



2008-11-04

Vegaklubbens Artikelsamling

Häckroder

Följande texter är hämtade från:

Vegablad nr 2 1991
Vegablad nr 4 1994
Vegablad nr 4 1997
Vegablad nr 2 2000

TEKNISKA SPALTERNA

HÄCKRODER.

I förra numret hade vi ett upprop beträffande häckroder och intresset tycks vara mycket stort, många har ringt och hört sig för. Flera som redan monterat häckroder har ringt eller skrivit och här återger vi några stycken. De påminner ganska mycket om varann och båda är lätta att återställa i originalskick, ifall man vill kappsegla enligt entypsregeln. En liten varning

kan vara på sin plats. Dimensioneringen av ingående detaljer bör vara väl genomtänkta för att undvika obehagliga överraskningar i hårt väder. Påkänningarna på rodet kan vara betydligt större än vad man kan föreställa sig, ta med dig den gamla rorkulten om olyckan skulle vara framme.

Per Wasberg

VEGA-1655

Sommaren 1989 stod det klart för mig och min hustru att vi inte klarade av att ligga ute med vår H-båt längre. Ryggen klarade inte att endast kunna ligga eller sitta. Vad göra? Sluta segla eller köpa större och bekvämare båt. Det blev det senare, och då återstod att välja båttyp. Min seglarbakgrund är: Bohuseka, Blekingeka, Framkoster (25 kvm), Norsk spissgatter (7 ton), Askeladd! H-båt (1972). Efter marknadsundersökning där det stod klart att Vega var mycket prisvärd blev nr 1655 Alida vår på sommaren. Så ut och segla! Det blev både positiva och negativa erfarenheter.

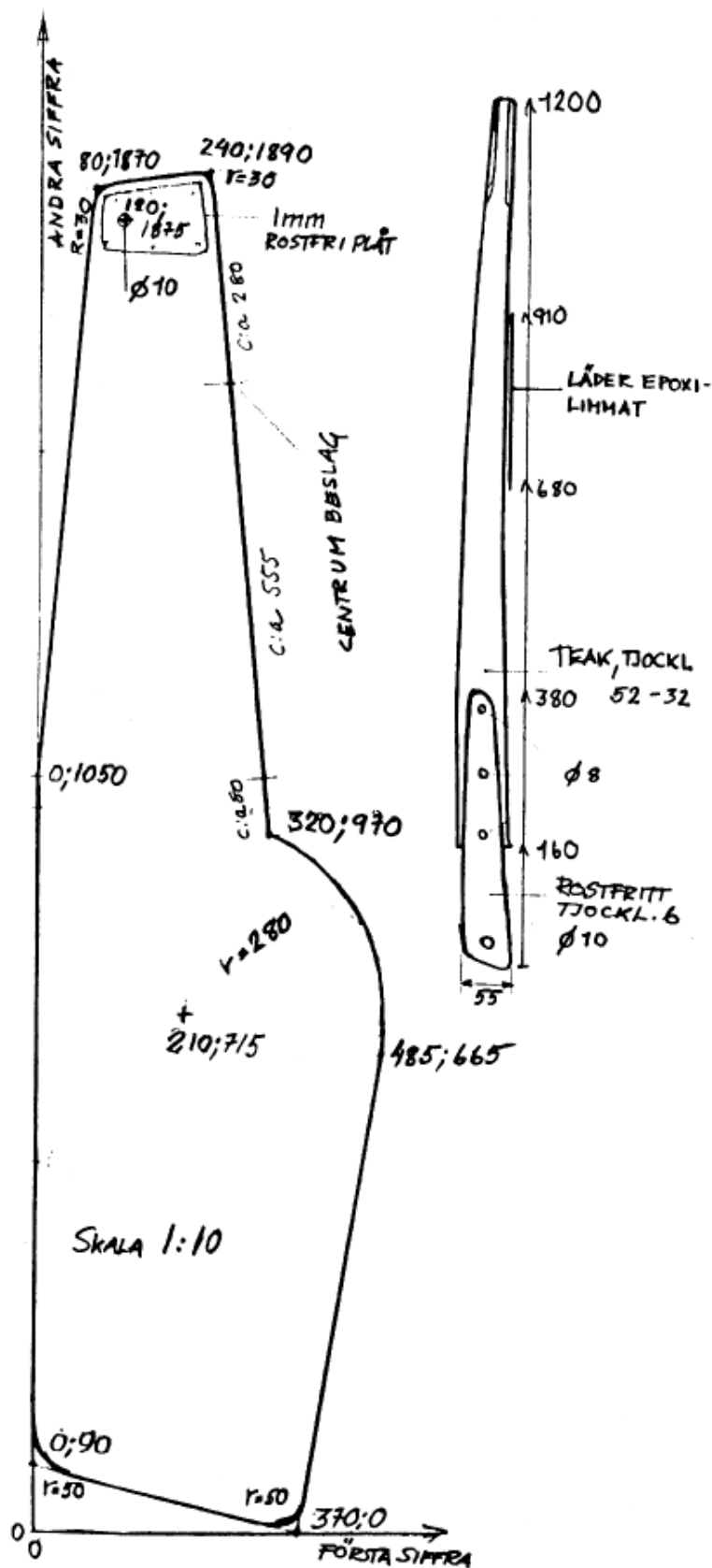
Positiva: Hon seglade generellt sett bättre än jag trott. Om man behandlade henne ungefär som kostern stoppade hon inte upp så farligt i motsjö (något man varnat mig för). Och så in i norden bekvämt i hamn! Dessutom en motor som faktiskt startade då man vred på en nyckel. Jag har förut haft inombordsmotor endast i spissgattern, och den startade nästan aldrig.

