

” Att segla om större och dyrare båtar känns, Gud förlåte mig, inte så illa... ”

Lovorden haglar över Smaragdens segeleghets- skaper i ägarnas egna omdömen om båten. Och hon vann totalt i årets Tjörn runt. Men det är inte någon flytande sor. Varstuga med alla bekvämligheter ombord.

HISTORIK

— Min erfarenhet av segling sträcker sig över ett ganska stort område av olika båttyper från blekingeekor, där mina första lärospån gjordes. Kost- rar, olika typer av kustkryssare samt 6:or och 5,5:or. Totalt representerar båtarna ett brett register från relativt sett breda till relativt sett smala, lång- kölade såväl som kortkölade.

— När jag hade planer på att byta ut min gamla ruffade R 6:a, hade jag därför en ganska klar bild över hur min nya båt skulle se ut samt att den skulle vara gjord i plast, eftersom jag tröttnat på allt underhållsarbete med min gamla träbåt.

— Mitt ideal var en båt av 6:ans storlek men med 5,5:ans bättre seg- lings egenskaper. 6:an är enligt mitt tycke en för tung båt i förhållande till sin vattenlinje, vilket bla resulterar i att häckvägen aldrig kan "fränseg- las" samt att den är föga formstöv.

— 5:an kan däremot lämna sin häckvag efter sig på slörar i relativt sett måttliga vindstyrkor, trots att den i förhållande till deplacementet har mindre segelyta än 6:an. 5,5:an är däremot en aning för liten för att ge tillräckliga utrymmen inombords i ett ruffat utförande vid användandet som familjebåt.

— 6:an är en långkölad båt i mot- sats till 5,5:an, som är kortkölad och därigenom mera lättmanövrerad, vilket är en klar fördel vid segling bla i naturhamnar etc.

— Följden av detta resonemang blir en båt i storleksordningen 10 m (6:ans längd) men med 5,5:ans de- placement/vattenlinjelängdsförhål- lande, men relativt sett bredare, vil- ket medför större formstövhet.

— Någon absolut snabbaste båt hade jag inga planer på, men där- emot en tillräckligt snabb för att kla- ra sig bra vid kappsegling samtidigt som jag måste kompromissa med fa- miljebåtens utrymme. Vid familje- segling skulle det dessutom vara möjligt att kunna hantera båten i stort sett ensam i de flesta situatio- ner.

— Med dessa krav på utformning- en av en ny båt gjorde jag en mark- nadsundersökning och resultatet blev dåligt. Jag hittade inga seriepro- ducerade båtar som uppfyllde dessa krav i sådan omfattning att jag ville köpa någon. Undersökningen inne- bar att jag kom i kontakt med en hel del trevliga personer, varav en gav mig ett mycket bra tips: "Förstora en 5,5:an och modifiera den så som du vill ha den och bygg den själv."

— Efter att ha övervägt förslaget ett tag och insett att idén trots allt inte var så dum, började jag se mig om ef- ter en lämplig konstruktion att arbe- ta med. Närmast till hands var att kontakta Einar Ohlson, som jag tror var på den tiden den mest meriterade 5,5 m-konstruktören internationellt sett med tanke på att hans konstruk- tioner tagit väldigt många VM-, OS- och guldpokalvinster. Jag hade dess- utom seglat med en av hans båtar och även kunnat göra jämförelser med andra konstruktörers skapelser för att inse att han var framstående på sitt område.

— Till en början var Einar Ohlson måttligt intresserad av mina idéer, men så småningom gjorde vi en över- enskommelse som innebar, att jag fick tillgång till konstruktionsrit- ningarna till en av hans mera fram- gångsrika 5,5:or samt tillåtelse att få göra de modifieringar som jag före- slog.

— Jag förstörde originalet så att en 10 m-båt erhöles och att volymen inombords också blev den önskade. Detta medför att längd-, bredd- och höjdmåtten ändrades med olika ska- lor. Ökningen är mellan 10 och 20 procent.

