

HALVTON-VM I SANDHAMN

UPPHOTTAD 10-ÅRING SLÅSS MED HALVTONNARMASKINERNA

1/2 ton VM i Sandhamn är årets stora svenska begivenhet för havsskapseglarna. 35 båtar, varav ca 20 är nybyggen, slåss om de tio platser Sverige har till förfogande. Stenhård konkurrens med andra värld. Segling berättar om en anorlunda halvtonnare som kan bli en överraskning – om det blir lättvind.

Text: Per Lundberg Foto: Alastair Black, Guy Gurney



PER LUNDBERG
En av Seglings havsskapseglarexpert. Ordförande i tonförbundet.

Sandhamn är åter efter tio år mötesplats för världens halvtonnare. Båtmaterialet har under detta decennium haft en fantastisk utveckling. 1970 var året då de två första produktions – Scampi belade de första platserna i 1/2-ton Cup. Då kunde man vinna med s.k. familjebåtar.

De senaste åren har toppats av de mest avancerade racing-maskiner.

Efter det att Bruce Farr m.fl. Nya Zeeländare kom fram i mitten av 1970-talet slog den jolleliknande båttypen igenom. Genom olika regelförändringar har man sökt hålla igen den lätta jollens fördelar. Båtarna blir nu konstruktionsmässigt mer lika varandra. På samma sätt som bland 6:or och 12:or.

Vikten koncentreras mot mitten

En förutsättning för övergång mot mer jolleliknande båtar har varit utvecklingen på materialsidan. Det är här de största förändringarna skett de sista åren. Det gäller mast och rigg men framför allt sättet att bygga båten. Bakgrunden är en viktcentreringsfilosofi som drivits till det yttersta. Genom att bygga skrov, däck och inredning så lätt som möjligt kan den erforderliga vikten ersättas med ballast. Helst invändigt placerad mitt i båten. Som exempel

på detta kan nämnas en av årets nya svenska halvtonnare där kölen är av trä och ballasten som består av 1500 kg bly ligger invändigt.

Båtarna byggs numer genomgående i sandwich-konstruktion med balsa eller divinycell som distansmaterial. Laminaten byggs ofta upp med kevlar eller kolfiber. Laminat-tjockleken överstiger inte två millimeter i inner och ytterskalerna. Det blir mycket lätt och starkt men också känsligt för slag o dyl – och det blir dyrt.

Färdig på två månader

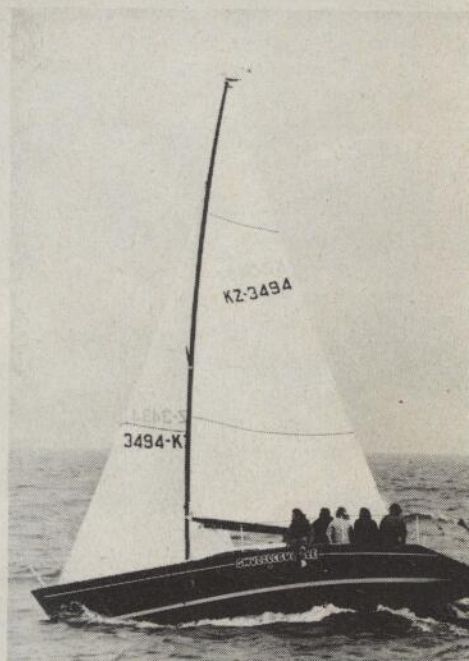
När jag i Segling nr 8/79 skrev om halvtonnarens historia blev det självklart mycket om legenden Scampi. Jag skrev då bl a att Scampiepoken avslutades i mitten av 70-talet... "om inte en upphottad dök upp i Sandhamn 1980". Jag hade då – i slutet av 1979 – ingen aning att jag själv skulle bli med i ett projekt med en i tidens anda moderniserad Scampi. När diskussionerna om projektet kom igång i januari var det svårt att säga nej. Nostalgi eller

"I praktiken har displacementsminskningen klarats genom att bygga båten på samma sätt som dagens one-off byggen."

ej men jag var ju med på Smuggler, Scampi III och Raven.