Negativa: Jag kunde inte vänja mig vid att ha rorkulten framför skotet. Det trasslade in sig hela tiden. Dessutom

var rorkulten ivägen hela tiden, eller rättare sagt besättningens och även mina egna ben var ivägen för rorkulten. Vidare var det svårt att backa och även att ge en "puff" framåt för motor. Nu var jag inte så bortskämd med motor så det var inte så störande. Sen fanns det andra saker som var negativa men det tar jag upp senare. Beslut hösten 89; Nytt roder!

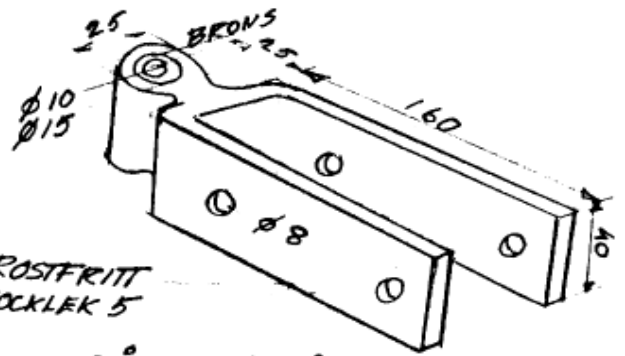
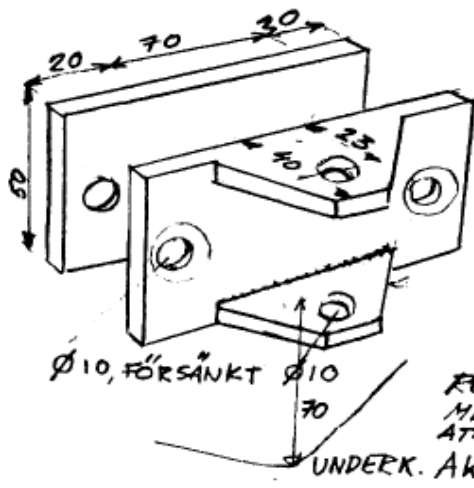
Jag började med att ringa Per Brohäll, som fastän han var mycket sjuk, skickade mig två förslag, ett frihängande, och ett med en skädda. Dessutom kopia av ett brev från 1976 var han avråder från att ändra. (*Vi återkommer till dessa förslag i ett kommande nummer. RED*)

Jag gillade inte något av Brohälls förslag utan ansåg att man skulle ha ett något balancerat roder ej för starkt! (Se nedan) Vid en promenad på Björlanda Kile träffade jag en Vegaägare som just tagit upp sin båt, Den var försedd med ett sådant roder. (Jag har tyvärr tappat bort hans namn) Han hade bara goda erfarenheter av sitt roder och skickade mig en ritning. Med den som underlag tillverkade jag mitt roder.