— En annan ändring som jag också gjorde som en utveckling av grund- konstruktionen var att lägga ut bred- den från midskepps och akterut. Ök-

ningen härvidlag var relativt sett måttlig. Arbetet innebar också att en noggrann deplacements- och viktbe- räkning utfördes, dels med tanke på att skalförändringarna var olika, dels med tanke på att sittbrunnen med besättning flyttats samt att inredning tillkommit. I och med detta måste även kölens tyngdpunkt ändras, så att inte konstruktionsvattenlinjen flyttades. Ändringen av kölen var även betingad av att originalet inte hade fenköl, vilket den nya kon- struktionen erhöles samtidigt som rodet ersattes med ett spadroder.

— På segelplanet gjordes också en del ändringar så att förtriangeln gjor- des något större samtidigt som stor- seglet minskades något. Focken ut- formades med tanke på självskotan- de system, och i serieutförandet var smaragden en av de första båtarna med denna utrustning. Ändringen i segelplanet gjordes för att man skulle kunna segla antingen med enbart fock eller med enbart storsegel, och detta visade sig senare fungera väl.

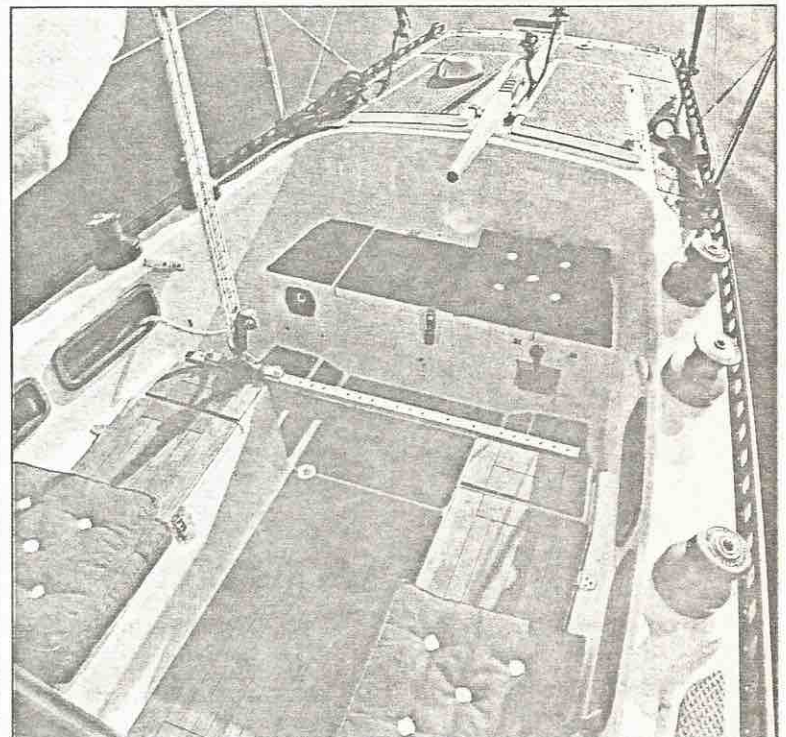
— Storleken på båten, ca 10 m löa, anses dessutom som optimal på en

segelbåt med god trimningskänslig- het. Det visade sig även senare att grundtrimningen stämmer mycket väl, och hög fartpotential erhöles utan alltför mycket trimmande.

— Konstruktionsprincipen avvek radikalt från andra dåtida snabba fa- miljebåtar. Jag hade nämligen utgått från en ren kappseglingsbåt och gjort den litet mindre extrem, medan man i allmänhet gick andra vägen dvs man utgick från en standardbåt och gjorde denna mer extrem.

— En prototyp i plast byggdes och sjösattes första gången i november 1973, och de få testseglingar som hann genomföras innan isen lade sig visade, att resultatet var lyckat och att förväntningarna på seglingsegen- skaperna mer än väl uppfylldes. Den enda större ändring som gjordes från prototypen till serieutförandet var att kölvikten minskades med ett par hundra kilo men trots detta är bar- lastprocenten hög.

