

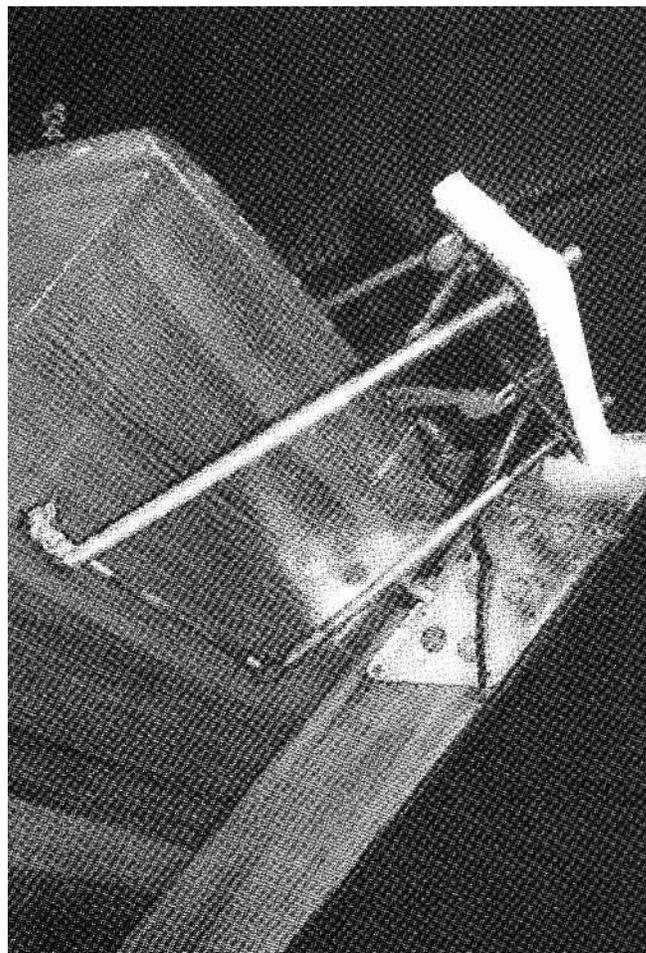
Då jag lät bygga min förra Folkbåt (F SWE 1343 "turken") tyckte jag att jag fick en rätt snygg syntes av de mest välrenommerade folkbåtsvarvens detaljlösningar. När jag ändå hade ångan uppe konstruerade jag även en helt ny typ av motorfäste. Många snurrefästen är ganska klumpigt designade och endast infästade i däcket. Man får då maximalt brytmoment från motorfästet på den svagaste delen av aktern på en träbåt (däcket). Risk för fuktinträngning i infästningarna.

