

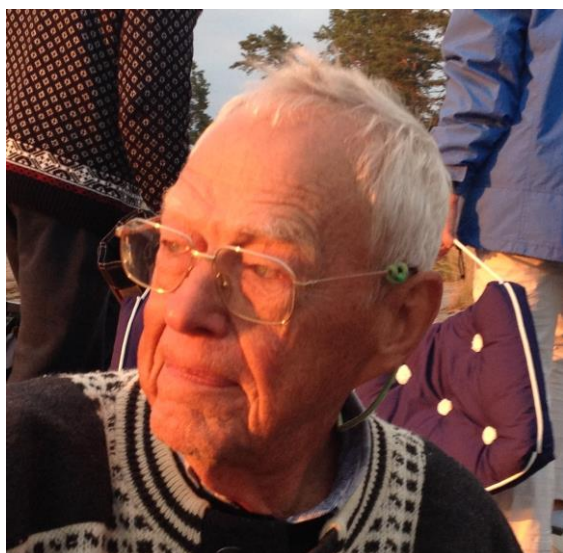
Laurinkostersällskapet

Årsmötet.....(protokoll sidan 4)

Genomfördes även i år hos Rune & On på deras förträffliga restaurang Rim Nam i Nynäshamn.

Det var en glad skara som möttes, bl a S/Y Casella 2s ägare paret Ekström från Finland!

Sällskapet vill framföra ett stort & hjärtligt TACK till Sven-Olof Lundberg som varit sällskapets ordförande i hela 9 år! Det har han gjort med bravur och vi är alla mycket tacksamma!



Vår nye ordförande är nu Håkan Lundgren, ägare till Sirocco och en av de tre grundarna av Laurinkostersällskapet och tillika sällskapets kassör under många år.

Välkommen tillbaka till styrelsearbete Håkan!!!

RÄTTELSE:

I nr 88 publicerades en berättelse från Roland Anderssons senaste Västindiensegling. Tyvärr så blev det en del fel kring de kostnader som redovisades! För er som planerar en liknande segling så kanske det är av intresse att få rätt kostnader. Så.....:

I Coral Cover är hamnavgiften 1693kronor / vecka.

I Prickly Bay kostar förtullningen 225kronor. I

Union i Clifton kostar bojen 400kronor för 2 dagar.

Och i Bequia kostar bojen 335kronor för 2 dagar. Bojen i Marigot Bay, St Lucia kostar 536kronor för 2 dagar. Och från Dover mot franska sidan var det 14-15 m/sek men naturligtvis även höga vågor!

Här fortsätter nu berättelsen från Fredrik Ekström

Nedan följer en beskrivning på vissa lösningar jag gjort utgående från här framförda utgångspunkter. Bakomliggande tankar har även mognat efter studier av riggar på långfärdsbåtar, under promenader i hamnar på olika håll, diskussioner med andra seglare och inte minst efter läsning av intressanta artiklar i min favoritbåttidning, Yachting Monthly.

Storseglets trimning

Storskotskenan är på Svinga, liksom på de flesta L32:or av modell MK III med kort storbom, monterad på bridgedäcket. På L32 MK I och MK II, med längre bom och längre akteröver placerad mast, har man i allmänhet skotskenan placerad på en tvärgående balk i mitten av sittbrunnen. Denna placering hade varit lämplig också på Svinga, vars storbom nu, bombeslag inkluderade, är nästan 5 m lång (storens underlik 4,85m). Därmed når bomnocken lika långt akteröver som på de tidigare modellerna. Momentet blir ju större, med en framflyttad skotpunkt på bommen, men detta har jag löst med tillräckligt stor utväxling på skottaljan. Storskotstaljan från Antal har dubbla kopplade taljor, med utväxling 6: 1 resp. 18: 1 och är avsedd för båt upp till 40 fot. Med denna storskottalja har man alltid tillräckligt kraft, oavsett vindstyrka. Ett alternativ hade varit att behålla den ursprungliga skottaljan och istället montera en liten skotvinsch mot bridgedäckets frontskott. Jag har gjort en ny rorkult till Svinga, som är ca 45 cm längre än den ursprungliga. Därmed kan rorsman sitta långt föröver i sittbrunnen, så att han bekvämt når de främre skotvinscherna. Samtidigt kan han avläsa de instrument, bl.a. elektroniska sjökort på 14" PC skärm, som sitter på skottet mot salongen framför navigationsbordet. Rorsman får också bra skydd mot väder och vind av sprayhooden i busväder. Med den långa rorkulten får man bättre moment då trycket på rodret ökar, även om man förstås inte skall segla med tvärställt roder! Man kan också styra bekvämt upprättstående, med ett fast grepp om sittbrunnssargen eller bomgalgen och med rorkulten vilande mot benen. Vid hamnmanövrar

