi hittar dock en prickad led och med ekolodets hjälp krånglar vi oss in till hamnen på öns sydvästsida. Klockan halv nio på morgonen är vi framme och kan koppla av.

Det är många seglare inne för att få lä. En tullare kommer strax ombord för att kolla ”provianten”. Det är en ambitiös farbror, som nog främst tycker det är kul att få något att göra och snacka en stund.

Vi ger oss av på söndagen den 4 augusti – klockan har blivit 1400 och vi motorseglar i västvind 8-10 m/s. Det är stampigt men uthärdligt och vi håller kontakt med de kustnära bojarna. Senare på eftermiddagen får vi en alarmerande rapport: ”galewarning” styrka 9 B (Beaufort) vridande mot syd. Vi har bara att stå på och vi hoppas på att nå Borkum före mörkrets inbrott. Men icke – trots full fart på motorn ör vi oss bara med två knop framåt – ständigt överduschade. Vi kommer in i hamnen klockan 24.00 men det är svårt att hitta plats i mörkret. Så småningom lägger vi till långsides en stor motorbåt som heter Monsun. Efter lite uppröjning och fika är det skönt att krypa till kojs efter en sådan pärs.

Tisdagen kommer med bättre väder – även om det blåser friskt. Ett par tyskar ger sig av och vi följer efter vid 11-tiden. Vi kommer ut i leden ner mot EMS-floden och har en fin segling med revad stor och stormflock (som egentligen inte behövs...). Vi är nu i Holland och tullar in vid Delfzijl klockan 16.30 utan problem. Kanalerna väntar – och vi fortsätter direkt till Groningen – en smidig 3-timmarstur. Vi behöver inte vänta på öppning vid någon av de tre broar som hindrar framfarten. För övrigt är det ungefär som i Kielkanalen – med undantag av att det här är mest pråmar som forsar fram med god fart.

Vi lägger till vid kaj i Groningen strax före en räcka broar och går till kojs utan att behöva känna oro för storm imorgon.

Vi lämnar Groningen torsdagen den 8 augusti efter lunch. Starten är trög – vi räknar till 13 broar i sta’n att passera, men därefter går det undan lätt. Vi hinner dock inte så långt - broöppnandet upphör

klockan 19.00 – och då har vi hunnit 11 sjömil till en plats som heter Roode Hahn (Röda Tuppen förmodligen).



Broavgiften lämnas i holländsk träsko

Vi startar direkt vid broöppningen på fredagen. Det går smidigt hela dagen – med uppehåll en stund vid lunchtid i Dokkum och vid middagstid en timma i Leuwarden. Det är en verkligt trevlig kanaltur.

Tisdag 13 augusti – det är precis en månad sedan vi lämnade Lidingö. Har då inte hunnit långt... Idag säger prognosen att det skall bli 3-5 Beaufort (5,5 – 10 m/s) S-SW. Vi anser det värt ett försök och sticker iväg 06.30 med Ijmuiden som första alternativmål. Tvärt mot prognosen så avtar vinden frampå eftermiddagen och Nordsjön blir alldeles lugn. Birgit tror inte detta är möjligt. Det går bra undan för motor och vi fortsätter till Scheveningen – vid Den Haag. Jag hade egentligen lust att fortsätta ett nattkör, men nu hotar åter tilltagande SW-vind 5 B och det är för mycket att stampa emot.

Vi kommer in i den trånga "yachthaven" vid 19-tiden. Detta är tydligen inestället i Holland. Vi går in till en plats som vi uppfattar som ledig – men det är den tydligen inte. En person kommer rusande – och nu blir vi för första gången snorkigt bemötta. Vi skulle ha anmält oss på kontoret innan vi går in!!

Onsdagen kommer med fint väder. Vi tänker starta klockan 06.30 – men får inte

lov. Hamnen är stängd av någon anledning. Vi lossar förtöjningarna ett par timmar senare - efter mycket hattande av olika personer som far omkring som skållade råttor i hamnen. En del säger "stopp" – och en del säger "stick", så vi sticker. Tydligen är något prominent besök på gång – ett större örlogsfartyg är på ingång när vi utan saknad lämnar Scheweningen.

Vi har en fin segling hela förmiddagen och provar den nya genuan för första gången. Men ingen glädje varar beständigt – vid 12-tiden kommer nästa varning: Kallfront på väg med risk för sydlig kuling (styrka 7 B). Vi har nu hunnit så långt att närmaste hamn är Vlissingen (på engelska: Flushing) eller möjligen Zeebrugge i Belgien. Ännu är det svag vind och disigt, så vi missar en boj. Fyren Goere syns dock och vi hittar nästa boj som heter "Bollen". Vi har förberett oss genom att reva storen och sätta stormfocken. Vi ser fronten närma sig från sydväst – och Birgit säger att det är bäst sätta på kaffet innan det börjar blåsa.



Tvätt och tork i Vlissingen

Birgit tar genast itu med att tvätta och torka alla blöta kläder.

Fortsättning följer i nästa nummer!

Avsändare:
Laurinkostersällskapet
c/o Belinda Embjörns Lundberg
Lindalsvägen 53 A

Laurinare till salu!

Reservation för annonsernas ålder!

<http://se.yachtworld.com/baatar/Segel/typ/Arvid+Laurin>



Arvid Laurin 42 Ketch; byggd år 1980 på Söderqvists varv i Oxelösund. Skrov i trä! Pris: 616.542SEK



Arvid Laurin SK22; byggd 1949 i trä. En 11meter racingseglare. Pris: 360.440SEK



Arvid Laurin L30 i original i trä; byggd 1967 och 11meter. Pris: 505.476SEK



Laurinkryssaren Drabant 40; byggd 1965 i Borgå, i mahogny. Pris: 395.000SEK
<http://www.batagent.se/430>



Laurin 31; byggd 1977. Pris: 75.000SEK
http://www.laurinkoster.dk/Laurin_31/laurin_31.html



L32 glasfiber; byggd 1965 Pris: 124.340SEK
<http://www.scanboat.com/sv/batmarknad/baatar/Segelbaat-laurin-32-11124>