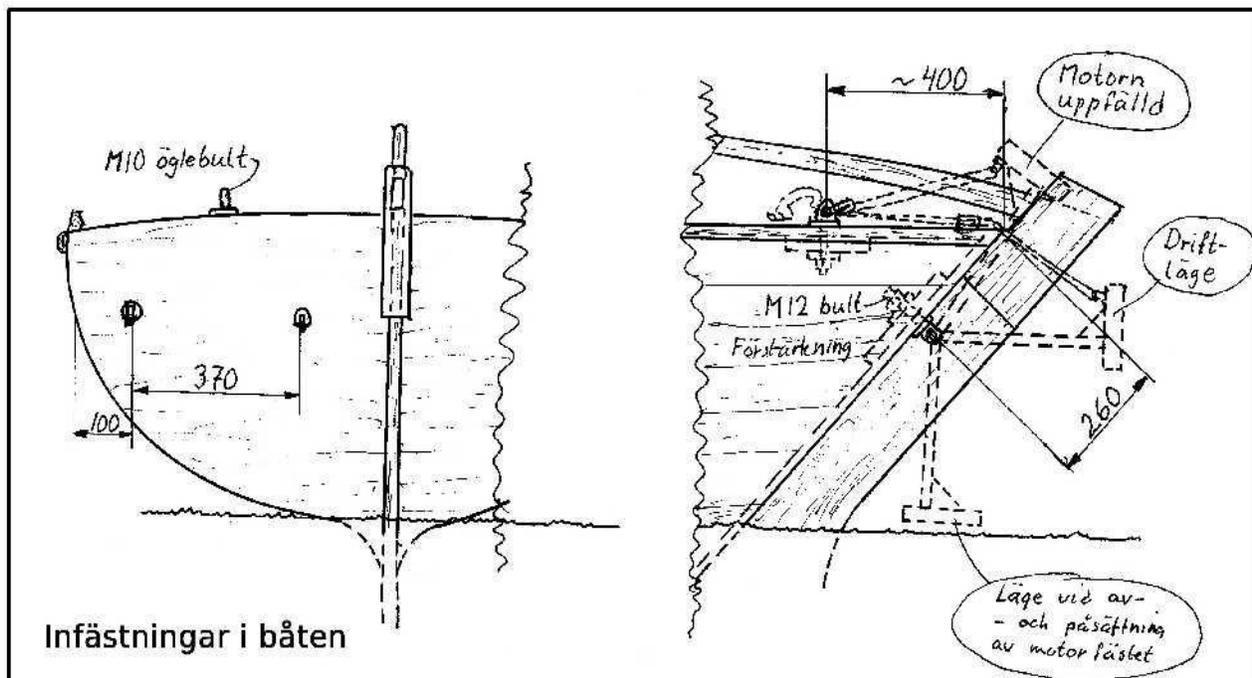
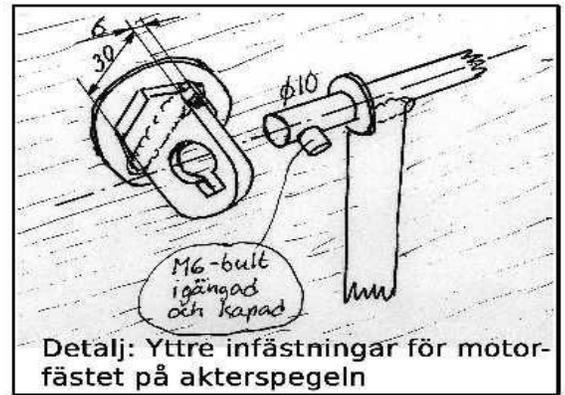
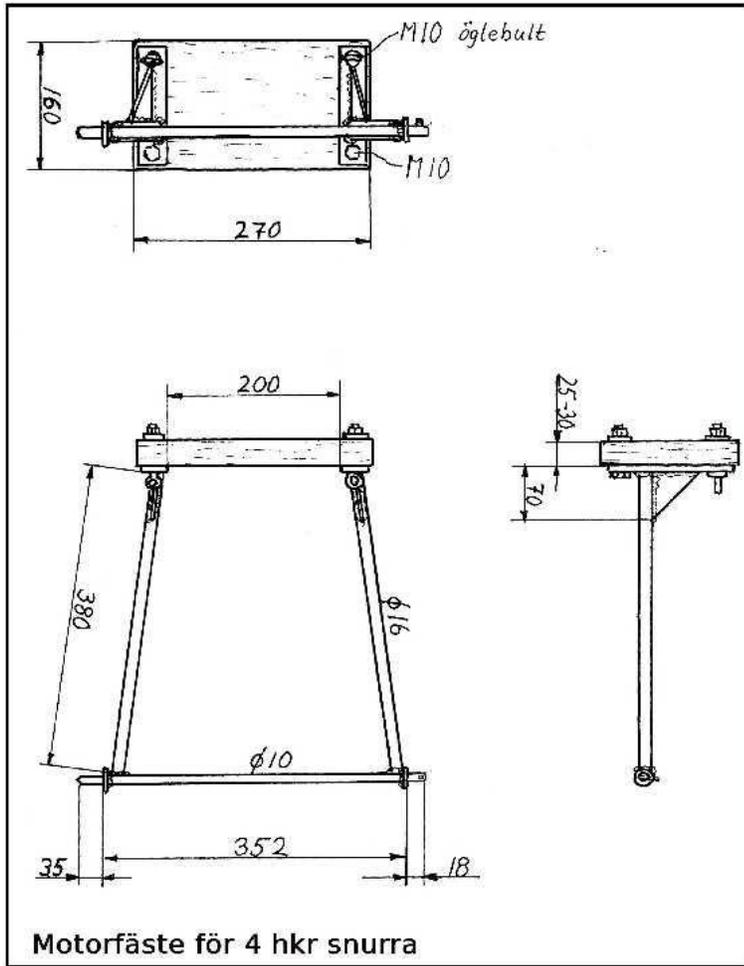
Folkebådcentralens motorfäste är ju bra på det sättet att man kan få upp motorn ordentligt upp på akterdäcket – en fördel vid hårt väder till havs. Motorn (inklusive släden) är ju lätt att ta av också, men själva motorfästet är ganska jobbigt att ta bort. I detta sammanhang påminner jag mig en incident som bör berättas: Vi hade en frisk kryss i ganska krabb sjö utanför Hallandskusten tillsammans med en annan folkbåt. Där hade man dragit upp snurran ända upp ovanför tvärsprinten i motorfästet. Båten tvärstoppade i en sjö varvid motorn fortsatte framåt, ut ur motorfästet och ner i plurret. Dom fiskade upp den med bensinslangen, men den blev visst aldrig riktigt glad igen. Sensmoral: Dra aldrig upp motorn längre än att sprinten låser både uppåt och nedåt.

