

RB 111-Seglare

Medlemsblad nr 18, november 2004

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Grattis till våra första RB11 Cup - seglare! Grattis KM-seglare

RB111 Cup är ett nyuppsatt ständigt vandringpris för att stödja kappsegling för alla RB111-seglare. Även distansseglingar som SXX: s 24-timmars räknas in. Resultaten och deltagande från olika seglingar räknas ihop till en totalpoäng tillsammans med en "bonuspoäng" för deltagande. Den som får ihop flest poäng vinner. Man är alltså inte beroende av att delta i klubbmästerskapet för att kunna vinna en tävling mellan RB111-or.

Cupens första vinnare är Kenneth Ling med S 14 DaCapo, från Kalmar med överlägset flest poäng. Årets klubbmästare blev Lars Ericson, för fjärde gången. Vandringpriset går nu definitivt till Lars tillsammans med våra hyllningar av en välförtjänt vinnare.

Lars delar också andraplatsen i cupen med Reidar Stolt. Se fullständiga resultat sid. 8. Jag har aldrig varit - och kommer nog aldrig att bli - någon riktigt hängiven kappseglare. Däremot gillar jag att segla, och då hör det liksom till att man jämför sin båt och sin förmåga med andra likvärdiga. Segling fascinerar med naturupplevelser, frihet att ta sig fram, tekniska och kunskapsmässiga utmaningar. Framför allt, gemenskap både i besättning och med lika-sinnade. För mig är RB111-ornas kappseglingar en del i den bilden. Uttryck för gemenskap och strävan att förbättra.

Nästa år hoppas jag naturligtvis att vi får se ännu fler RB111-seglare ute på banorna. Det norska uttrycket "Olympiska lekar" träffar väl den känsla och det förhållnings-sätt som jag menar bör uppmuntra och glädja deltagare. Att tävling är en lek för att glädja.



Föreningen är en rikstäckande allmännyttig ideell förening med ändamål:

- att främja intresset för och segling med RB 111,
- att utgöra en samlings- och kontaktpunkt för alla som är intresserade av RB 111,
- att höja intresset för sjön och segelsporten med idrottsligt och ideellt ansvar,
- samt att verka för ett gott kamrat- och sjömanskap.

Innehåll

- Ordförande har ordet
- Fönsterbyte komplettering
- Batteriplacering
- Ny kölprofil
- Tappad propeller
- Badstege
- Spåra medlemsavgifter
- Cup-resultat
- Norrlandssegling

Besök gärna vår hemsida för mer information.

<http://www.ernefors.com/RB111/>

Att nästa års cup-vinnare återigen kommer någonstans utanför kretsen av Stockholms-seglare tror jag skulle uppmuntra många.

I detta nummer av seglarbladet följer vi med Hans Eriksson S14 Solaster på en segling längs en fascinerande Norrlandskust. Läs också om hur man blir av med sin propeller i två sedelärande berättelser. I Mälartrakterna har det brutit ut en fönsterbytarepedemi. Linjett-35: ans fönster passas till RB111. Det blir ljust, det blir snyggt. Läs om hur man gör och vad det kostar.

El ombord har en tendens att bli en bristvara. Läs artikel två av Lars Ericson om hur du förbättrar situationen.

Själv avser jag både att byta fönster och följa Lars råd för el ombord under vintern.

En god vän i styrelsen för en annan entypssegelbåt brukade framhålla att inget väckte så mycket intresse i den kretsen som ”muggen och motorn”. Låt oss inte fastna i samma spår! Låt nästa medlemsblad präglas av segel, segelföring och rigg. Att vässa pennorna gör man kanske inte längre. Men sätt fart på ordbehandlaren och bildprogrammet och lämna ditt bidrag. Eller fråga. Vid vilken vindstyrka bör man reva gör att gå snabbast på en kryss? När är det dags att ta ner spinnakern eller rulla in genuan? Hur går det att segla med delvis inrullat försegel? Lönar det sig att ha en särskild hårdvindsflock? Är det någon som har gennackererfarenhet? Osv. Hasse Eriksson tar emot alla bidrag för publicering.

Hans Holmqvist
Ordf.

Medlemsavgift - Javisst

På frågan om betalda medlemsavgifter händer det ibland att styrelseledamöter kan få något undrande i blicken - har jag betalat? Har du betalat?

Vår kassör Torgny uppmanar oss att ange inbetalningskortets nr (= båtnummer) för att han i internetbetalningarnas tid ska kunna se vem som har betalat. (Annars får han bara ett obegripligt transaktionsnummer som effektivt döljer vem som har satt in pengar.)

Vi har hittills fått in 31 st medlemsavgifter för år 2004. På tre inbetalningskort finns inget meddelande. Hör gärna av er om ni vet med er att ni inte har betalt. Ring gärna till sekreteraren Hans Eriksson 08-53 251 646 eller mail erik.eriksson@telia.com.

I övrigt är ekonomin tillfredsställande.

Motioner

Vi börjar närma oss slutet på detta år och därmed också ett nytt årsmöte, därför vill jag redan nu påminna om att skicka in motioner till styrelsen i god tid dock senast 15 februari 2005.

Ju tidigare vi får dem desto större chans att vi hinner behandla dem till årsmötet.

Vi håller som bäst på att planera var och när årsmötet skall hållas och vi återkommer med kallelse som vanligt i god tid.

Sekreterare
Hans Eriksson

RB111 elsystem och Batteriernas placering

Jag utlovade en fortsättning på artikeln om elsystem i RB111 i våras. Här kommer den.

Batteri-placeringen framför motorn är ju inte helt lyckad ur temperatursynpunkt. Blybatterier trivs bäst i svalare klimat. De tar laddning bättre, de tappas inte så mycket vatten, de håller längre i svalare temperaturer.