— Som en eftergift åt de första kunderna försägs rodet med en liten skädda, så att eventuella grundstöt- ningar skulle klaras av utan större



Smaragdens sittbrunn är djup och rymlig. Men på kryss i hård sjö får man en hel del stänk över sig.

skador. Efter ett antal säsongers seglingserfarenheter kan jag göra följande resumé.

— Seglingsegenskaperna är i samma klass som 5.5:ornas med fin balans vid olika vindstyrkor och med bra acceleration. Båten går mycket mjukt i sjön tack vare sitt spetsiga förskropp och tar väldigt lite vatten över sig, så besättningen behöver inte ta på sig regnställen så ofta. Båten är mycket styv, troligen den styvaste i jämförelse med liknande konstruktioner i samma storleksordning, och jag upplever den som något underrig. Det är därför ingen katastrof om man råkar ut för hårt väder till sjöss. Båten klarar av mycket vind och sjö utan att några större besvärigheter uppstår.

— Utrustad för kappsegling och med flesta trimfunktioner dragna till sittbrunn är båten lätthanterad även vid ensamsegling, och detta var ett av mina krav som helt uppfylls.

— Däcksutformningen och linjespelet gör att man uppfattar båten som trång inombords, men det visade sig att utrymmena var tillräckliga för fyra fullängdskojer med full sitthöjd överallt på dessa. Förpiken tex är mycket rymligare än hos halvtonnare (Comfort, Ballad, Scampi etc.).

— Med de erfarenheter jag idag har av båten och konstruktionsutformningen, är jag mycket nöjd med resultatet. Det är mycket små ändringar som jag tycker att jag skulle ha gjort från början. Akterskeppet skulle ha kunnat vara bredare för att siöregenskaper skulle förbättras och bli mer i paritet med modernare konstruktioner.

— På grund av den stora styvheten skulle antingen kölvikten kunna minskas något eller segelytan ökas med ett par m². Jag skulle också kunna tänka mig att totalbredden ökades ca 10% för att inombordsvolymen skulle bli större, och detta tror jag inte nämnvärt skulle förändra seglingsegenskaperna. Jag skulle även kunna tänka mig att höja friborden några centimeter och samtidigt öka däcksvälvnngen något, detta utan att linjerna på något sätt skulle förändras.

I detta sammanhang finns det inom seglingssporten något som jag, och kanske många med mig, saknar och det är en enkel konstruktionsregel, där få begränsningar finns till en båt av ca 8 m längd, där det finns utrymme och möjlighet att omsätta

idéer i praktiken på ett någorlunda billigt sätt och att kappseglandet sker på lika villkor. De konstruktionsregler som finns idag ger antingen dyra båtar eller är alltför komplicerade.

LENNART STERNER

BESIKTNINGS- MANNENS KOMMENTAR

Då jag ej tidigare kände till båten närmare än att ha sett den på avstånd kontaktade jag tillverkaren, Rivalbåtar i Södertälje, och fick tillfälle att se båtar i olika tillverkningsstadier från tomt skrov till helt färdig båt.

Redan formen på undervattenkropp och köl visar en mycket stark konstruktion med stor radie mellan köl och skrov både för och akter om kölen. Detta motverkar sprickbildning framför allt akter om kölen som

annars ofta uppstår vid grundstötning även i måttlig fart.

Också idén med hel basinredning i praktiskt taget båtens hela längd i vattenlinjen och som plastas hela vägen i vattenlinjehöjd och vid durkplan utgör en mycket stark konstruktion.

Min reflexion är att både basinrede och skrovkonstruktion kanske är "onödigt starkt byggda/dimensionerade". Men tillverkaren förklarar detta med att smaragdklassens mätregler påbjuder viss vikt och dimension.

Då basinredningen lägges i och plastas helt fast innan skrovet tagits ur formen garanteras perfekt passning och så nära som möjligt lika båtar, vilket i sin tur underlättar monteringsarbetet för självbyggare.

All basinredning och andra viktiga detaljer som däck, roder, röstjärn och blyköl monteras av tillverkaren och gör båtar trots delvis självbyg-

ge mycket jämna i kvalitet och värde.