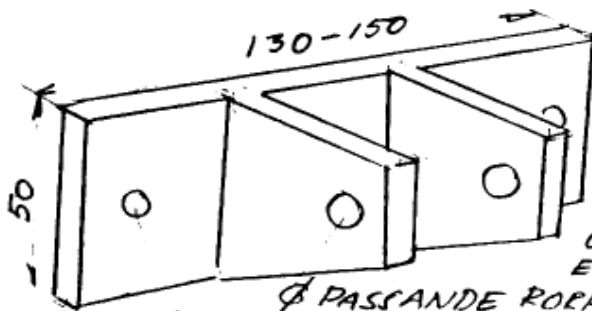
Rodret är gjort av tre lager 15 mm plywood av den billiga mahognysorten. En skiva räcker gott. Jag limmade med cascofen och använde tvingar längs kanterna och 6 st genomgående 10 mm bultar med stora brickor längre in på ytan. Bultarna slogs sedan ut och hålen spacklades med plasticpadding. Så formning av "undervattenskroppen" med elhyvel och bandslip, och sedan två lager 350-grams matta. Spackling, slipning och till slut målning med tvåkomponent "Albinvit". Slutlig tjocklek blev 50 mm. Beslagen svetsades av rostfritt stål av en bekant. Att notera är att "axeln" är en genomgående rostfri stång. Det är alltså lätt att ta av resp. sätta på rodret.

Det gamla rodret sitter kvar. Rorkulten ligger längst ner i styrbordsbänk och rodret är låst med ett beslag till akterskottet i sittbrunnen. Genom att lossa två skruvar och en bult kan rodret frigöras och den gamla rorkulten sättas på. Jag kan alltså vid ett eventuellt roderhaveri använda det gamla rodret. Det nya rodret är också medvetet såpass svagt att jag tror att det och inte akterspegeln går sönder vid för stor påkänning. (Åkterspegeln visade sig vara av mycket kraftigt laminat.) Badstegen är flyttad till babordssidan och fungerar lika bra där både vid bad och då man skall gå i dingen. Storskotet hann jag inte åtgärda i våras utan det skall jag göra till våren. Jag skall fästa en skotbom mellan sidorna i sittbrunnen på så sätt att den är lätt att ta bort i hamn men ändå stark. Jag funderar på lite olika konstruktioner för fastsättningen. Nackdelen med att ha skotet där är att man inte kan få ut skotpunkten i lä, men den nackdelen är mindre än den man får om man har storskotskenan på bridgedäcket, nämligen att skotet tar i sprayhooden. Jag skall låta den gamla skotskenan sitta kvar. Om jag vill använda det gamla rodret är det ju enkelt att skifta över skotet. Erfarenheterna av det nya rodret är mycket positiva. Hon styr utomordentligt och med lagom "rodertryck". För motor kän jag backa hur som helst, i princip kan jag fickparkera.



RÖSTFRITT
TJOCKLEK 5

RÖSTFRI STÅNG 650 LÅNGA
MED PASVETSAT "HUVUD" SÅ
ATT DEN EJ KAN ROTERA
UNDERK. AKTERSPEGEL



ÖVRIGA MÅTT
 EFTER EGET RÖRHUVUD
 ϕ PASSANDE RÖRHUVUDETS BULT
 ϕ PASSANDE GROV PLÅTSKEUV

VEGA-725

Hej Per! Jag såg ditt upprop om erfarenhet av häckroder på Vega i nr 4/90.

Vi köpte vår Vega sommaren 1987 (1970 års modell) efter påtryckningar från goda vänner som seglat Vega ett par år. Vi hade aldrig seglat tidigare och tyckte Vegan verkade vara en trygg och snäll båt som kan förlåta litet misstag. Att det inte gick att att backa slalom med henne hade vi hört, och det stämde, men ibland blev pulsen onödigt hög vid backning i trånga vikar.