Men – utrymmet framför motorn finns ju där och kan ju inte gärna användas till så mycket annat och det är ont om andra utrymmen så varför inte låta batterierna vara kvar och i stället göra det bästa av situationen. Dessutom är det ju en segelbåt vi har, motorn skall väl vara avstängd ☺

Som Reidar Stolt skrev i en annan artikel, se hemsidan www.RB111.info så blir det ca 40 grader i utrymmet.

Jag mätte 40-50 grader på batteriernas ovasida men något lägre temp på själva batterihuset, längre ned. Motorn förbrukar ju ganska mycket luft vid förbränningen så det är en hyfsad cirkulation förbi batterierna. Det är huvudsakligen strålningsvärme från motorn som värmer upp dem.

För att avskärma strålningsvärmerna så skar jag till skivor i motordämpmaterial och ställde runt batterierna. Detta gjorde en ordentlig skillnad. Ännu bättre när man gläntade på trappstegsluckan ovanför. Sedan installerade jag 12 V fläktar från Claes Olsson, en i varje sida mot förvaringsfacken under stickkojerna. Fläktarna går på startbatteriets huvudströmbrytare. Nu blåses det in sval luft från förvaringsfacken över och runt batterierna.

Jag har tre st vanliga 75 Ah marinbatterier i detta utrymme. Ett 75 Ah startbatteri (samma typ som förbrukningsbatterierna) monterades i det aktre lilla styvfacket under styrbords stickkoj.

Jag är inte riktigt nöjd med lösningen enligt ovan, batterierna blir fortfarande för varma. Man kan då fundera på följande:

Det finns djup i utrymmet framför motorn så att batterihyllan skulle kunna flyttas föröver ca 10-15 cm. Då skulle man kunna bygga in batterierna i ett isolerat, fläktkyllt utrymme, en låda, som skyddar från motorns strålningsvärme. Om man bygger en tillsluten låda bör man tänka på att ordna en ordentlig ventilation, lämpligen in mot motorn för att vädra bort den

gas och svavelsyredroppar som bildas vid laddningen. Man kan kanske sätta två fläktar i framkant lådan, igenom trappstegsfronten och med utblåshål in mot motorn.

Laddningsregulator av avancerad typ kan varmt rekommenderas. Det gör en enorm skillnad i uppladdning på kort tid. Se föregående artikel, i marsnumret 2004.

Lars Ericson, S49

Erfarenheter från tappad propeller

Visst har jag en segelbåt och skall ju därför segla, varför då bråka om en borttappad propeller. Ja, den frågan kan man ju ställa sig och vi som nu har segelbåt vet ju också att det är förargligt när vinden tar slut eller det blåser emot i trånga sund och man har en tid att passa. Vi vet också att den är användbar i slussar och broöppningar där man kanske inte alltid får segla. Hur som helst så finns det ett antal tillfällen och anledningar att motivera ett propellerbehov.

I sommar har vi tappat vår propeller av typ ”folding”. Vi upptäckte det naturligtvis inte förrän vid infarten till den södra utgrävda delen av Väddö kanal där det inte går att segla. Jag gjorde en fridykning i det lergrumliga vattnet för en kontroll om propellern var borta och det var den. Det hela hände i början av vår semester i mitten av juli med risk för att vår planerade norlandssegling skulle gå i stöpet. Efter ett antal telefonsamtal med Gräddrö marina lyckades vi att få dem att beställa en propeller åt oss med snabbleverans via kurirbil. Sedan var det bara att ta skeden i vacker hand och segla tillbaka en dagssegling för lyft och montering av ny propeller. Väl framme var marinan stängd, så det var bara att vänta till nästa dag.

Jag var förväntansfull på om paketet med propellern skulle innehålla alla delar. Risken fanns att det var fel propeller eller att inte alla delar var med och mycket riktigt fattades tryckbrickan.

Det blev ytterligare ett antal telefonsamtal, nu till Yanmars huvudkontor som turligt nog hade en enda tryckbricka kvar. Tryckbrickan reserverades för mig och så var det bara att låna mari-

nans ena bil och köra från Gräddö till Sollen-tuna och tillbaka.

Äntligen var det dags för monteringsarbetet, men då var det lunch för marinan så jag monterade propellern själv. Låsningen av propeller vid axeln var annorlunda mot den jag hade tidigare. Även propellern var mycket stadigare mellan ytterhylsan och innerhylsan, där fanns inget glapp som på den förra. Vid förfrågan hos Yanmars huvudkontor varför det var skillnad på låsningarna mellan den gamla och den nya, blev svaret att den nya låsningen var den låsningen som propellertillverkaren rekommenderade. Den nya består av en speciell axelmutter och en låsskruv som bägge låses med "Looktite". Den gamla låsningen var en rekommendation från AB Sjöbergs marin & motor som inte litade på propellertillverkarens lösning och istället använde en bricka och en bak och fram monterad kronmutter med saxpinne som låsning.

Denna lösning verkade också säker om det inte var för att ytterhylsan och innerhylsan hade ett glapp även som ny, som tillät den yttre hylsan att få en vridande rörelse. Denna rörelse uppstår enbart vid reverserande av propellern som vid backande. Detta moment kan ha tagit med sig brickan som i sin tur påverkade kronmuttern att skjuva av saxpinnen. Eftersom kronmuttern inte ska och inte heller går att dras åt ordentligt för att saxpinnen skall passa in i hålet i axeln på segelbåtrevet, blir följden att propellern får en liten startsträcka bakåt innan den slår emot brickan. Då blir det bara en tidsfråga innan kronmuttern gängas av och propeller tittar närmare på sjöbotten. Jag har inte hittat någon skrift som redogör för hur man identifierar en sliten propeller, kan förlusten naturligtvis även bero detta. Allt detta skall också sägas vara mina egna spekulationer väl grundade efter två tappade propellrar, den tidigare för 11 år sedan.