Allt plastarbete, både i skrovbyggnad, basinredning och detaljer är mycket välgjort. De skrov och båtar, 5 st, jag hade tillfälle att se föreföll också väl uthärdade i plasten.

Ett litet påpekande skulle jag dock vilja göra beträffande brickorna under kölbultarnas muttrar, som kunde vara av litet större dimension och tjocklek och gärna där det är parbultar en bricka som omfattar båda bultarna.

Ovanstående utmynnar, enl min åsikt, i en stark, välbyggd och dessutom i en vacker båt.

STEN G SCHÖLD

DATA

Smaragden är konstruerad i Lennart Sterner, Göteborg. Klassen är spridd i Skandinavien och under 1984 väntas 200 båtar ha byggts.

Löa	10,15 m
Lvl	7,90 m
Bredd	2,23 m
Djupgående	1,70 m
Depl	3,10 ton
Storsegel	24 m ²
Kryssfock	14 m ²
Spinnaker	80 m ²
Scandicap	7,45
LYS	1,17

Motoralternativ: Många olika motorer kan erbjudas. Från utombordare för omkring 3.000 kr och uppåt. Inkluderas ej i priserna nedan. Pris för 3/4-fabrikat med inredningssats i moduler: 142.400 kr. Pris för nästan färdig båt: 178.000 kr. Priserna inkluderar moms. Tillverkning och försäljning: Rivalbåtar AB i Södertälje, tel 0755-675 40, 349 75.

Guy och Lena Viklund, Jonas 9 år, Patrik 6 år, annika 5 mån,
Norrköping:

— KRYSSEN ÄR BÄSTA BOGEN

— Efter att ha seglat M 22 och M 30 ett antal år ville vi ha det lite bekvämare och mer lättskött. Ändå ville vi ha en snabbseglande och vacker båt där ståtutrymmen ej var nödvändigt.

— Vi köpte vår Smaragd i halvfabrikat och byggde den 1980. Vi var tre familjer som byggde samtidigt och hade därmed god hjälp av varandra erfarenheter och kunnande. Det var viktigt eftersom vi har de första Sma

De klassiska linjerna gör att båten ser trång ut. Men den rymmer hela familjen trots att komforten inte är i klass med en halvtonnare.



ragderna som byggdes hos Rivalbåtar och inredningsats och byggskrivning var bristfällig. Det vet vi har förbättrats nu.

— Smaragden har en väldigt stor och rymlig förpik vilket gör det komfortabelt för barnen. Ruffen är kanske lite trång för vår familje vid regniga dagar.

— I vår båt kan fem vuxna sova bekvämt, eftersom vi gjort babord koj extra utdragbar så vi där får en dubbelkoj. Då förpiken är så stor måste den ventileras ordentligt annars bildas lätt mögel på dynornas undersidor. Vi har en AGA-gasolvärmare som är helt underbar. Vid regniga dagar går den dygnet runt.

— Utefter kojerna finns visserligen skjutluckor men dessa räcker inte till. Vi utnyttjar därför utrymmet under förpik. I garderoben finns värmaren, vilket medför att kläderna kan hållas torra.

— Ingen toalett, men vi har en rejäl spade!

— Vi har ett tvålagigt gasol-kök. Med miniugn som ställs ovanpå köket lagar vi både kaffe- och matbröd. Någon riktig ugn har vi inte saknat. Det finns tillräckligt med skåp för porslin specier och kastruller.

