

SMARAGD-SEGLING MED STORT S

Av PETER LINDBERG

De flesta har säkert någon gång "råkat" ut för SMARAGDEN under sina helg- och semesterseglingar. Ett möte som kanske inte alltid är så upplyftande när det gäller den egna båtens fartresurser.

Hastigt uppdykande bakifrån, några snabba ögonkast på — vad är det — när den kommit tvärs för att lika hastigt som den dök upp försvinna föröver. Känns det igen? Tillfällena har varit många och fler lär det bli! Skaran av seglare som vill uppleva Seglingen med stort S, som inte bara ser båten som något att bo i, växer. Föremålet för många längtan är SMARAGDEN och klassen upplever just nu en stark tillväxt: Intresset är enormt — båttypen ligger så att säga i tiden.

HUR SMARAGDEN KOM TILL

SMARAGDEN har sitt ursprung från 5.5 m klassen. Just 5.5:an anses av många vara det optimala när det gäller segling. Fantastiska fartresurser, suverän på kryssen, styv och lättmanövrerad.

Hur kan vi kombinera 5.5:ans egenskaper med en lite mer beboelig båt frågade sig SMARAGDENS konstruktör? Vad är då naturligare än att helt enkelt skala upp 5.5:ans skrovform tills vi får tillräckliga innerutrymmen. Nu är det inte helt självklart att seglingsegenskaperna skalas upp då naturens lagar inte följer en rätlinjig kurva. I SMARAGDEN:s fall är förstoringen måttlig och båtens seglingsegenskaper ligger så nära ursprunget man kan komma.

Slutresultatet har blivit en båt som storleksmässigt ligger mellan 5.5:an och 6:an. Något högre fribord och bredd samt en kölviktsprocent som sänkts till 64 för att göra den mer lämplig för utomskärssegling. Alla som har haft tillfälle att segla en 5.5:a eller 6:a på kryss i lite sjögång kan intyga hur dessa snarare går igenom än ovanpå sjöarna.

Hur har de här förändringarna påverkat farten och seglingsegenskaperna i jämförelse med sina förebilder? Positivt — blir det oväntade svaret. Jämför man med de nykonstruerade 6:orna blir SMARAGDEN frånåkt i lättvind men förhållan-

Den traditionella, långsmala båttypen har vunnit många anhängare bland seglare som gärna offrar lite utrymme inombords för en mer "exklusiv" seglingskänsla, en större fartupplevelse och en starkare närhet till vattnet.

I vår första artikel om Svenska Klasser & Förbund berättar en klassmedveten seglare om den båttyp som värmer hans och många andra entusiasters hjärtan — SMARAGDEN, en snabbseglare som hämtat sina linjer från R-regeln.



Sammanhållningen är mycket stark inom Smaragdförbundet, och ofta samlas flera tiotals båtar till kappseglingar och träffar.

Peter Lindberg, 36, är exportchef på ett framgångsrikt svenskt företag i den grafiska branschen. Uppvuxen med OK-jollen har han under 70-talet seglat mest havskappsegling med One Ton Cup i Nya Zeeland och seger i Quarter Ton Cup med Accent i Malmö 1974 som höjdpunkter.

Tillsammans med sin fru har han seglat Smaragd sedan 1979 och är i n ordförande i Smaragdförbundet.

det blir det omvända på en frisk kryss.
SMARAGDEN:s LYS-tal på 1.17
skvallrar en hel del om dess fartresurser.

LÅNGSMALT KONCEPT

Huruvida smala båtar som hämtar den nödvändiga stabiliteten från en tung köl är "bättre" än de som får stabiliteten genom stor bredd skall vi låta vara osagt. Temat har diskuterats i båtpressen i det oändliga och något entydigt svar går inte att få. Det beror helt på vad man som båtägare prioriterar. Vill man ha sittsoffor och dinett, toalett att krypa in i och stänga om sig, m m, då får det allt bli en bred båt. Nackdelarna i form av stora försegel på de ofta mastheadriggade båtarna får man så att säga på köpet. Men det finns ju motor att ta till när vinden börjar vrida emot!

Vill man däremot sätta seglingsegen-skaperna i första rummet och ge avkall på den värsta flärden, då finns det ingenting som går upp emot att sitta i en SMARAGD på en frisk kryss.

Tänk Er att logga 6—6.5 knop och samtidigt gå 10 grader högre än de flesta båtarna i omgivningen. Som sagt var — hastigt uppdykande bakifrån för att lika snabbt försvinna föröver . . .

LÄTTHANTERLIG

SMARAGDEN har en s k partialrigg där alla fall och övriga funktioner är dragna till sittbrunnen. Till så gott som 100 % används en självslående foca som fungerar förträffligt. På kryssen är det alltså bara att lägga om rodret när det är dags för att slå — enklare kan det inte bli.