Kostnad för den senaste: Propeller 8624: -, Tryckbricka 865: -, Budbil 1300: -, Lyft 1,5 tim 3100: -, Lån av bil 220: - Allt som allt 14109: -

Hans Eriksson SWE18

Hur man mister propeller, metod 2

Naturligtvis kan man som vissa hålla på att köra fram o back med en glapp mutter så att den till slut tröttnar på sin eländiga tillvaro och hoppar av tillsammans med propellern. Vi har funnit ett mer raffinerat knep.

I en sluss, t.ex. Hammarbyslussen, lägger man sig bakom en sandpråm eller något annat stort och tungt fartyg som ligger och kör med stora propellrar igång under hela slussningen. När man själv startar kan man då få uppleva det festliga ljudet av ett "klonk" och sen att motorn håller på att skaka av motorbädden.

Propellern har då troligen slagit emot något av det sjunkvirke i slussen som fartyget har hjälpt till att virvla upp från botten. Extra kul blir det att myyyyycet långsamt och sakta ta sig under den öppnade bron där jublande köer på båda sidor hejar fram en. Sen är det bara att beställa bogsering eftersom man inte får segla under Danviksbron som också ska öppnas. Ny propeller kostar ca 12 000 med en självrisk på 5 500. Fördelen med denna metod är att propellern sitter kvar i snedvridet skick och ruskar i båten så man märker att något är fel. (Jmf. andra "tysta" metoder).

Sens moral. Undvik att ligga bakom fartyg i slussar. Om tvunget - vänta maximalt och ta det försiktigt på vägen ut ur slussen.

S41 Poseidon

Fönsterbyte på RB111 med kompletterande information och tips.

Denna artikel bör läsas efter att man har läst artiklarna om fönsterbyte på hemsidan www.RB111.info

Nu finns det minst tre st. RB111 som har bytt ut de tråkiga, mörka, krackelerade, utanpåliggande plexiglas, d.v.s. lexan rutorna. Ljusinsläppet ökar dramatiskt, ytan är nästan dubbelt så stor och dessutom med klart glas. Och den tidigare "hembyggda looken" ersätts med "varvsbygge looken" som fås med eloxerade aluminiumramar.

Denna vår fick S49 Sofie nya fönster. I likhet med för S18 Solaster och S24 Cavella valdes

Linjett 35 fönster som inköptes hos Rosättra varvet. Pris ca 5500:- plus några hundra för sättmassan. Jag ritade av Rosättras mallar på medhavd 3 mm plyfa, så nu har jag en uppsättning mallar som jag gärna lånar ut. Reidar Stolt, S24 har också en uppsättning mallar.

Aluminiumramen bygger ca 10 mm utanför öppningen. De nya öppningarna är större än teakramarna på insidan, så de kommer att försvinna, ingå i den utsågade biten. Ram yttermått för Linjett 35 fönstren i mm: Förliga fönstret: Framkant höjd 170. Bakkant höjd 200. Längd 1050mm. Aktre fönstret: Framkant höjd 210mm. Bakkant höjd 235. Längd 1250.

Den som tycker att det blir för stora öppningar kan ju överväga att köpa Linjett 33 fönster men då måste man noga undersöka att de verkligen täcker utsågningen för originalfönstren.

Linjettvarvet har varit mycket tillmötes-gående vid alla kontakter och välvilligt svarat på alla frågor och varit villiga att sälja såväl fönster som andra tillbehör så länge det inte stör deras egen produktions-planering och materialflöde.

En gummilist som behövs på insidan av innerramen för att kompensera för den något för tunna ruffsidan köptes på Kunze, Lindhagensgatan 76 i Sthlm. Gummisnöre, EPDM 5 mm. 13 m á 20:-

Någon av de tidigare publicerade beskrivningarna av fönsterbyte varnade för att placera fönstren för lågt, man vill inte riskera att komma för nära den böjda övergången till däck med läckagerisk som följd. Linjett 35 fönstren är egentligen lite för höga för RB111:ans överbyggnad så varningen är befogad. Alla tre ovan nämnda båtar placerade fönstren med rak överkant d.v.s. en lång linjal (latta) användes för riktlinje. I efterhand ser jag nu, i jämförelse med många andra båtar inklusive Linjettbåtarna att vi skulle ha valt en linje där fönstren mera följer båtens språngrinje. Fönstren skulle alltså luta lite ner mot varandra där de möts, en svag V-form. Då skulle det också se lite bättre ut invändigt - man kommer lite längre ned från taket i mitten. Det finns faktiskt utrymme för detta på överbyggnaden, det aktre, stora fönstret är ju lägre i framkanten. Se bild nedan.



På bilden syns Reidar Stolt som hjälpte mig med fönstermonteringen

Arbetsgång.

Förberedelser: Täck skarndäck med papper eller plast. Det är svårt att ta bort gammalt tätningsmedel som hamnar i halkmönstret. Efter demontering av de gamla rutorna så ligger det mycket gammal sättmassa kvar runt öppningarna. Man behöver inte tvätta helt rent, det räcker att ta bort det tjockaste och därefter tejpa över resterna för att inte kladda ner sticksågen.

Mät ut var innertaket går och märk på utsidan. Innerramen (och ytterramen som är lika hög) måste ju hamna nedanför denna markering.

Skruva fast mallarna med plåtskruv. Sök en bra linje, alltså inte helt rak utan något V-formad. Eftersom plåtskruvhålerna försvinner vid ursågningen så går det utmärkt att justera och borra nya skruvhål. När man är nöjd med placeringen ritas såglinjen med blyertspenna. Vid sågningen är det bra att ha en person inne med en dammsugare som hela tiden följer sågbladet och suger upp det mesta sågdammet.