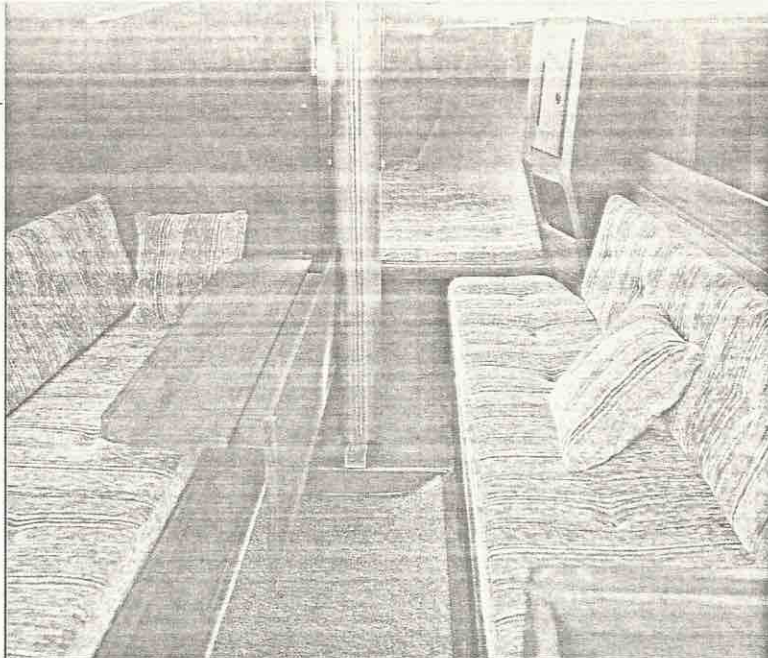
— Pentryt innehåller också diskho med färsk — och saltvattenpumpar. En dubbelho samt större avställningsytor står på önskelistan, men vi har prioriterat att ha en smal båt som seglar bra.

— Kring bordet som flyttas mellan sittbrunn och ruff får fem personer plats utan att trängas.

— Sittbrunnen är, efter seglings-egenskaperna, det bästa av allt. Den är djup och rymlig. Tack vare flushdäcket blir det bra sikt föröver.

— I överbyggnad saknas och däcket är något välvt, blir det bra ytor att gå på. Under akterdäck har vi fendrar, segel som är lätta. ankare, gasolflaska, förtöjningstamper finns i bänkarna mot huvudskottet. Då vi har några livliga barn har vi satt dit mantåg och pulpit vilket inte är så vanligt. Badstege finns fast monterad på akterspegeln.

— Vi kappseglar ganska mycket vilket innebär att beslag trimtampar nu är noggrant placerade på däck. Ännu efter fem år har vi inte ändrat på något vilket tyder på att vi planerade rätt från början. smaragden seglar mycket bra pga väl avvägda segelytor. Den självslående focken fungerar utmärkt. Mycket arbete har



Salongen har inte ståhöjd och passagen till förpiken är trång.

lagts ner bland smaragdsegelare för att få denna optimal. Kryssen är den absolut bästa bogen.

— Vi har utombordsmotor, än så länge.

— Smaragden seglar bra även i hårt väder och är så styv att vi praktiskt taget aldrig seglar in vatten.

— Ännu har vi inga problem med vare sig frukt eller läckage.

— Rivalbåtar visade en god vilja att hjälpa oss med byggnationen, trots att de var nya med tillverkningen.

— Smaragdseglingsegenskaper gör henne mycket lämplig även som familjebåt om man kan tänka sig att ge lite avkall på bekvämligheten och försaka ståhöjd. Det går lätt att segla henne ensam tack vare den självslående focken. Hon har till storleken väl avvägda segel vilket innebär fin segling i såväl lätt som hårt väder.

Olle och Anita Cederholm, Mats 9 år, Åsa 4,5 år i Enskede:

— DEN SER UT SOM EN RIKTIG SEGELBÅT

— Vi har seglat D-kanot, SK 22, Neptunkryssare, If-båt och nu Smaragd i sex år. Vi föll för den pga att den ser ut som en riktig segelbåt, lång och smal. Vi hade heller inget krav på ståhöjd i ruffen.

— Fyra personer sover utmärkt i fullängdskojer och sängkläderna i ruffen har vi på enkelt sätt ihoprullat bakom ryggstödet på sofforna under dagtid.

— I förpiken har vi det alltid bäddat med en filt eller något till över-

kast. Förpiken är barnens revir och de är inte alltid så rena och torra om fötterna när de ska in och hämta leksaker och det är mycket lättare att vätta en filt än att tvätta dynor.