Men tillbaka till ämnet: Jag knåpade ihop ett motorfäste enligt bifogad ritning. Lätt att ta av och på, och snurran kommer upp hyfsat på akterdäck – sista biten faller man upp den med sin egen uppfällningsanordning. Snyggt – då det är borttaget finns endast en mindre öglebult på akterdäck och två i akterspegeln. Nackdelar då? Ja, gasar man på ordentligt på backen måste man trycka måttligt nedåt på motorn, annars faller motorfästet upp sig. Men det lär man sig snart.

En liten förklaring till ritningarna: Motorfästet sätts alltså på genom att först trä i det i den inre öglebulten på akterspegeln. Sedan trär man tillbaka det in i den yttre öglebulten på akterspegeln. Denna är gjord som ett nyckelschakel – när motorfästet sedan vrids upp till driftsläge låses det fast i akterspegeln. Från själva motorfästplattans öglebultar går en hanfot

av 12 mm lina upp till ett schakel, och sedan vidare till ytterligare ett schakel. Dessa schaklar kan fästas i öglebulten på däck – det ena ger driftsläge på motorfästet, det andra uppfällt läge. Lätt, smidigt, snyggt.





Efter att i många år ha klättrat upp på akterdäck och därifrån dra upp blyplätten eller ankaret med ankarlinan ringlande kring benen och sedan hjälpligt stuva ankare och lina innan båten kan börja manövreras, i synnerhet om man är ensam ombord eller ensam att manövrera, började jag fundera om det fanns något annat sätt att ta upp ankaret.

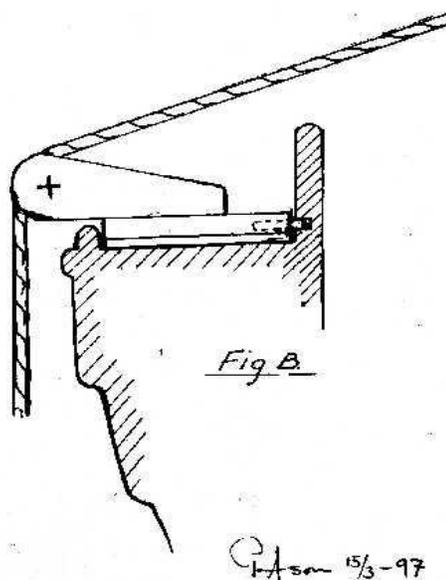
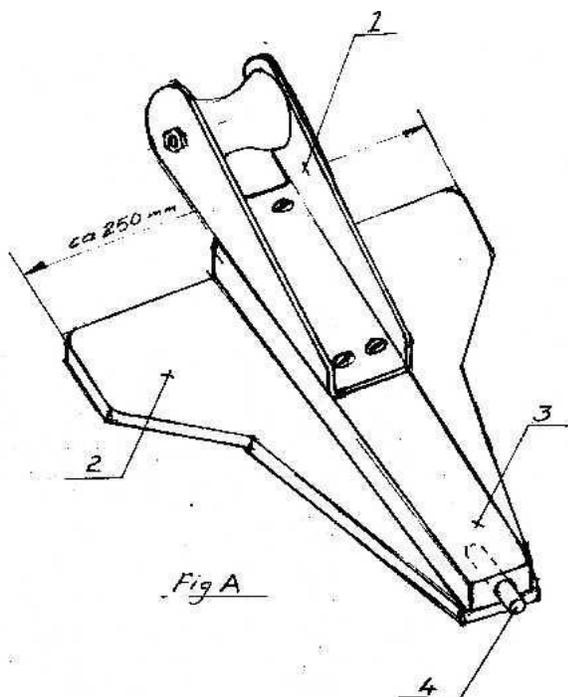
Om det skulle gå att ta upp ankaret från sittbrunnen, utan att behöva luta sig över sargen och utan att dra linan utefter bordläggningen och sargkanten, skulle det vara lösningen.