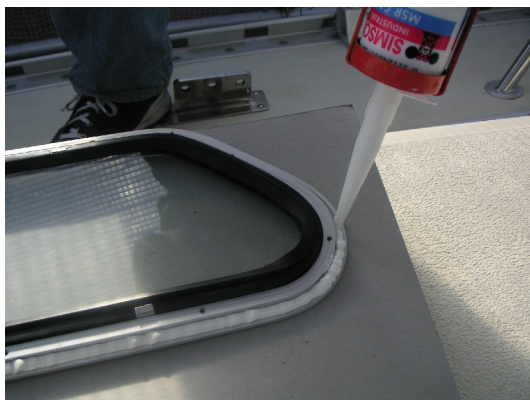
Montering

Efter ursågningen (metallblad, ett per sida går nog åt) provas passningen av fönstren. Mallarna är lite snålt tilltagna så det behövs en del filning/slipning. Det bör finnas en marginal om minst 2 mm runt om för att tillåta temperaturrörelser och övriga rörelser. Glasrutorna kan annars spricka.

Två personer behövs för slutmonteringen:

Tvätta noga av yttersidan med T-röd och/eller acetone. Sättmassa fylls i fönsterramens spår, ganska mycket, det skall vara ett överflöd.

Lyft in fönstret försiktigt utan att smeta runt för mycket.



Sättmassa fylls rikligt i spåret

Skruva fast innerramen. Använd en skruvmejsel med "rätt" bits, det är ganska tungt att dra alla skruvar, den tjocka glasrutan skall ju tvingas att följa överbyggnadens krökning. Börja i mitten och jobba ut mot kanterna. Gummilisten som sitter runt glaset kan från insidan petas/föras in på plats med en bordskniv som man för längs med ramen (OBS: ej vass klinga som kan skära sönder gummilisten). 5mm EPDM gummisnöret skall också komma på plats men det upplevde jag inte som något större problem.

Låt sättmassan tryckas ut runt hela fönstret på utsidan. Rör inte den smetiga massan, försök inte jämna ut den. Vänta några timmar (beroende på omgivnings-temperatur) Vid "rätt" tid i härdnings-processen går det utmärkt att dra bort massan i långa korvar och man får en perfekt anpassning till fönsterramen. I mitt fall väntade jag 18 timmar i en temperatur som gick från ca 15 C vid monteringen och under natten sjönk till ca 4 C. Då gick det utmärkt att dra bort överskottet. Med hjälp av en mejselformad trästicka kan man skrapa bort det överflöd som ej gick att dra bort.

I några av de skarpa rundningarna på fönstren fick jag några små veck i gummilisten, både på utsidan och insidan. Jag var orolig för läckage men det har inte varit något problem. Rosättravarvet sade att de också kan råka ut för detta, men det fungerar alltså bra ändå.

De gamla gardinstängerna är nu för korta och man kan antingen förlänga dem med skarvning med ett passande innerrör eller köpa nya stänger hos exempelvis Rosättra.

I mitt fall var de gamla gardinerna så långa så att det gick utmärkt att använda dem.

Resultatet av fönsterbytet kan ses på några foton på hemsidan i Reidars artikel.

Lars Ericson

Spar pengar om du köper nya segel!

Utvecklingen går mot att segel alltmer certifieras för att visa att de svarar mot standardmått i LYS. Vid en segelaffär som handlar om ganska mycket pengar är det en bra "prutfråga" att be segelmakaren att certifiera seglet också. Annars kostar det några hundra extra. Men vid tillverkning är det lätt gjort. Kanske får du ändå betala den avgift som Svenska Seglarförbundet ska ha. Men det är ändå en klok investering i andrahandsvärde även om du inte tänker kappsegla. Ska du kappsegla är det ett krav på nya segel.

Hans Holmqvist

Bästa kölprofilen

Vi har anledning att tro (se Reidar Stolts tidigare artiklar) att vi kan öka båtens prestanda genom att göra en bättre kölprofil. Reidar argumenterar att det visserligen innebär jobb och en kostnad på ett par tusen, men att detta uppvägs av att man sen har en permanent förbättring på båten. Nya segel är t.ex. både dyrare och inte nya så länge.

Vid vårt regelarbete för att bli entypsklass konstaterade en av de tekniska experterna som granskade våra regler att NAKA-profilen som vi godkänner "kanske var lite gammal". Underförstått, det finns nog bättre. Själv hade han lagt ner 300 timmar på kölprofilen i ett one-off bygge. Peder Cederschiöld på Royal Sails tror att en optimal profil kan ge ett signifikant fart- och höjdtillskott. Reidar Stolt har också den erfarenheten från Smaragd.

Jag är sugen på att jobba vidare med denna fråga, men helst inte ensam. Om det finns någon som har gjort, eller skulle vilja göra något åt kölen, så är jag tacksam för en kontakt.

Hans Holmqvist, tel 08-560 358 11. Mail: ha.ho@tele2.se

Badstege/Räddningstege

Några vill inte kalla det för badstege utan för räddningsstege på grund av att sjön är till för att segla på inte bada i.

Hur som helst, har ni försökt stå på RB111:s steg och tvätta er? Det är minst sagt en balansakt i den högre skolan och det fick mig att leta efter någon mer lättbalanserat.

Jag fann att Båtsystem hade en hel serie plattformar, bland annat en som verkade nätt och funktionell och med steg integrerad. Den minsta av dem passade oss bäst eftersom vi tyckte att den störde båtens linjer minst, men ändå räckte till med tre steg i stegen. Stegen är inskjutbar under plattformen och lätt att dra ut vid behov.