har man, stående på sittbrunnsbänkarna, utmärkt översikt. Jag har gjort det rostfria beslaget/ skon som fäster rorkulten i rodret djupare, så att det har tillräcklig bäryta mot rodret även då rorkulten förs i upprätt ställning.



Ämnet till den nya rorkulten är ihoplimmad och tar form. Eken, som utgör det mellersta lagret, är tagen ur restvirket för Casella II:s bogspröt!

Till kicketalja har jag en storskottalja från 1969, som ursprungligen suttit i en Swan 43, bestående av ett fiolblock och ett enkelblock med hundsvått. Om jag behöver mera kraft för att ta in på taljan lägger jag linan på en vinsch på SB sidan av storbommen. Denna vinsch dubblar även för att sträcka underliket vid rev 3 (se bild 4.).

Revning av storseglet

Storseglet är sytt för bindrev med 3 revrader. Storfallet sträcks upp vid masten på traditionellt sätt. Därmed faller det sig naturligt att även sköta de övriga revningsåtgärderna vid masten. Vid halshornet har de främre revlöddrorna/ de pressade ringarna i seglet för respektive rev försetts med ett igenomgående band med ringar i ändarna. Jag hade ofta haft besvär med att dessa ringar hoppade av revbrokarna/ krokarna då jag skulle sträcka upp det revade seglet. Därför har jag ersatt krokarna med karbinhakar och därigenom sluppit det problemet.

Revlina för rev 1 och 2 utgår från beslag i underkant på bommen, löper igenom respektive pressade ring/ revlöddra i akterliket och vidare till bombeslaget i akterkant bommen, där de via block på SB resp. BB. sida löper igenom bommen och ut igenom resp. linlås i framkant på bommen. Revlinorna tajtas upp på en vinsch moterad i akterkant av masten under bommen. Då jag märkte att jag inte fick tillräckligt drag nedåt för revlina 2, då linan löpte från revlöddran vid akterliket direkt till blockskivan i bombeslaget, har jag monterat ett snatschblock en bit föröver från bomnocken, som revlinan löper igenom, innan den

löper vidare ut till bomnocken. Därigenom får jag bättre dragriktning på revlina 2 och belastningen på revlöddran i akterliket minskar. (Till de vanligaste storsegelreparationerna hör lossnitna revlöddror i akterliket.)

För rev 2 förvarar jag 3 st linor med färdigslagen ögla i ändan, i en ask i sittbrunnssargens fack. Linorna använder jag till att knyta igenom öljetterna i segelduken och runt bommen, för att beslå den överlopps segelduken.

Revlinan för rev 3 löper från ett beslag i underkant bommen via revlöddran vid akterliket till ett block monterat på SB-sidan av bommen och vidare via en vinschavlastare till vinschen längre föröver på sidan av bommen. Med vinden rejält föröver tycker jag rev 3 skall tas in på Svinga från 15 m/s för bekväm segling. (Man kan ju förundra sig över att en betydande andel av dagens serietillverkade båtar, som är certifierade för oceansegling, är utrustade för endast 2 revrader i storseglet...)