Det som lockade mest var ändå utmaningen GÅR DET ATT GÖRA EN TIO ÅR GAMMAL KONSTRUKTION KONKURRENSKRAFTIG. Frågan har säkert funnits ett bra tag i Peter Norlins huvud. Tanken på tioårsjubileum för konstruktören och tillverkaren hade troligen också viss betydelse för avlandet av den nya båten. När det visade sig möjligt att samla ett duktigt gäng seglare kring projektet drogs det hela igång och båten byggdes i en härlig fart – två månader – av duktiga båtbyggare på Gotland.

Scampin är idag i standardutförande jämfört med racing-halvtonnaren en liten och tung båt. Båtens linjer är dock inte omoderna. När Peter Norlin i höstas ritade sina nya one-off-båtar såg han av en slump att dessas nollspant helt överensstämde med Scampins, om Scampin plattades i botten. Scampins vattenlinjelängd var bara drygt en decimeter kortare än de nyare konstruktionerna. Den tunnare häcken ger dock lägre maxfart. Scampin kan alltså inte om man inte väsentligt bygger om den och förlänger den bli någon riktigt bra



Swuzzlebubble, ny zeeländsk halvtonnare ritad av Bruce Farr redan -77 och senare modifierad p g a IOR-regelns ändringar -79. Den tog i senaste 1/2-Ton Cup i Holland, där hon slutade som 3:a, seglad av bl a två gamla FD-rävar. En typisk representant för de extrema lättdeplacementsbåtar som dominerat de senaste årens tonseglingar. Observera den karaktäristiska nostrimmen, den trimbara 3/4-riggen och den flata aktern.

allroundhalvtonnare med dagens mått mätt. Men den kan bli en riktigt bra lättvindsbåt. Kanske även klara sig på kryssar när det blåser. (Såväl den första Scampin som Raven var fantastiska kryssbåtar i hård vind). Hur har vi då med Peter Norlins hjälp med dessa förutsättningar gjort båten så snabb som möjligt? Jo, båten har ändrats, detaljutförandet och byggts på samma sätt som dagens mest utvecklade ton-båtar.

Vi har fått hjälp av Håkan Lindkvist, den svenske som kanske har bäst kläm på avancerad båtbyggnad. Vad har då gjorts?

Som ett one-off bygge

Båten, som fått namnet "Scampi Jubilee", har fått minskat mått displacement med 900 kg från 3300 till 2400 kg, genom en plattning av

forts. på nästa uppslag

1/2 ton VM har alltid ansetts som tonsegelarnas främsta tävling. Sverige har inte hängt med i utvecklingen de senaste åren och inte nått några framskjutna placeringar. Blir det ändring i Sandhamn i sommar?

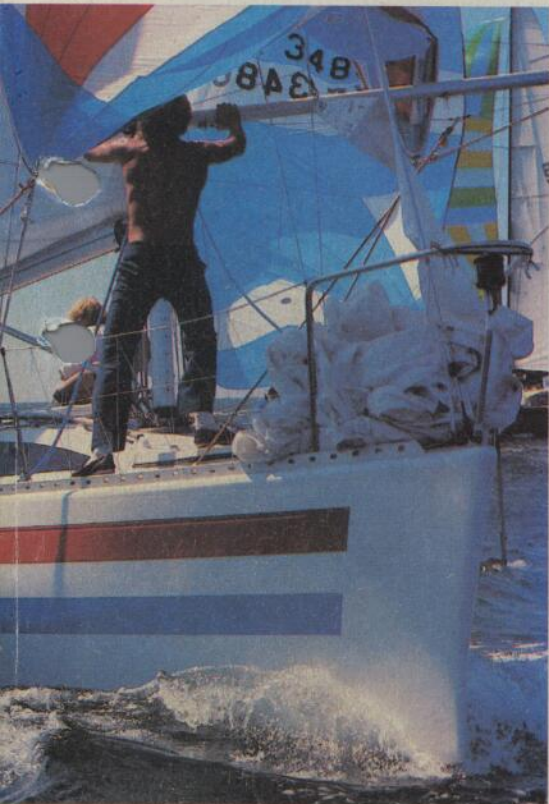
"Det blir svårt för svenskarna att hävda sig i konsten att behärska de extrema 4/5 dels riggarna."