I och med båtens extrema stabilitet och den lätttrimmade riggen är det mycket sällan nödvändigt att reva. Först när vinden börjar komma upp i 12—13 m/s kan det bli dags. Hur ofta är det vinden när såna styrkor under våra sommarmånader?

Jämför detta med en modern havskryssare där genua 1 snabbt får skiftas till genua 2 osv vartefter som det friskar i. Inte nog med att det är jobbigt — det blir dyrt också.

Smaragdförbundet håller dessutom ett stenhårt grepp om klassen för att förhindra att de "penningstinna" skall kunna experimentera med exklusiva material och därigenom vinna fördelar när det kappseglas. Sålunda tillåter förbundet att varje båt får ha endast ett storsegel och en foca samt två spinnakrar inmätta samtidigt. Låter det inte skönt? Slippa fundera på om man skall välja lätt eller hårdvindsseglen för dagens seglingar.

Vid Scandicapseglingar och LYS seglingar är dock genua tillåten. Förbundet rekommenderar dock att när Smaragdklassen seglar entyp enligt LYS skall foca användas.

KLASSENS TILLVÄXT

Hur kommer det sig att vissa klasser växer sig starka medan andra hastigt blommar upp för att sedan långsamt försvinna. Det är framförallt tre faktorer som spelar en avgörande roll.

1. En bra båt
2. Ett stabilt och seriöst varv.
3. Ett starkt Klassförbund.

Många klasser som har försvunnit men som egentligen borde rönt ett bättre öde har helt klart uppfyllt det första krite-



Förhoppningsvis kommer 50—60 Smaragder att ha samlats till SM-seglingarna nu i juni, vilket innebär nästan en tredjedel av det samlade Smaragdbeståndet. En siffra som visar på ett stort intresse för kappsegling.

riet. Däremot har det varit lite si och så med de andra kriterierna. De många varvskonkurrenserna har naturligtvis varit katastrofala för flera klasser.

I en del fall har nya varv övertagit produktionen men kanske inte byggt till samma standard eller ändrat på detaljer vilket ger till slutresultat att klassen så småningom består av en brokig skara båtar. Vad detta betyder för de som vill kappsegla "på lika villkor" är inte svårt att förstå.

Intresset tynar och klassen dör.

En mycket stor roll spelar de s k Klassförbunden. Ett starkt och aktivt förbund som får med sig medlemmarna är ett livsviktigt villkor.

SMARAGDFÖRBUNDET

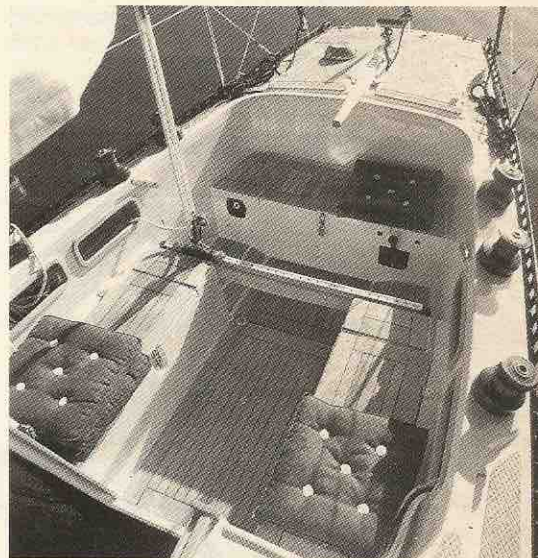
I Smaragdklassen tycker vi att vi lyckats bra, utan att för den delen slå oss för bröstet. Här tror jag att vi kanske har en hel del att ge andra klassförbund.

För det första gäller det naturligtvis att hitta några eldsjälar som har tid och lust att lägga ner lite ideellt arbete.

Smaragdförbundet är i den lyckliga sitsen att styrelsen innefattar journalist-, foto- och designproffs, tekniskt väl bevandrade personer, ekonomer m m. På så vis är det sällan några större problem att få in material och redigera detta till vår Smaragdbulletin. Denna bulletin är förbundets främsta vapen för att hålla kontakt med medlemmarna (ca 250 st) och ges ut ca 8 ggr om året. De senaste numren har svällt i omfattning och varit späckade med information om klassen och dess olika aktiviteter.

För att klara ekonomin, där just bulletinen drar en hel del kostnader, har vi hittills med framgång sålt annonsplatser i just bulletinen och i vår medlemsmatrikel. På så vis är dessa utskick helt finansierade.