Jag har också försett bommen med lazyjacks, vars fånglinor löper längs masten ned till sina respektive linlås. Detta arrangemang finner jag praktiskt, då man gärna skall lätta lite på linorna då man hissar storseglet, så att de inte fiskar i akterliket på storen.

Spänningen på det orevade storseglets underlik justeras med den mellersta linan i bommen på motsvarande sätt som med revat segel.

I det stora hela är jag nöjd med hanteringen av storseglet med beskrivna arrangemang.

Då jag har normala delrinryttare i storseglet, förutom vid de igenomgående lattorna, är det viktigt att tvätta av masten ordentligt inför påmastningen på våren och att inte glömma att spruta teflonspray i likrännan och vid blockhjulets lager. Annars blir det tungt att hissa storseglet! Egentligen är jag medveten om att jag borde gå genom och antagligen ersätta en stor del av blockhjulen med nya, då lagren antagligen är rätt nedslitna. Svinga har ju redan 40 år på nacken och förste ägaren, Sven- Gösta, hann redan tillryggalägga 60 000 dm med henne under de 10 första åren!



Bombeslag

Revbokarnas krokar har ersatts av karbinhakar. Observera att de är upprättstående för att inte belasta revlöddrorna och segelduken felaktigt snett akterut. Kicktaljan sträcks på vinsch, revlinornas linlåsappar syns i framkant på bommen.

Försegel - Rullgenuan

Svinga var, då jag köpte henne, försedd med Harkens rullrevanordning på förstaget. Såsom de flesta L32:or av version MK III, hade hon ett peke på ca 75 cm över stäv, detta då förtriangeln pga. den framflyttade masten annars hade blivit väldigt smal. För att bibehålla lämplig segelbalans, efter att jag ersatt den ursprungliga bommen med en betydligt längre, förlängde jag peket 80 cm. Då jag samtidigt höjt riggen 40 cm, kunde jag förlänga den befintliga rullgenuan hela 70 cm i förliket.

Akterliket lämnades däremot oförändrat.

Segelmakaren sydde alltså en kilformad duk i underkant på det gamla underliket. I och med denna formförändring åkte skothornet en bit högre upp från däck och då halshornet samtidigt förflyttats 80 cm längre föröver, blev seglet betydligt mindre överlappande än tidigare. Detta har underlättat skotandet av genuan avsevärt, samtidigt som det också blivit avsevärt lättare att rulla in seglet.

På L32 MK III sitter ju genuaskotskenorna också en bit längre in, ovanpå valdäcket, bredvid fotlisten. I kombination med det framflyttade förstaget, möjliggör detta en mycket snäv skotvinkel för förseglet. Därmed tar Svinga en överraskande bra höjd på kryssen i smult vatten, "I klass med en R6:a!", som en förbluffad besättningsman uttryckte det. Kanske där också ingick en portion artighet...

Envar har väl ibland svurit till, då det varit krångligt och tungt att rulla in rullgenuan! Förutom att det förstås lönar sig att följa tillverkarens instruktioner gällande löpande service på anordningen, och här skiljer det kanske lite, beroende av fabrikat och modell, har jag även lärt mig följande.

- Öppningen på rullen skall absolut vara monterad i läge i enlighet med tillverkarens instruktioner.
- Linan skall löpa ut i möjligast rät vinkel, i förhållande till förstaget, till det första brytblocket
- Brytblocken, såväl det längst föröver som det längst akteröver, skall gärna stå på fjädrad fot, så att bästa möjliga vinkel erhålles för respektive block, då man börjar ta in på linan.
- Dessa brytblock skall ha tillräckligt stor diameter, gärna minst 60 mm,

och det är förstås en fördel om de är kullagrade.

- Om linan, som på Svinga, endast var ledd igenom de små ledblocken, fästa på pull-pit och mantågsstolparna, och kanske därtill pushpit, blir det alldeles för stor påfrestning på första och sista ledblocket. Jag drog själv sönder ett antal sådana block, innan jag insåg att det krävdes kraftigare doningar i bägge ändar. Friktionen blir också alldeles för stor med endast de små ledblocken.
- För att ha bättre koll på linan och för att undvika att den och förseglet rymmer i friskare vindar är det bra att ha ett linlås/ avlastare förom det akte brytblocket.