Jag köpte en standard "ankarrulle" (se fig. A) i båtillbehörsaffären och monterade den på en plywoodskiva (2). Skivans längd anpassades med några mm spel mellan fotlist och sarg. Mellan skivan och ankarrullen skruvades sen en träbit (3), som gör att ankarrullen kommer ovanför fotlisten och utanför bordläggningen (fig B).

I träbiten borrade jag in en rostfri pinne (4) med diameter 8 mm och längd ca 60 mm. Genom att borra ett hål med diametern 9-10 mm i sittbrunnssargen, utifrån, låses hela hållaren på plats och kan inte tippa när den används. Förslagsvis kan hållaren placeras akter om skotwinschen.

Om du gör en sådan här hållare, kan du bekvämt och säkert dra upp ditt ankare eller blyplätt, då du står i sittbrunnen. Med en klämrätta på insidan av sargen kan du, om du vill, låsa ankarlinan, när ankaret är i vattenytan.

När det är trångt och ont om sjörum, så får du, med denna anordning, mera tid att manövrera. Du har rorkulten inom räckhåll och kan hissa storen. När du sedan får mer sjörum, så kan du borsta av leran från ankaret eller plätten, innan du stuvar ankarlina, ankare och hållaren.



Många gamla roder börjar ju bli trötta, så båten skulle kanske bli glad av ett nytt roder. Ett kul snickarjobb som är lagom att pula med över en vinter. Här lite tips hur jag gjorde ett nytt roder till F SWE 2, Jo-Jo.

Börja som vanligt med att läsa Klassbestämmelserna, så Du inte köper fel material eller gör någon annan tabbe. Det gamla rodret kan nog användas som mall, men kontrollmät enligt Klassbestämmelserna innan Du köper material eller kör igång sågen.

Jag gjorde rodret av två hoplimmade 18 mm mahognyplywoodskivor av marinkvalite. Rodret ska ja vara min 35 mm i framkant, men det kan vara lättare att få en perfekt form på rodret om man har lite övermått på tjockleken, t ex 36 eller 40 mm. (Sedan 2007 finns också ett maxmått på roderbladet: 50 mm). Tag gärna en lätt plywoodkvalite om det finns valfrihet. All limning sker med epoxylim, som jag även använde som ytbehandling. Till ytbehandlingen går det åt mycket epoxy, räkna med ca 4 kg till hela jobbet. Se till att Du får med en handledning i epoxylimning om Du är ovan vid epoxy (West epoxy har t ex en förträfflig på 10 sidor).

När Du sågar ut rodrets form, observera att klassbestämmelserna har toleranserna +20 mm/0. Ingen minustolerans alltså. Ett litet roder vill man ju ha för att få minsta möjliga våta yta, men såga ut det med minst 10 mm plustolerans - det kan behövas när det sedan ska passas in mot akterstäv.

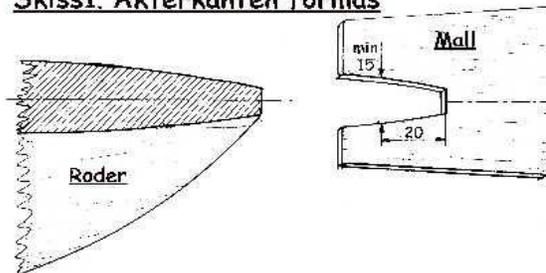
Så ska då rodersidorna formas, vilket är lätt eftersom limskikten i plywooden gör det enkelt att veta hur djupt man är nere och att man får symmetri. Grovavverka med en elektrisk handhyvel eller en bandslip med grövsta pappret. Finlira med t ex bandslip med finare papper.

## Rodersidornas form

Vänta med att forma den förligaste decimetern tills rodret hänger på båten - se nedan. Hur rodrets akterkant ska se ut är det

egentligen ingen som vet. Klassbestämmelserna säger ju att rodret ska vara minst 15 mm tjockt 20 mm in från akterkanten. Det måttet ska man naturligtvis ner till, men akter om detta är det lite oklart vad som är bäst. Att dra ihop sidorna till en spets är inte helt bra, eftersom det blir en sådan kraftig krök att man sannolikt får avlösning av vattenströmmen innan den nått akterkanten. En plan yta som är 5 till 10 mm bred akterut, och som har skarpa hörn är sannolikt optimalt. Gör en liten masonitmall att kolla akterkantens form med då du formar den - se skiss 1.