Första vardagen efter midsommar 1989 låg i i Ostholmsfladen utanför Möja. Dags att proviantera färskvaror kommenderade besättningen och kossan styrdes mot Kyrkviken på Möja. Vi var inte ensamma där! Fler än vi hade efter midsommarens fröjder slut på provianten. Det var 100-talet båtar i viken som försökte hitta tilläggsplats, vända i viken, trassla upp sitt ankare som någon lagt en eller flera linor över etc etc. Det blåste ca 10-12 m ostligt rakt in i viken! Goda vänner som kommit tidigare visade från yttre gästbryggan var vi kunde tränga oss in. Luckan var högst 1 m! Vi kom in och med kort ankarlina låg i tight. Upp och handla. Trångt i butiken, trångt på kondis, lång glasskö och kö till friskvatten. Vi (och alla) hade verkligen valt rätt provianteringsdag! Alla ombord! Släpp förtampen! Ankarlinan matas in... vad i...nyanländ båt ser vår lucka och skall in innan vi kommit ut och fått upp ankaret. Resultat, han lägger sig över vår ankarlina. Vinden har friskat i ytterligare och nosen svänger in mot viken. Pulsen 180, men äntligen kommer vi loss och sänder mörka blickar till den andra båtens "skeppare"! Det är för trångt att vända, måste backa ut i motvind ca 40 - 50 m som just då är en VÄLDIGT lång sträcka. Det gick, men i den stunden lovade jag mig själv ett nytt roder!

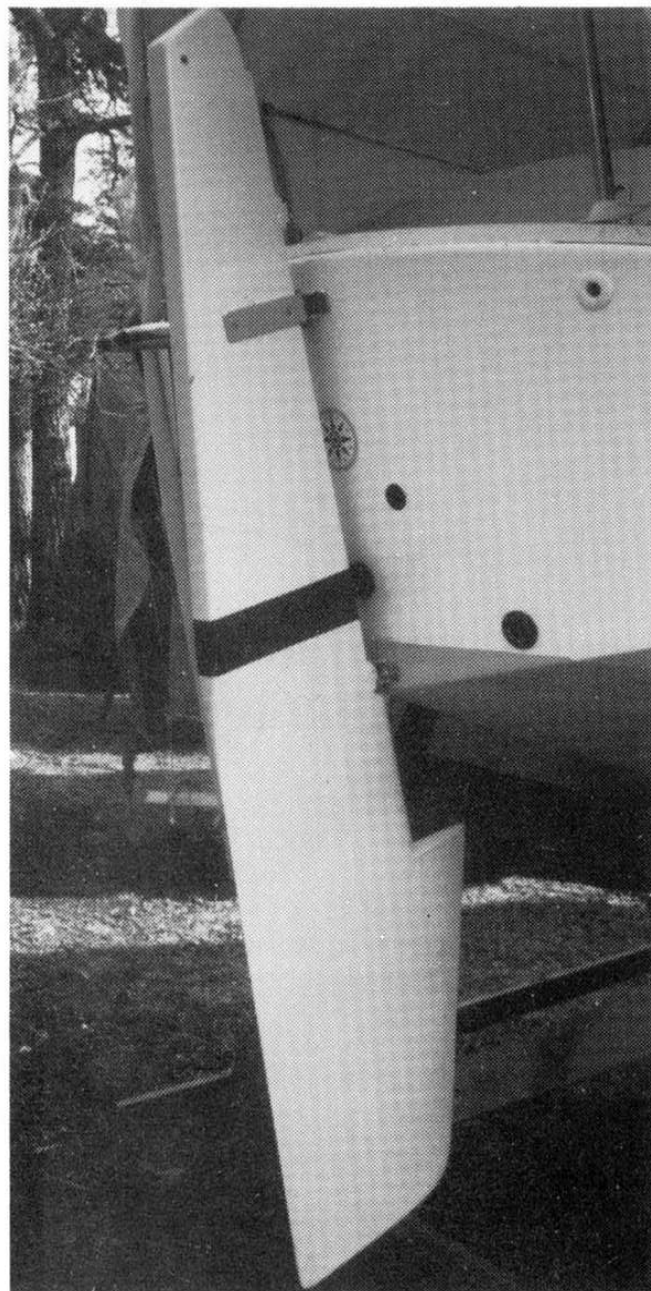


Bild 1.

-Badstegen är flyttad och de gamla hålen f.n. täckta av täckbrickor i väntan på plastning.

-Roderbeslagen monterade.

-Akterspegeln har inte förstärkts. Efter en sommars segling tyder inget på att det skulle vara nödvändigt.

-Maxi 77:an roder täcker inte upp mot Vegans botten. Här måste en bit plastas i.

Bild 2.