— Toalett har vi avstått ifrån vi tycker att båten är för liten för att slösa utrymme till en sådan och vi är vana att använda den gamla hederliga hinken.

— Pentryt har fungerat bra. Avställningsytorna är dels ett uppfällbart lock på diskhoen, dels ett löst lock ovanpå köket som vi brukar lägga på kojens bredvid och också använda.

— Fyra personer får plats runt vårt bord. Eftersom vi har byggt det själva så är det efter våra behov.

— Sittbrunnen är som den skall vara på en segelbåt. Djup och med massor av stuvningsutrymmen, för ankare, tampar, gasolflaska, bensindunkar, fendrar.

— Vi har valt att inte ha självsländan det finns istället en vattenficka som rymmer 70 liter och där finns en länspump fast monterad. Den nyare Smaragderna har självsländande sittbrunn. Vår har nummer 44.

— Vi har kappseglat en hel del med båten. Fartresurserna är mer än bra, LYS 1,17 säger väl allt!

— Dessutom är hon lättseglad på kryss tack vare selftacker fock. Vår båt har perfekta trimmöjligheter, allt är åtkomligt från sittbrunnen.

— Båten seglar bra på alla bogar, men kryssen är någonting utöver det vanliga — en fantastisk känsla.

— Hon är styv och går utmärkt i sjön.

— Plastjobben är bra på de båtar som är byggda på Rivalbåtar AB och deras service har varit utmärkt.

— En fantastisk segelbåt.

Sören Andersson och Monika Karlström, Anna 13 år, Ola 10 år, Karlstad:

— ATT ÄTA OMBORD ÄR SOM I LUMPEN!

— Jag har alltid haft båtar. Finnjolle under många år, som sedan byttes mot en SK 22:a. Komforten för två personer i en Finnjolle är inte den bästa! 22:an fungerade perfekt, men blev med åren för trång, när familjen vuxit till fyra personer.

— Första gången jag kom i kontakt med Smaragden var då jag sökte upp Kenneth Albinsson på Comfortvarvet i Arvika och frågade efter Rapid, en plastskärgårdskryssare, som tillverkades i Arvika trakten.

— Kenneth sa då: "Nu har vi båten som du letat efter. Gå ut i verkstaden och titta på den båt som byggs där. Den måste passa dig."

— Jag gick iväg och frågade efter en kille som skulle heta Sterner. "Ja, just det sa en av pojkarna på Comfortvarvet. Det står en stolle där ute och slipar på en långsmalt åbåke."

— Tycke uppstod direkt jag fick se pluggen, som så småningom efter många turer skulle bli min båt. Ty inte förrän 1979 lyckades jag efter flera försök komma över Smaragd nr 1.

— Prototypen skiljer sig till viss del från senare serietillverkade exemplar. Båten har inga skott, utan förpik och "salong" är ett enda utrymme, vilket för oss som inte bor så ofta i båten har fungerat bra.

— Jag tycker mycket bra om den stora djupa sittbrunnen som är lätt att jobba i under segling.

— Storskotsskenan, perfekt som skotskena, är ivägen när man ska flytta sig i sittbrunnen (ändrad på nyare båtar).

— Har man många segel med sig, blir det inte mycket plats över för stuvning, men för vårt behov räcker de lådor och fack som finns i inredningen för att stuva mat, kokkärl, porslin och bestick.

— Fyra personer, två vuxna och två barn sover bra. Skall storväxta personer sova i förpiken, får de det besvärligt att ta sig förbi masten. Väl på plats har man gott om utrymme.

— Äter gör man i Smaragd nr 1 ungefär som på fälttjänstövning i lumpen. Storskotsskenan gör det besvärligt att använda bord i sittbrunnen.

— Matlagning går bra vid pentryt på babords sida med framskjuten

rufflucka, så att man kan stå rak. Ruffen har inte ståhöjd men det avstår vi gärna ifrån, eftersom vi är mest intresserade av själva seglandet.