Skiss1. Akterkantens formas



## Gångjärnen

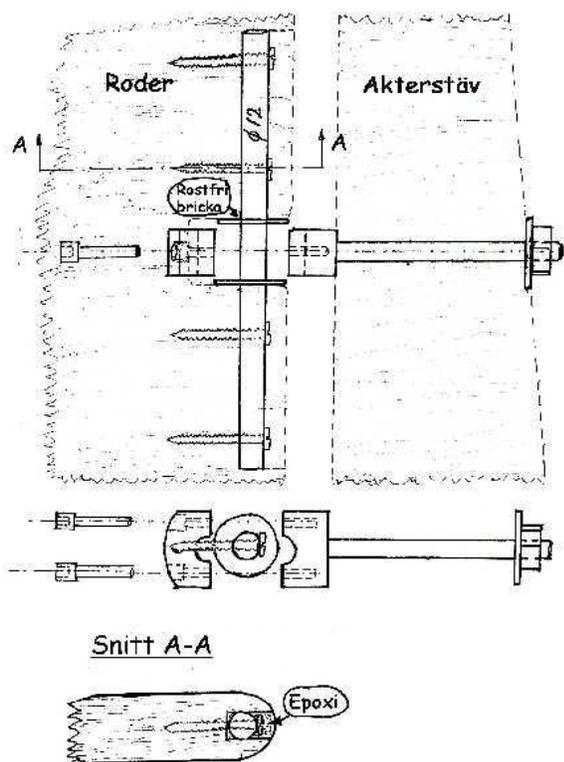
Så är det dags att klura på hur gångjärnen ska se ut. Går dom gamla att använda är ju det en möjlighet. Men oftast är väl också dom ganska slut. På en gammal träbåt är det kanske enklast att ta med dom gamla till en rostfri verkstad och låta dom göra nya med dom gamla som mall. Tänk på att det hel ska bli starkt som sjutton i slutänden bara, och det får inte heller tränga in vatten runt skruvar ed. Rejält överdimensionerade träskruv eller genomgående bult. På dom första plastbåtarna hade man på det översta gångjärnet en lång och tjock bult som gick rätt in i rodret. En dålig konstruktion eftersom det inte blev så mycket gods kvar i rodret vid sidan och akter om bulten, och fukt lätt dessutom gick in runt bulten och försvagade rodret ytterligare.

När man ska fästa rodergångjärn på akterstäv måste man tänka på att akterstäv är genomlöpt av en massa bultar upp till akterknät och till bottenstockar, så man

inte borrar rakt in i dom. Sätt fast gångjärnen i akterspegeln först, och märk av exakta lägena på rodet sen.

Jag köpte de delarna av gångjärnen som sitter i akterstäv från Folkebådcentralen, och lät själv göra gångjärnsaxlarna som sitter i rodet enligt skiss 2. Gångjärnen som sitter i akterstäv är alltså delade mitt i sina hål och delarna hålls ihop av en M6 -insexbult på vardera sidan som kan skruvas i då rodet svängs åt motsatta hållet. En elegant lösning - man slipper urtagen i rodet ovanför gångjärnen för att lyfta rodet av och på. På gångjärn nr 2 uppifrån måste fästbulten förlängas för att nå genom akterstäv. Det nedersta gångjärnet går ej att fästa med en genomgående bult eftersom akter knät sitter innanför akterstäv där. Jag fäste det genom att borra och gänga i akterstäv. Sedan dränka in hålet med epoxy, och gänga fast gångjärnet innan ! Du gängar in gångjärnet - borra ett litet lufthål från sidan in i gänghållet högst upp. Annars kommer något att gå sönder av trycket då Du gängar in gångjärnsbulten.

Skiss 2 Rodergångjärn



Gångjärnens axlar försänks ner i rodrets framkant med t ex en överhandsfräs och fästs in i rodet med rejäla skruv. Efter att ha passat in rodet mot akterstäv dränks alltsammans in i epoxy så ett en jämn framkant fås. Urstarkt och liten risk för vatteninträning i roderplywooden runt gångjärnen. Var inte ledsen om det blir lite bred springa mellan roder och akterstäv, det fixar vi nedan.

## Roderhuvudet

Det enklaste är ju att köpa ett rostfritt roderhuvud från Folkebådcentralen. Lite passvirke kan behövas, men en snabbmonterad och bra lösning fås.