Plattform uppifrån med stegen inskjuten

Själva monteringen är enkel, men man måste vara två om arbetet på grund av att skruvar och brickor placeras på insidan och längst ner i akterfacken. Vi placerade plattformen så lågt som det var möjligt utan att den släpar i vattnet på kryssen.



Plattform underifrån med steg infälld.

Jag började med att mäta ut centrumlinjen och rita i den och därefter rita ut höjden för stödbenen under plattformen. Stödbenen fick inte släpa i vattnet på kryssen var ett krav och därför hamnade de en bit ovan för den tänkta vattenlinjen, se bild ovanför. När man borrar hålen skall man tänka på att ha samma vinkel som stödbenen har i monterat läge. Tänk också

på att plattformen monteras i våg i förhållande till vattenlinjen.

För att inte distansmaterialet inte skall tryckas ihop när skruvarna dras åt bör distansmaterialet och glasfibern på insidan helst slipa bort och ersätta med enbart ny polyester och glasfiber. Detta gäller även de övre infästningarna. Förövrigt är det beskrivningen som följer med som gäller.

Stegen hålls på plats med en gummistropp i infällt läge.



Plattform med steg utfälld.

Hans Eriksson, Solaster SWE18

Seglingsresultat

RB111 CUP 2004 Resultat

Grattis Kenneth Ling på S 14 DaCapo! Hoppas att många följer ditt exempel och seglar om en massa båtar. Välkommen till årsmötet och hämta priset. Reidar Stolt gjorde också i Primörkoret i en snygg serie med 1, 1, och 3. Nu har alla RB111-seglare möjlighet att utmana årets vinnare. Kom igen och ladda för säsongen 2005. Vad gör ni på Västkusten och i Norge?

Båt	Segling	Datum	Placering	Poäng	Summa/Ackum.
Cavella S24 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	7/6	1/10	9+4	13
Cavella S24 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	8/6	1/10	9+4	26
Cavella S24 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	9/6	3/10	7+4	37
DaCapo S14 Kalmar	SXK 24 timmars	?	N/A	4	4 + x
DaCapo S14 Kalmar	Byxel- kroken	?	55/123	68+4	76 +x
Mia S19 Sorunda	Arkolmen race	21/8	9/12	3+4	7
Sofie S49 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	7/6	5/10	5+4	9
Sofie S49 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	8/6	8/10	2+4	15
Sofie S49 Bromma	KBS/ÅBS Primörkör	9/6	4/10	6+4	25
Sofie S49 Bromma	Arkolmen race	21/8	4/12	8+4	37
Solaster S18 Grödinge	Arkolmen race	21/8	8/12	4+4	8

x Kenneth Ling vinner Cupen oavsett dessa poäng. Reglerna bedöms må bra av att utvecklas på denna punkt. Detta görs under vintern.

CUP-REGLER

Vi har i år provat reglerna för RB111 Cup för första gången. Under vintern gör vi en översyn av erfarenheterna. Om du har någon synpunkt på reglerna (se medlemsblad 17) så hör av dig till ordf. Hans Holmqvist.

Vi har i år provat reglerna för RB111 Cup för första gången. Under vintern gör vi en översyn av erfarenheterna. Om du har någon synpunkt på reglerna (se medlemsblad 17) så hör av dig till ordf. Hans Holmqvist.

SEMESTERBERÄTTELSE

Utdrag ur Solasters loggbok om segling till Höga kusten

I alla år som vi har haft segelbåt så har seglingsmålen gått söder ut mot Tyskland och Danmark som de sydligaste eller öster ut mot Åland och Finland. Vi tyckte att vi ville göra en annorlunda segling i år och det har pratats bland klubbkamrater om Höga kusten och hur fint det är där uppe.

Nu var det bara att bestämma hur långt upp vi ville segla och det bestämdes av vår semesterlängd, fyra veckor, och tänkbara vindar. Vi började leta efter artiklar om andra som gjort resan men hittade inga. Efter att ha talat vitt och brett om våra planer så skickade en RB111-klubbmedlem om en detaljerad artikel från tidningen Segling om en resa till Höga Kusten av Rutger och Anita Genberg. Vi läste den och bestämde oss för att använda den som reseguide och som bas även om vi inte kommer att följa den slaviskt.

Semestern började i mitten på juli

Vi valde att ta vägen förbi Arholma där vi ankrade upp i den östra naturhamnen som var full av båtar. Det skulle bli skönt att få göra riktig en rundvandring på den sköna ön, som vi seglat förbi flera gånger, men aldrig besökt. En fika vid den gamla dansbanan och ett besök vid båken och naturligtvis måste kyrkan besökas. Att bara vandra runt på ön och njuta av all lummighet och reflektera tillbaka på de gamla tiderna när det var mycket folk som livnärde sig av ön och dess vatten runt omkring kändes skönt. Nu är en del av de gamla anrika gårdarna bebodda av sommargäster som vårdar dem ömt. I det fina vädret med sol och värme var dessa gårdar en fröjd att titta på.

Nästa dag var det dags att gå norr ut och vi valde att segla utvägen till Öregrund. Vinden var stundtals svag och det blev en del motorgång. Sent på kvällen angjorde vi Öregrunds hamn som var i det närmaste full med båtar. Kvällen var fin och

ljummen och krogarna var fulla med folk så det var svårt att få plats. Efter en stunds rundvandring på stan bestämmer vi oss för att besöka en av de många krogarna för lite mat och dryck.

På morgonen var det då dags att säga adjö till våra vänner och ge oss ut i Öregrundsgrepen. Vinden var sydvästlig 4-9m/s så det var bara att glida med upp till Björns fyr där vi lovade upp för att ta sikte på Gävle SS (45nm). Farten ökade naturligt i och med lovningen och vi loggade för det mesta över 7 knop, bättre kan man inte önska sig. Väl inne i inloppet så exponerades Briggen Gärda i hela sin prakt liggande strax utanför själva inloppet till Gävle SS hamn.