— Däcket på Smaragden är mycket bra att jobba på vid segling. Seglande vänner saknar emellertid staketet från den egna båten. Men jag anser att mantåget har mer psykologisk än verklig effekt.

Två stora sittbrunnsbänkar sväljer linor, fendrar, öskar, hinkar och länsump.

— Jag brukar kappsegla några gånger per säsong, utan större framgång beroende på underdimensioner, oesättning och en inte särskilt kappseglingskunnig rorsman. När man som jag har seglat med mycket goda rorsmän inser man att felet inte är båtens.

— Båtens fartresurser är dock mycket goda. Från kryss till halvvind seglar den ikapp det mesta med LYS upp till 1.20.

— För spinnacker har jag dock inte fått lika bra speed (Prototypen väger betydligt mer än seriebyggda exemplar).

— Att segla om större och dyrare båtar känns, Gud förlåte mig, inte så illa. Båten skulle dock tjäna på en liten tung genua. Klassregeln gör dock detta segel omöjligt vid kappsegling.

Självskotningen fungerar utmärkt från kryss till slör, sedan går det inte alls. Om man vill familjesegling inte vill sätta spinnacker eller genua, åker focken från ena sidan till den andra. Vid segling med genua fästa i skoten lätt i självskotnings-skenan. Är nyare skenor bättre?

— Trimmöjligheterna är goda. Man kan använda kryssflock och full stor i nästan hur hårt väder som helst, genom att använda skot punkter, häckstag, cunningham och uthal.

— Jag monterade efter en säsong motor en MB250 Penta i Smarren — den såg ju minst sagt spinkig ut, men med den går vi ungefär lika fort som jämnlånga IOR båtar med sina kraftiga dieslar.

— Båten är lättmanövrerad för motor. Vid backning får man hålla i rorkulten ordentligt, annars slår den iväg mot fullt utslag åt endera hållet. Måste vattenpumpsimpellerna sitta så illa till?? För att byta måste man ta

upp båten på land, ta ur motorn samt dela motor och drev!

— Smaragden går mjukt och skönt i sjön men tar en del rejält stänk över sig på kryss i hård sjö. Man sitter bra som rorsman både i lä och lovart. Men när man sitter i lovart skulle man ha någonting att kroka fast fötterna i modell jollehångband.

— Sikten framåt med genua är inte bra. Genuan borde ha ett ordentligt fönster.

— För den som vill ha en båt som seglar bra (höll på att säga bäst) som dessutom kan kappseglas i en aktiv tävlingsklass, som går utmärkt att segla ensam (Ola, 10 år, klarar Smarren helt ensam på kryss bara det inte blåser alltför mycket). Om man samtidigt är beredd att avstå från ståhöjd och stor toa, då kan inte jag finna någon segelbåt som passar mig bättre än Smaragd.

Peter Lindberg och Birgitta Hjort-Rova, Spånga:

— DEN TOTALA SEGLINGSKÄNSLAN

— Efter att i flera år seglat omkring i vad som traditionellt betecknas som havskryssare, dvs mastheadriggade båtar med stora otympliga försegel, inredningar som inte står en sommarstuga efter, började vi så småningom snekla efter något som gav mera seglingsmässigt.

— Vi var beredda att avstå från den värsta flården — den har man ju ändå hemma de andra 47 veckorna.

— En annan aspekt var också att vi var båda roade av att kappsegla — på lagom nivå. En stark entypsklass var därför ett måste.

— Smaragden hade vi ju hört talas om som en riktig "vinthund" men vid första anblicken tänkte vi att i den får man nog ta sig fram medelst "ålning och hasning" inombords, flushdäckad som den är. Men, men — döm om vår förvåning när vi upptäckte den på Allt för sjön.

— OK — det var inte ståhöjd, men med mina 1.90 i strumplästen får man väl gå upp i de större Swan-klasserna för att få det kravet uppfyllt.

— Alltnog — inredningen föll oss direkt i smaken — funktionell —

snygga träarbeten och mycket båt-känsla. Trots min längd sitter jag mycket bra i kajutan.