forts. fr. föreg. sida

botten. Där har 250–300 liter volym tagits bort och det har gett ett 5 cm högre flytläge.

I praktiken har deplacementsminskningen klarats genom att bygga båten på samma sätt som dagens one-off byggen. Divinycell och tunna, starka laminat.

Ny köl har minskat kölvikten med 280 kg.



Fördäcksgasten på Stephen Jones-ritade Tumblehome II gippar spinnakern under 1978 års Half Ton Cup i Poole, England. Båten, en 33-fotare, är försedd med en av Jones specialare – "isbrytarstävnen". Denna väldigt raka förstäv ger maximal vattenlinjelängd. Utseendet däremot skall vi inte diskutera.

Foto: Guy Gurney

SEX ASPIRANTER FRÅN VÄSTKUSTEN

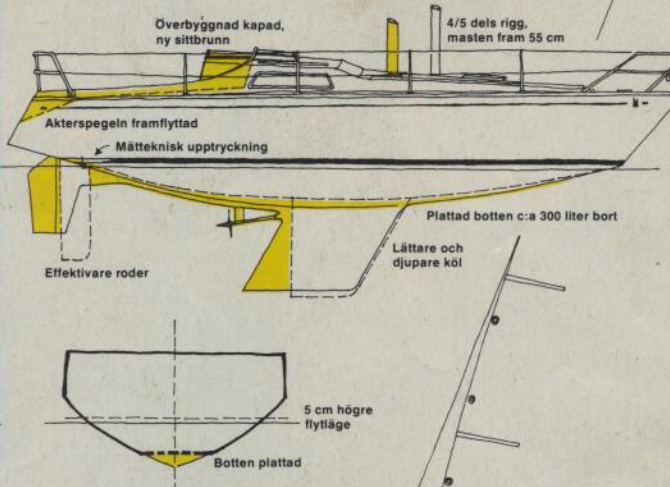
□ Det är inte bara på Ostkusten det satsas inför halvtonnar VM. Från Västkusten försöker sex ekipage kvala in i det svenska laget. De som satsar hårdast är två gäng med standardbåtar. Beason 31 och Compis 97. Bernt Andersson är konstruktör av båda och seglar själv

Compisen. Lennart Jansson, rutinerad havskappsegelare från Kungsbacka seglar den andra.

Allt sedan april har de bägge tränat stenhårt. Kört fart- och manöverträning. Den bästa fartränningen får man ju när två båtar ligger och jämför sida vid sida. Den som går