Gerda på reddan

Planen var att besöka den aktiva Gävle SS båtklubb vid Huseliiharen som ursprungligen var en ö, men har fyllts ut så att det idag är en halvö med två hamnar. Att Gävle SS är aktiva märkes direkt. När man angjorde gästhamnen för den var tom, så något var på gång. Mycket riktigt vi hade bara lagt till så blev anvisade en plats i den lilla viken bredvid.



Utsikt över Gävle SS västra hamn

Anledningen var att det skulle köras VM i mini-12'or nästa dag och dessa platser var reserverade för tävlande.

Vi fick ett mycket vänligt bemötande av hamnkapten och det blev en intressant kväll att gå runt och titta på alla förberedelser som de tävlande gjorde. Efter vår lilla rundvandring så provade vi klubbens restaurang med lyckat resultat.



Mini 12: or klara för VM

På morgonen var det dags att dra vidare norr ut och återigen fick vi vänliga beskrivningar hur vi skulle segla ut ur hamninloppet. Det var tämligen lättnavigerat och vi följde kusten upp med siktet inställt på Axmarsbrygga (26nm) som enligt hamnbeskrivningen skulle ha det mesta. En viss förvirring uppstod eftersom i hamnbeskrivningen angavs en position som överensstämde med Axmarby. Vi bestämde oss för att kolla av Axmarby först eftersom de ändå låg på vägen till Axmar bruk.

Det var lite trickigt att hitta infarten genom det smala sundet med stenar runt om, men väl inne på Axmarfjärden så var det bara att konstatera att det inte var rätt ställe. Det blev kontrakurs genom sundet igen och stryka Kusöns västra sida upp till Svedudden där vi girade västligt upp mot Sälstenarna för att hitta inloppet till Axmar brygga. Nu kan man tala om finnavigering, man seglade mitt i ett stenröse med ensmärken och styrbords- och barbordsmärken, så det gällde att ha falkögonen aktiva. En liten flad öppnade sig framför oss där låg Axmar brygga en bit bort. Inte en båt vid bryggan och bara

några enstaka personer på land, men restaurangen låg där med ena delen på själva bryggan.

Vi hade sett fram emot en cykeltur med hyrcyklar så vi letade efter hamnkapten en stund, men han fanns ingenstans att finna och ingen visste var man kunde få tag i honom. En rundvandring till den gamla masugnen som bara var öppen på helgerna och det fanns en konstutställning med järnstaty av den onda sjöjungfrun i vattnet utanför.



Den elaka sjöjungfrun

Ett besök på restaurangen skulle vi i alla fall göra efter rekommendationer, men det såg ganska tomt ut. Jag frågade i fall vi kunde få ett bord. Till min förvåning frågade värden om vi hade beställt, vilket vi naturligtvis inte hade gjort. Värden tittade i sin liggare och fann att det möjligen skulle gå. Vi trodde hon drev med oss. Efter en halv timme var restaurangen helt full med folk, så vi insåg att vi hade haft tur som fick ett bord. Vad beträffande maten så var den helt superb, grillad lax på krabbgratäng. Det kan rekommenderas, jättegott.



Axmar brygga med restaurang till vänster

På morgonen är det lite disigt med en ostlig vind och dagens etapp blev ett enda

långt seglingsben (60nm) ända upp till Mellanfjärden, förbi Kuggörens lotsstation. Där träffade vi på en klubbkamrat från Grödinge båtklubb som var på väg söderut efter att ha besökt Höga kusten. Vi förtöjde bredvid restaurangen och framför den lokala teatern där de var i full gång med repetition av kommande föreställning. Hamnen är ett väl skyddat fiskeläge med en ö som skyddar inloppet från öst, men det går även att ligga på svaj lite nordost om själva hamnen. Det blev en sen ankomst och restaurangköket var stängt så det blev hemlagat. Kvällen tillbringas i Solasters sittbrunn tillsammans med vår klubbkamrat.

Vi vaknade nästa morgon till strålände sol och vår klubbkamrat lämnade oss för färd söderut. En promenad runt byn och vi konstaterade att det var full gång på nybyggnationen längre ut mot havet. Vi besökte byns minilivs för lite komplettering, men även fiskehandlaren för att få lite nyfångad abborrfilé före vår avfärd.



Mellanfjärden

Efter rekommendationer från vår klubbkamrat så tog vi sikte på SXX: s klubbholme Kattskär NO om Sundsvall (38nm). Seglingen dit blir en kryss i NV vind med några slag innan vi når inloppet som är en smal kanal innan man kommer ut på fladen där Kattskär ligger.



Utloppet från Kattskär

Klubbholmen är en liten ö med två bryggor och ett timrat vindskydd med en eldstad där man kan grilla och umgås med andra besättningar. Bryggorna är väl skyddade för nordliga vindar och fyra båtar var redan på plats. Här betalade man hamnavgiften genom att lägga pengarna i ett kuvert, som man märkte med båtens namn och lägger i en låda. Detta system var ganska vanligt i samtliga hamnarna. Kattskär ligger väl inbäddad NV om Åstön i Inre Tynderösundet där i stort sett bara östlig vind kan påverka, men då utan sjösvall.

Nästa morgon var vi sena upp och kom inte iväg för än vid 11.30. Tillbaka genom den smala kanalen och vidare mot Härnösand (21nm) med en östlig vind som gav oss bra fart. Tyvärr varade det inte länge. Vi var tvungna att ta till motorn för att försöka nå vårt mål inte allt för sent.