— Kojerna som är 5 till antalet är i 2-meters klassen. förpiken skall vi inte tala om — vilken havskryssare som helst med de nu så populära "mysrummen" akteröver skulle blekna. En annan fördel är att vi slipper sittbrunnslådan där framme att slå huvudet!

— Stuvutrymmena räcker gott och väl till för fyra personer. Det finns hyllor och skåp både i salongen och i förpiken. Dessutom sväljer utrymmet under kojerna förvånansvärt mycket. I en båt av den här typen där inte varje cm av längden tagits i anspråk att bo i blir det naturligtvis en massa stuvutrymmen "gratis".

— Pentryt, som ligger på babordssidan vid nedgången, rymmer 2-lågt kök och diskho, skafferier, lådor och fack i tillräcklig mängd. Med öppen skjutlucka står man perfekt för matlagning. Skulle det regna är det bara att fälla upp sprayhooden, så är det problemet löst.

— Sittbrunnen förtjänar en extra eloge. Här sitter ledigt 5–6 personer bekvämt på snygga teakribbade luckor. Vid segling blir det förstas trångt, med så många men 4–5 är inget problem vare sig man sitter nere på bänkarna skyddade från vind och stänk eller uppe på de breda sittbrunnssargarna.

— Eftersom Smaragden är tänkt att vara en snabb och lättseglad båt är alla fall och övriga funktioner dragna till sittbrunnen. Två winchar på däcket vid framkant sittbrunn och ett "batteri" avlastare hjälper till att underlätta jobbet.

— Jobbet ja — med självsläende flock finns det inte så mycket att göra på kryssen mer än att styra och njuta av farten som vid 5–6 m/s ligger strax över 6 knop.

— Med en kryssvinkel på 5–10 grader högre än omgivningen fullbordas den "totala" seglingskänslan.

— Bara för att man seglar Smaragd skall man inte tro att man därigenom är hänvisad till våra skärgårdar och skyddade vatten. Själva seglar vi gärna både långt och mycket på havet. De mål vi tidigare hade med havskryssarna som Gotland och Bornholm har vi inte släppt på. Det går

alldeles utmärkt. Lite blötare kanske det blir, men tiden man ligger ute är dessto kortare...

— Den självlänsande brunnen är också en säkerhetsfaktor. Smaragd har även deltagit i Gotland Runt.

— Det känns dessutom tryggt att veta att varvet inte har "tullat" på dimensionerna vare sig det gäller skrov, rigg eller beslag. Det handupplagda skrovet är mycket stabilt gjort. En grundkänning resulterar garanterat enbart i en bula på kölen som enkelt bankas tillbaka eller filas jämn. Kölen är nämligen av bly. Bly har också den trevliga egenskapen att inte rosta, vilket inte minst på varen är till stor glädje.

— Då Smaragden uteslutande levereras i trekvartsfabrikat har alltså de flesta inrett sina båtar själva. Alla detaljer levereras i färdiga moduler, alternativt tillsagade och klara för festsättning. Pentry och skåp är helt klara och bara att lyfta i. Kvarstår finputsning och ytbehandling — ett kul jobb.

— Hur lång tid det tar? Själva fick vi båten levererad 1 maj och vi sjösatte 1 juli samma år. Då jobbades det friskt men det visar ändå en del om omfattningen av jobbet.

Ett livaktigt klassförbund som Smaragdförbundet är guld värt för att ge stadga åt en klass. "Bulletiner" skickas ut 8 ggr om året, späckade med information om allehanda aktiviteter, trimningstips, rekommenderade kappseglingar mm.

Som exempel kan nämnas att Förbundet ordnar regelkurser, besök hos segelmakare, eskaderseglingar, träffar i skärgården, fester, skidresor till fjällen på vintern mm mm.

Allt det här sammantaget ger en fantastisk sammanhållning. Devisen "SMARAGDSEGLARE HAR KUL IHOP" håller.

Peter Lindberg
ordf. i Smaragdförbundet