Jag ville dock ha kvar utseendet av ett gammalt ekroder. Så först limmade jag på 3 mm ekfaner på båda sidorna och på akterkanten av rodet ovanför vattenlinjen. Jag fick då också den tjocklek som behövs upptill eftersom rorkulten bör vara minst ca 42 mm tjock för att hålla. Sedan gjorde jag ett traditionellt ekroderhuvud, dock så lätt som jag vågade. I vart och ett av de fyra hörnen runt rorkultstunneln satte jag en genomgående rejäl 4 mm kopparnit som jag inte försänkte (svår att få tag i i Sverige i tillräcklig längd - se [www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)). Det är ju här påkänningen på roderhuvudet blir som störst vid en idiotsväng med rorkulten, och det hela blev också en estetisk knorr rycker jag.

## Rodrets förliga kant

Nu ska rodet passas mot akterstäv så att optimala strömningsförhållanden fås. När man kryssar bör vattenströmmen på båtens lovertssida ha en så jämn yta som möjligt att passera över. Lovartssidan är ju vingens (= kölens+rodet) läside hydrodynamiskt sett. Andra sidan har mindre betydelse. Normalt sett så vinklar man väl rodet ca 4 grader på kryss för att kompensera för lovgirighet.

Vrid alltså roderbladet ca 4 grader och försök slipa ner ( eller spackla upp) rodersidornas förliga del och/eller akter-

stävén så att en någorlunda jämn övergång fås från kölén/akterstävén till rodersidan på båtens "lovartssida". Vrid sedan rodet 4 grader åt andra sidan och fixa motsatta sidan på samma sätt. Tänk dock på att rodrets framkant måste vara min 35 mm tjock enl klassbestämmelserna.

## Roderspringan

Roderspringan bör vara så smal som möjligt, 1 mm är väl optimalt, så att inte rodet kärvar. Vid kryss kommer vatten att tryckas från kölens trycksida till kölens undertryckssida genom springan, och det går det åt energi till. Hur stor betydelse detta har vet som vanligt ingen dock. För stora roderspringor fixas galant på följande sätt: Haka av rodet och slipa vid behov rodrets framkant så gott fäste fås för Polyuretanspackel ( t ex "Sikaflex 291"). Täck akterstävén med gladpack så att inte spacklet fastnar där. Häng på rodet. Tryck in spacklet från båda sidorna i springan så att den blir helt full med spackel. (Om Du har delbara rodergångjärn enl ovan så skruvar Du inte ihop gångjärnen, utan trycker upp rodet på plats med spännband e d, annars får du inte bort rodet sen eftersom rodet måste kunna svängas då man demonterar det). Låt torka. Tag av rodet. Komplettera eventuella gropar med spackel, och forma sedan framkanten med t ex bandslip med grovt papper så att en rund framkant fås. Obs att "läppar" e d är förbjudet enl klassreglerna.

## Ytbehandlingen

Det hela börjar nu se väldigt tjusigt ut, och endast ytbehandlingen kvarstår. Jag valde epoxybehandling, d v s en tjock epoxyhinna över rodet som förhoppningsvis förhindrar vatteninträngning i plywoodén. Obs att varje kvadratmillimeter måste vara täckt, annars fås motsatt effekt - vatten som trängt in torkar aldrig. Minst 3 lager epoxy måste det vara överallt. Missa inte att spackla de hål i fanerskiktens ändträ som alltid uppstår då man tillverkar plywood. Man kan blanda lite färgpulver (gullockra, grön umbra ed) i de olika skikten så är det mindre risk att man sedan slipar igenom alltsammans någonstans. Man kan också lägga ett lager glasfibermatta i epoxyn om man vill vara säker på att inte slipa igenom det. Jag valde att inte ha matta - känner en olust att plasta in trä i ett stumt plastskal. Över vattenlinjen fernissade jag, men epoxy ända upp går ju bra om man sedan täcker den med UV-skyddande fernissa. Särskilda epoxyprodukter som UV-skydd finns också.

Ja. Så var det hela klart. Ett starkt och snyggt roder som ser ut som ett ekroder, men bara väger 16 kg (minimivikten är 15 kg). En Folkbåt ska ju vara lätt i aktern.

Jag har i några år seglat med en stormstor som fungerar utmärkt, och som tillverkats av ett begagnat (men inte alltför dåligt) storsegel. Folkbåten klarar ju ganska hård vind orevad, men att man aldrig behöver reva är ju en myt. Och särskilt när man har med gäster ombord som blir rädda (min hustru t.ex) så sitter en stormstor som gjutet. Seglingen blir lugn och trevlig trots blåst.