Än så länge ser landskapet inte så kuperat ut, men vattnet ser fint ut inte ett dugg grumligt. Temperaturen håller sig runt 20 C i vattnet, så det är klart badbart. Vi passerar landskapet utan att något uppseendeväckande inträffar om man inte räknar att skarven har nått ända hit upp.



Skarvö vid inloppet till Härnösand

Det är en fin dag med sol men dåligt med vind. Vi når Härnösand södra på

eftermiddagen och lägger till vid gästbryggan. När vi går en sväng upp på stan som är en bit ifrån så är mycket på väg att stängas. Då träffar vi på hamnkapten och betalar vår avgift och får beskedet att det går att ligga på norra sidan också. Vi beslutar att begära broöppning och beger oss genom stan med broöppning och lägger oss mer centralt på norra sidan. På detta vis blir vi inte beroende av broöppning på morgonen när vi ska iväg upp till Höga kusten bron. Hamnkroger ligger alldeles framför oss och det blev fin kväll med middag ute på terrassen med utsikt över hamnen.

Lite kompletteringsproviantering på morgonen sedan blev det motor ut genom norra utloppet mot Höga kusten bron. Det var imponerande att se denna bro, 40m hög och så rena linjer. Även undersidan som annars brukar bestå av balkar i form av fackverk är alldeles jämn och fin.



Höga Kusten bron

Vi lade oss på svaj i södra Hornövik och åt lunch samtidigt som vi beundrade bron. Landskapet börjar förändras här med högre berg och branta slutningar.



Här börjar de höga bergen

Det gör att seglingen också blir lite oförutsägbar med vindar kring 12m/s som

svänger runt dessa berg som dessutom ligger helt nära vattnet. Med revad stor och fock tog vi oss fram till kustöarna Hamnholmen och Lillholmen i hårda vindbyar. Vi valde att ta till motorn igenom sundet samtidigt som vinden avtog och nådde bara 4m/s. Målet för dagen var Barsta hamn (28nm). Barsta hamn är grund med sandbotten och är en campingplats numera, men förr var det ett fiskeläge som Gävlefiskarna använde som bas. Härifrån utgår turistbåten till Högbonden. Faciliteterna på campingplatsen är fina och har allt, det finns också en restaurang och "souvenirbod", men ingen mataffär. Byns kapell från 1600-talet ligger med utsikt över byn alldeles intill skogsgränsen var väl värt ett besök.



Barsta fiskeläge

Det är ett enkelt kapell och har de gamla takmålningarna kvar. Kapellets tillkomst var ett pris som Gävlefiskarna måste betala för att få fiska på dessa vatten. Det var vanligt att lokalbefolkningen tog betalt genom att tvinga Gävlefiskarna att betala eller bygga just dessa lokal kustnära kapell.



Barsta kapell från 1600-talet

Nästa morgon var vi tidigt uppe och bytte till självsläende focken för det blåste nordligt och vi skulle få slå oss upp till nästa mål som var Mjältön (17nm). Det var tänkt att Ulvön skulle bli vårt mål för dagen, men med tanke på vindriktningen och okunskapen om hur hamnen såg ut valde vi att gå direkt till Mjältön istället. Med en nordlig vind på 8-12m/s gjorde Solaster god fart upp mot Mjältön som är Sveriges högsta ö 236m över havet.

Vi seglar helt nära kusten och öarna och vi kan se de märkliga kullerstensravinerna som ser ut som golfgreener fast grå och som sträcker sig ända ner i vattnet. Även de vackra och speciella röda granithällarna som lyser i solskenet.

Inloppet är svårt att se för det är en smal ränna in till en lagun helt skyddad från alla håll av höga kullar och skog ända ner till vattnet. Vi förtöjde mot norra strandens bryggor, men det går att förtöja lite var stans runt lagunen, en del motorbåtar låg på svaj och man vadade iland.



Mjältöns lagun

Efter lunchen begav vi oss upp till toppen, en vandring på ca: 2,1 km som tog en timme. Vandringen var ganska lätt men brant och stenigt på sina ställen, men definitivt värt mödan. Väl uppe på toppen var det en fantastisk utsikt åt alla håll. Lite mellanmål och fotografering så var det dags för återtåget nerför som tog lika lång tid.

Efter denna värmande vandring var det dags för ett dopp i den 19 gradiga lagunen. Vid bryggan finns en naturlig vattenkälla som rinner ut i lagunen med ett mycket

gott vatten, som folk hämtade i flaskor så även vi.



Utsikten mot Ulvön från Mjältöns topp

På kvällen samlades folk kring eldstaden vid strandkanten för att grilla och umgås. En musikstund med saxofonspel och körsång framfördes efter bästa förmåga, men helt njutbart i den vindstilla lagunen.

Så var det morgon igen och dags för den sista etappen norrut mot Örnsköldsvik (25nm), vinden är omkring NO 7-9m/s. Sätter segel inne i lagunen och går ut och styr norrut. Vi kryssar ett tag tills vinden nästan dör och går därefter för motor och segel omväxlande. I horisonten ser vi regn, men vi klara oss, annars är det soligt och det går bra att äta pannkakor till lunch under segel med autopilot. Örnsköldsviks fina gästhamn drivs privat och ligger helt intill stan så man har inte allt för långt till affärer.



Ö-viks gästhamn

Eftersom det är söndag eftermiddag så är det mesta stängt, men efter ett besök på hamnkrogen "Fina fisken" och röding till middag så var vi nöjda med dagen.

Nästa dag gör vi våra inköp och jag söker upp en båtaffär för inköp av tape att

reparera genuan som fått en reva längs med akterliket. Efter förmiddagsfika lämnar vi Ö-vik för färd mot Trysunda fiskeläge och återigen ser vi en störtkur av regn komma, men går strax söder om oss. Resten av resa mot Trysunda blev en solig affär och kort (14nm).