Här tycker man att Svenska Seglarförbundet borde kunna göra en god insats. Av alla de bidrag som förmedlas borde även en del komma de klassförbund till godo som ligger vid sidan om OS-klasserna. Det är ändå här som den stora massan finns och där stora insatser görs för



Bekvämt placerad i brunnen akter hörn kan rotsman zick-zacka sig genom trånga farleder med hjälp av den självskotande focan.



Inredningen på Smaragd är ganska konventionell med förpik, salong, pentry och fem fullängdskojor.

breddseglingen. Något för Seglarförbundet att tänka på.

Smaragdklassen är indelad i fem regioner:

- Västkusten
- Stockholm
- Västra Mälaren
- Nyköping, Oxelösund och Norrköping
- Västervik och Kalmar

I var och en av dessa regioner sker lokala aktiviteter, träffar, regelkurser, filmkvällar m m. Dessutom seglas det en Smaragdcup i varje region bestående av ca 5 lokala kappseglingar.

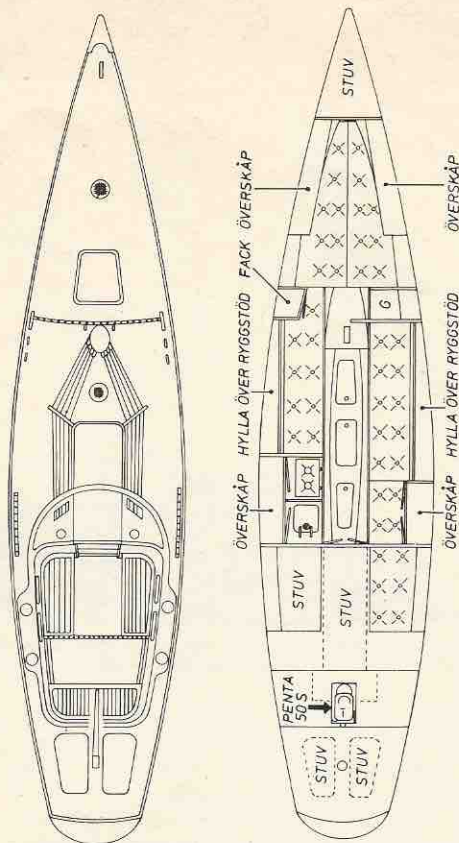
I varje region finns en kontaktman som "rapporterar" till styrelsen och förser bulletinen med "hett" regionstoff.

Stockholmsregionen har t ex nu i vinter haft regeloraklet Bengt O. Hult som ledare för en regelkurs. Besök har arrangerats hos segelmakare för allmänna tips om trimning m m. En kväll har dessutom ägnats åt taktik där en välkänd profil delade med sig av sina kunskaper. Vinterns höjdpunkt var annars en långhelg i Sälen dit en 42-fotare körde upp ca 50 seglare för skidåkning och allmän förbrödning.

Alla de här aktiviteterna inkl årets näst största begivenhet "Den Totala Smaragdfesten!" ger en fantastisk sammanhållning och lockar så många medlemmar att det är få som inte är igenkända.

INTERNATIONELLT SM I SOMMAR

Årets största begivenhet och lite av Jubileum blir Smaragdklassens första Int. SM



som seglats i Norrköping den 13—18 juni. Vi hoppas då ha samlat 50—60 båtar, vilket är fantastiskt i sig då klassen idag har knappt 200 båtar.

En tredjedel ställer alltså upp på SM vilket säger en hel del om intresset. Vilken annan klass mönstrar 1/3 av båtbeståndet till ett SM?

I och med den internationella statusen hoppas vi kunna få hit också de båtar som seglar i Finland, Norge och Danmark. På så vis ger vi lite draghjälp åt våra seglarbröder/systrar i grannländerna.

FAKTARUTA

SMARAGDEN är konstruerad av Lennart Sterner i Göteborg.

Klassen är idag spridd i hela Skandinavien och beräknas under 1984 komma upp i 200 båtar.

SMARAGD är i Sverige ofta största entypsklass bland kölbåtar på kappseglingar.

Klassen har SM status.

SMARAGD byggs i Södertälje av Rivarbåtar AB. Uteslutande rör det sig om 3/4 fabrikat, men viss självbyggnation under varvets ledning förekommer.

Den normalt händige färdigställer sitt 3/4 fabrikat på ca 300 timmar. Pris för fullt färdig båt ca 175 000:— kr.

LÖA	10.15 m
LVL	7.90 m
Bredd	2.23 m
Djup	1.70 m
Depl.	3.10 ton
Storsegel	24 m ²
Kryssflock	14 m ²
Spinnacker	80 m ²
Scandicap	7.45
LYS	1.17