Jag har gjort jobbet själv, men det kräver ju att man har tillgång till en segelsömmarmaskin eller liknande. Men själva syjobbet tar endast någon timme, det borde en segelmakare kunna hjälpa till med.

Jag gjorde så här:

Seglet läggs ut på en plan yta, och en lina läggs i en jämn båge från toppskäddan längs förliga kanten på lattorna och vidare ner till skothornet. Se bild. Rita på seglet längs linan. Strecket ska börja i toppskäddans hål för storfallet, och sluta i skothornets öljet. Klipp ca 5 cm akter om strecket. Lattorna försvinner alltså, och seglet får en negativ akterrunda utan lattor.

Lägg en 5 mm försträckt dacronlina (eller annan stum lina) på strecket och vik över och fålla. Det kan bli lite tjockt och knöligt nära toppskäddan och nere vid skothornet på grund av alla förstärkningar, men lite handjagande och improvisation löser dock det. Gör sedan ett hål i toppskäddan straxt under hålet för storfallet, och två små hål (gärna med lödkolv) i seglet så att linan kan träs igenom seglet och knyts i toppskäddan upptill, och öljetten vid skothornet nertill. Avpassa linans längd så att den tar upp lasten i akterliket utan att seglet stänger i akterliket. Den sista finjusteringen av linspänningen gör Du nere vid skothornet med seglet hissat i lite vind. Din stormstor är klar!

Jag har använt stormstoren ett flertal gånger, och den fungerar till stor belåtenhet. Båten blir en aning fallgirig, men ej störande. Den seglar utmärkt på kryssen.

Ett alternativ är naturligtvis att sy i ett knytrev på en gammal stor. Då bör man dock ha en förstärkning av likrännan (om man har trämast) just där toppskäddan hamnar. Likrännan är ej gjord för att ta upp kraften bakåt som uppstår.

Fast monterad badstege brukar inte vara så vanligt på folkbåtar, i alla fall inte kappseglande. Under många år har jag önskat en bra badstege att ha under cruisingseglatser. Har provat några lösa som inte fungerat bra. Behovet av räddningsstege blev uppenbar under en tisdagssegling förra säsongen då en gäst på en annan båt trillade i sjön under ganska hårt vind. Då man bara var två personer ombord fick jag skicka över en av mina gästar för att hjälpa till.

Nu har jag emellertid hittat en utmärkt bad- och räddningsstege. Den kan ses på danska folkbåtsförbundets hemsida under rubriken **Goda Tips**.



Den aktuella stegen är lätt, inget hinder för kappsegling. Den monteras på akterdäck och fälls ner i vattnet. Den förlängs teleskopiskt till lagom längd. Fungerar utmärkt att klättra ombord på själv. Har nu seglat en halv säsong med den, som väl är har jag inte behövt använda den som räddningsstege. Stegen finns att köpa i bl.a. välsorterade båtillbehörsaffärer. Priset ligger omkring 600-700 kr. Kan verkligen rekommenderas.



#### Redaktörens anmärkning:

Stegen finns på bl.a. Erlandsson Brygga och på SeaSea. Jag har själv monterat en stege med 3 steg, men hade nog föredragit en med fyra steg, eftersom det blir lättare att ta sig upp, 3-stegsvarianten har en utfälld längd på 880 mm och eftersom avståndet till vattenytan vid akterspegeln är ca 700 mm blir det inte så mycket av stegen som sticker ner i vattnet. 4-stegs varianten har en längd på 1165 mm och då blir det mycket lättare eftersom den sticker ner nästan en halv-meter. Hopfälld på däck är stegen med 4 steg 40 mm längre, 400 resp 360mm.

Under de tre första åren jag hade min träfolka var det likadant varje vår: Var fasen har jag mina skrapor, slipklossar och slippapper?

Hur skulle jag få ordning på alla slippapper som i höstas låg i en enda röra i en plastkasse? I bästa fall låg slipklossarna i samma kasse. Skraporna låg i någon låda, antingen i båten, förrådet eller i garaget, och slipmaskinerna i ytterligare en låda någonstans.

Förra våren bestämde jag mig för att få ordning på eländet!

För ett antal år sedan gick jag, glad i hågen, till vår livsmedelsbutik med två drickabackar, den gamla typen utan mellanväggar, som hade stått i förrådet några år. Här skulle tjänas pengar, för tidigare brukade jag få 25:- per styck för dom.