Beslag som underlättar hanteringen av rullgenuan (Fortsättning följer i nästa nummer)

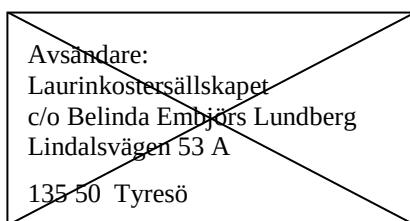
Till salu

Laurinkryssaren Beguine KRS 758 och K-märkt av Sjöhistoriska museet; byggd 1963 Sanda båtvarv, teak 33 fot, 3m bred, Perkins diesel 35hk, masthead, 2 försegel, fock + klyvare, 6-8kojer. Två 100liters vattentankar med mycket mera!



Beguine är en fantastisk seglare och en mycket säker havskryssare. I varje hamn får vi beröm för hennes utseende. Inredningen är ritad av min far och konstruktionerna med förstärkningarna, ökad tyngd i kölen som förlängd mast, är gjord av min far som var ingenjör med specialitet på hållfasthetslära.

Vid intresse kontakta Susanna Stenbeck, tfn 076-1605480.



Protokoll fört vid Laurinkostersällskapets årsmöte 19 November 2016 på restaurang Rim Nam Thaifood i Nynäshamn. 13 närvarande.

1. Mötets behöriga utlysande godkändes
2. Dagordningen godkändes
3. Sven-Olof Lundberg valdes till mötesordförande och sekreterare för mötet
4. Lars Bergman och Agneta Bergman valdes att justera mötesprotokollet
5. Redovisningen av årets verksamhet godkändes
6. Redovisningen av sällskapets ekonomi godkändes: 1) Årets resultat -1257:- Kassa 8940:- 2) Pris för Standert oförändrat 105 kr 3) Årsavgiften för 2017 (se pkt 9)
7. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 2016
8. Till ny ordförande valdes Håkan Lundgren på 2 år och till kassör omvaldes Bo Jernberg på 2 år. Mötet beslutade att ordförande och kassör är firmatecknare var för sig. Till valberedning omvaldes Anders Lundberg och Lars Berg man på 1 år. (Sekreterare Gunnar Vagerstam har 1 år kvar, Bladet-redaktör Belinda Embjörns Lundberg har 1 år kvar, Webbredaktör Mikael Pålsson har 1 år kvar.)
9. Skrivelser och motioner:
 - a) Belindas motion om höjd avgift, avgift för hedersmedlemmar samt bladet på papper eller hemsidan diskuterades.

Tre skrivelser som inkommit från medlemmar ang hemsidan, bladet och medlemsavgifterna lästes upp. Hur får sällskapet fler medlemmar samt även verksamhet utanför Stockholmsområdet?

Beslut: Avgiften oförändrad 100:-/10 euro per år samt fritt för hedersmedlemmar. Mötet beslutade också att låta styrelsen arbeta fram olika förslag på verksamhet samt möjlighet att sänka kostnaden för distribution av medlemsbladet.

10. Träffar 2017: Vår/vinterträff den 11/3 (lokal meddelas senare), sommarträffar 3/6 traditionellt i Norrviken och preliminärt 8/7 i Rosättra (Fredrik Ekström kontakter Rosättra för att undersöka möjligheten till besök), 2/9 traditionellt i Finnhamn samt årsmöte 18/11 (lokal meddelas i kallelsen).

Mötet beslutade att i mån av plats ta in annonser i bladet om Laurinare.

11. Mötet avslutades och därefter intogs middag till självkostnadspris i restaurangen och de församlade tackade Sven-Olof för nio år som ordförande i Laurinkostersällskapet!

Styrelsen önskar alla en God Jul & ett Gott Nytt År !