Trysunda fiskeläge

Trysunda fiskeläge ligger i en vik på södra sidan av Trysundaön och har en bra hamn med ett vandrarhem nere vid hamnen. Vandrarhemmet är välordnat och kan användas av båtturisterna. En liten affär med basvaror och grönsaker finns en bit uppe i backen. Fiskestugorna och fiskebodarna ligger runt viken och en del är konverterade till sommarstugor. Det finns ett litet fiskemuseum på södra sidan av viken och ett café under byggnation intill. På den östra sidan av viken uppe på höjden finns en utkiksplats som överblickar viken. Även ett kapell som också Gävlefiskarna fått stå för finns här. På morgonen lämnar vi hamnen för att styra söderut, målet är inte bestämt vi tycker Ulvön är för nära så vi passerar mellan norra och södra Ulvön för att se hur det ser ut.



Norra Ulvöns fiskeläge

Väl där tycker vi att det liknar i stort sett Trysunda så vi beslutar att gå vidare mot

Lungön (33nm) och förbi Högbonden. Vinden var god och med oss och 16.30 ankrad vi upp på svaj som omväxling, väster om halvön Kalven på Lungön.

Morgonen är solig och varm så det blir lite bad innan frukost och sedan sätter vi storen men vinden är inte mycket att ha nu så vi går för motor och stor. Vi går på utsidan av Härnö och får senare vind och kan segla, men våran möjlighet att få se Härnö från havssidan gick om intet. Det lägger sig samtidigt dimma som lättar först vid inloppet till Sundsvall. Dimman tjocknar igen vid Brämön och vi bestämde oss för att ta oss till Mellafjärden (47nm) igen. Med hjälp av GPS och Fugawi så hade vi inga problem att hitta trots den täta dimman och land såg vi först när vi gick in i inloppet. Det var en lättnad att få förtöja vid en brygga igen efter denna mjölpåsesegling. Middag på krogen som vi missade på uppfärden och en promenad över den Venedigansk liknande bron. På morgonen gjorde vi lite inköp och försökte att få abborrhfiléer igen på fiskaffären, men det gick inte sortimentet var nerdraget till ett minimum på grund av säsongsslut. Affären stänger för säsongen den 6 augusti så vi fick nöja oss med laxfjärilar istället inte så dumt det heller.

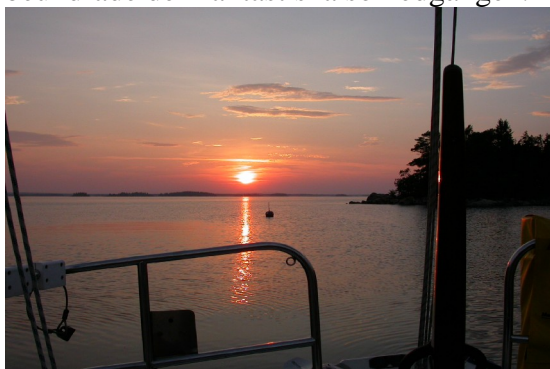
Solen skiner och vi tankar lite diesel och därefter går vi ut genom inloppet med målet Agön (28nm). Vi hinner inte långt innan dimman är över oss igen. Vi väljer att segla efter Fugawin och GPS'en i vårt gamla spår för att lättare veta att vi kommer rätt bland stenarna. Vid Kuggörens lotsstation öppnar sig horisonten. Sista biten får vi ta till motor på grund av lite vind. Det ligger två båtar vid bryggan på Agön och vi väljer att lägga oss på en av SXX: s bojar, innan kvällen var det fullt med båtar vid bryggan.

På morgonen var det dags för ett morgondopp före frukost. Dagens etapp bestämde vi skulle bli till den norra naturhamnen på Kusön (39nm) NO om Axmar brygga.



Solaster på svaj vid Kusön

Det blev en fin kryssseglingsdag med många slag, men det är skönt med lite motion emellan åt. Vi hade spetsat oss på SXX: s bojen men där låg redan en båt så vi lade oss på ankare lite längre in i viken. På vägen ner hade vi tur att se en säl eller huvudet rättare sagt, mycket mer ser man ju inte när det är i vattnet. När vi sitter i sittbrunn så ser vi tre stycken unga minkar som leker i strandkanten och vi beundrar dem för dess smidighet. Vi ville titta lite närmare på ön så vi klättrade ner i gummibåten och rodde iland. På vägen dit så fann vi ett stånd med kantareller växande bland stenarna utan synlig jordmån. Det blev i alla fall en kantarellmacka var medan vi från parkett beundrade den fantastiska solnedgången.



Solnedgången vid Kusön

Nästa morgon bar det iväg mot Öregrund (53nm) i SV 3-6 m/s vind och seglande på bara ett enda bog i 30nm över Gävlebukten. Vid fyren Björn dog nästan vinden och det blev ömsom motor ömsom segel. Det hände något märkligt när vi under autopilotgång nådde en position N 60 34,474 och O 18 08,607, båten började

svänga ostvärt av sig själv. Trodde först att vi kommit åt autopiloten, men inte så och vid en närmare titt på sjökortet så såg vi vad det vad det berodde på. Vi hade just passerat en kraftkabel på 20 meters djup och inte vilken kraftkabel som helst utan den från Forsmark till Finland. Detta var första gången vi upplevt en sådan kraftig påverkan när vi passerat en kraftkabel. Resten av resan ner till Öregrund blev med motor och så var vi tillbaka till vår startpunkt.

Denna resa kan vi varm rekommendera, men ha gott om tid. Vi har bara sett närliggande områden och det finns så mycket mer att upptäcka.

Hans Eriksson, Solaster SWE18