"Det var länge sedan vi slutade ta emot dom där!" sa handlarn.

Det var tur det, för nu när jag har båt har dom verkligen kommit till användning. I den ena har jag färgburkar, penslar och lösningsmedel, och i den andra har jag gjort så här:

Vid ett besök på IKEA sålde dom ut begagnade hängmappar på fyndavdelningen. Jag köpte en 10-pack och märkte upp dem med de vanligaste grovlekarna på slippapper, från 40 till 400. 320 och 380 fick samsas i samma mapp, för dom användes inte så ofta.

Mapparna, bredd ca 32 cm, passar perfekt i backen och då får även skrapor, slipklossar, planslip och slipmus plats. Att ha allt samlat på ett ställe underlättade verkligen vid senaste vårrustningen.

Hängmappar kan beställas i en bokhandel eller kontorsvaruhandel och backar kan du få tag på hos ????

SLIP WELL!

Jag vet inte hur vanligt det är med ett ekolod i en folkbåt, men eftersom jag inte har något batteri i båten, så har jag inte ens kommit på tanken att installera ett. Däremot har jag ibland önskat att veta lite mera exakt hur mycket vatten jag har, eller rättare sagt, kommer att få, under kölen lite längre fram, särskilt här i Helgasjön där det på många ställen är ganska långgrunda stränder. Därför tillverkade jag ett enkelt kastlod. Jag läste i en båttidning hur man skulle smälta bly och gjuta ett blylod, men det blir trots allt lite bökgigt.

Jag gjorde istället så här: Gå och köp ett enkelt parasoll med ett plastklätt järnrör, ca 25mm i diameter, eller så har du sån tur som jag hade och hittar ett kasserat parasollrör på sophögen efter varvsstädningen.

Fördelen med att det är plastklätt är att järnrör rostar och kan lämna fula märken, både på båt och på kläder. Såga av en bit på ca 25 cm och släng resten. Platta till ena änden i ett skruvstäd eller med en hammare. Runda av den tillplattade änden med en fil och fila bort vassa grader som kan ha blivit vid kapningen. Borra ett 8 mm:s hål i den tillplattade delen för att fästa kastlinan i, och ytterligare 4 - 5 hål genom röret för att lodet skall sjunka någorlunda snabbt. Dessutom var jag tvungen att pressa fast en stålbult, M10 x 100 mm, med hjälp av skruvstycket, i nedre delen av röret. Varför förklaras senare.

Som kastlina använder jag ca 8 m vanlig flagglina. Hur lång lina du vill ha bestämmer du själv, men minst 8 m verkar vara en bra längd. Jag har sedan gjort knutar längs linan med fästpunkten i röret som utgångspunkt, eftersom jag räknar med att röret vid dyg botten kommer att stå rakt upp, och lägga sig ner på hårdare bottnar.

Den första knuten har jag gjort vid 1,2 m, så djupt som min folkbåt sticker, nästa vid 1,3 m, nästa vid 1,5 m, 2 m, 3 m o.s.v. För att enkelt kunna läsa av djupet på avstånd, limmade jag två fyrkantiga frigolitbitar runt linan ovanför 1,2 metersknuten och klädde klossen som blev resultatet med röd spinakertape, vidare två rundade halvor, som en cylinder, ovanför 1,3 m:sknuten, lindad med gul tape, och sist två fyrkantiga bitar ovanför 1,5 m:sknuten, lindade med grön tape.

Vid två m, två knutar + två slingor grönt taglingsgarn, tre m, tre knutar + tre slingor grönt taglingsgarn, o.s.v. Frigolitflötena får inte vara mer än ca 4 cm i diameter, för annars sjunker inte röret till botten! Det var för att få mera tyngd som jag var tvungen att pressa fast den där extra bulten i ändan på röret. Formen och färgen på flötena gör att man lättare kan avläsa djupet, även om man skulle råka ha motljus. Längden på kastlinan avgörs av hur stora djup man vill kunna mäta. Djupare än 4 m måste man ha längre lina och ännu mera tyngd i röret. Gör gärna en ögla, som du kan trä runt handleden, i änden av linan, så slipper du dyka ner och kolla hur djupt linan sjönk när den slant ur handen.

Användningsområdet för ett kastlod ser jag i första hand kan vara när man försiktigt närmar sig en okänd brygga, strand eller badvik. Försiktighet fordras eftersom lodet knappast kommer att lägga sig på en sten som sticker upp.