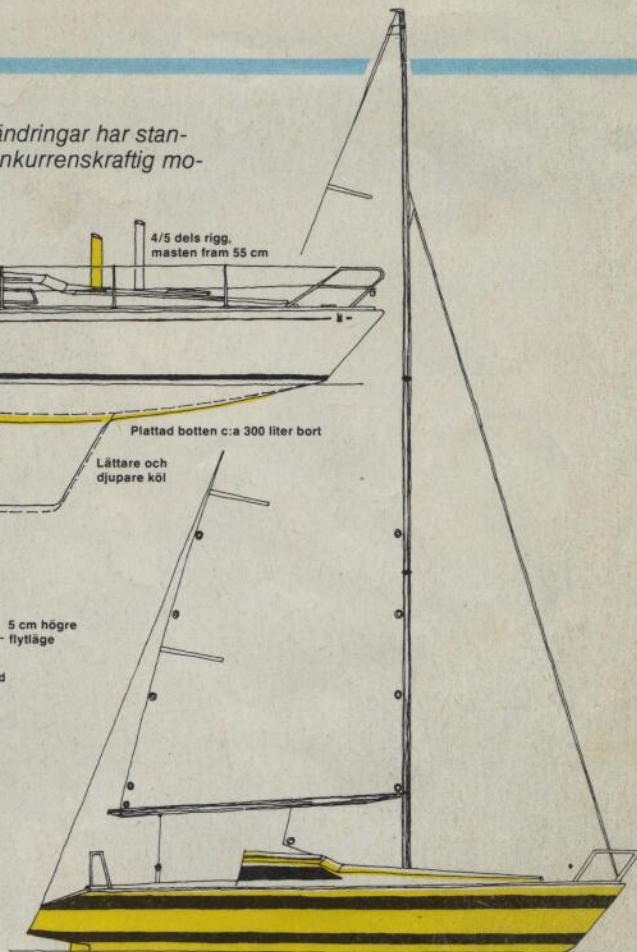
saktast ändrar tills den går fortare. Så håller man på tills man nått maxspeed på båda båtarna. Det är alltså ett mycket väl förberett gäng från västkusten som kommer till uttagningarna i Sandhamn den 30 juni. VM:et startar den 9 augusti.

Genom några "smärre" ändringar har standard Scampin blivit en konkurrenskraftig modern halvtonnare.



SCAMPI JUBILEE

Löa	9,06 m
B max	3,04 m
Depl	2600 kg
Djup	1,72 m
Rsat	43,8 m ²
Stor	27,5 m ²
Genua	26,1 m ²
Spinn	56,0 m ²



En lättare motor ger 60 kg. I grova drag blir vikterna följande:

Köl, roder	1000 kg
skrov, förstärkningar	400 kg
däck, sittbrunn	180 kg
skott, inredn kompl	250 kg
mast, rigg, däckstr	200 kg
motor, batterier mm	120 kg
segel, övr utrustn	150 kg
blyballast	300 kg
segelklar	2600 kg

För att bättre anpassa båten till nuvarande mätregler har en upptryckning (7 cm), hack i profilen, gjorts vid hjärtstocken. Akterspegeln har flyttats fram för att få mätstationen längre in. Vi har också flyttat fram sittbrunnen och därmed kapat överbyggnaden 60 cm. Besättningsvikten kommer då längre fram. För en-

kelhetens skull har vi lagt in en Express-sittbrunn akter om Scampi-överbyggnaden.

Förpiken är helt tom. Motorn ligger centralt under sittbrunnens förkant och pentry och navigationsbord mitt i båten.

För att i någon mån kompensera svagheter på halv vind och slör har vi valt ett så bra segelplan som möjligt. Det blir då som på de flesta nya konstruktionerna 4/5 dels rigg, d v s något längre kaltopp än 7/8 delsriggen. Masten och dess hantering liknar alltmer Starbåten. En slank mastprofil med väl konad topp, dubbla spridare och backstag är en förutsättning här för. Vi har skaffat oss en Yachtspar-mast från Nya Zeeland, samma som Wawerider, och senaste årens vinnare.

Beskrivningen ovan skall ses som ett exempel på alla de nykonstruktioner som är möjliga på uttagningarna till VM i Sandhamn.

35 båtar varav ca 20 nybyggen slåss om de tio plasterna till det svenska laget. Oberoende av vilka båtar som kommer med får vi ett konkurrenskraftigt båtmaterial. Det blir dock svårt för de svenska seglarna att hävda sig i konsten att behärska de extrema 4/5 dels riggarna. Där har många utlänningar ett klart försprång. Det kommer att märkas speciellt om det blåser i Sandhamn i augusti. Svenska topp-placeringar kan vi få om det blåser lätta svenska sommarvindar. Kanske kan då en båt som "Scampi Jubilee", om den klarat blindskäret vid uttagningarna, vara med och rycka i toppen. □

Peter Jansson