-Tre bitar divinylcell "limmades" ihop med Plastic Padding, formades efter roderprofilen och "limmades" fast vid rodret med PP.

-Divinylcellen grovspacklades.

-Efter härdning lades 2 lager glasfiber och plast.

-Härdning.

-Spackling-härdning-slipning ca 5 gånger.

-Inprovning och därefter grund- och bottenfärg på rodret.

-Det blå bandet på rodret är original från Maxi.

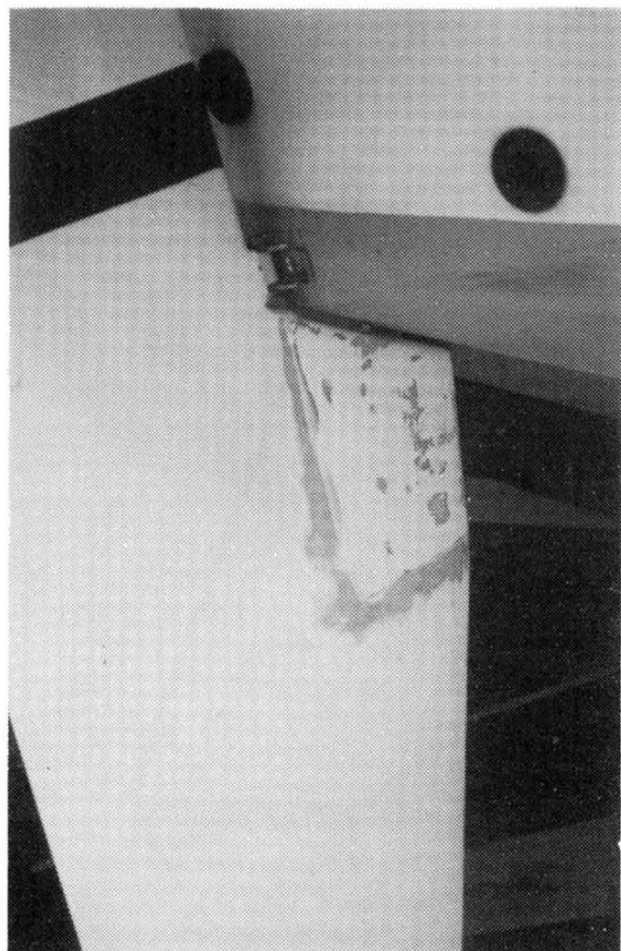
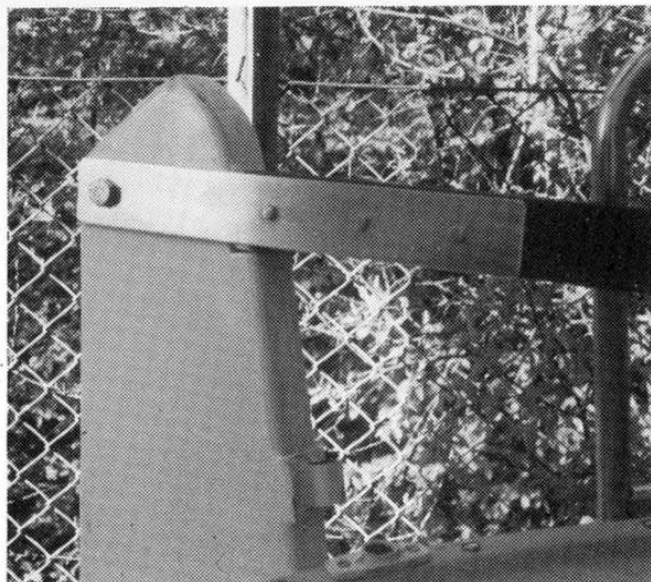


Bild 3.

-Rorkultsbeslag och rorkult på plats.



Bild 4. Rorkulten är en egen historia. Den gamla dög inte, var för kort. Besökte då Tackel och Tåg på Skeppsholmen. Där hittade jag två ej använda reservrorkultar till SWAN-båtar! Ja just det, vår modifierade Vega har en Swanrorkult. Den gamla ror-

kulten kapade jag (tips från V-ås) och bultade fast mot skottet. Kan användas som nödroder genom att jag borrade ett par hål till där bultar kan träs igenom för att bulta fast den bortkapade delen av rorkulten. Känns mycket tryggt.

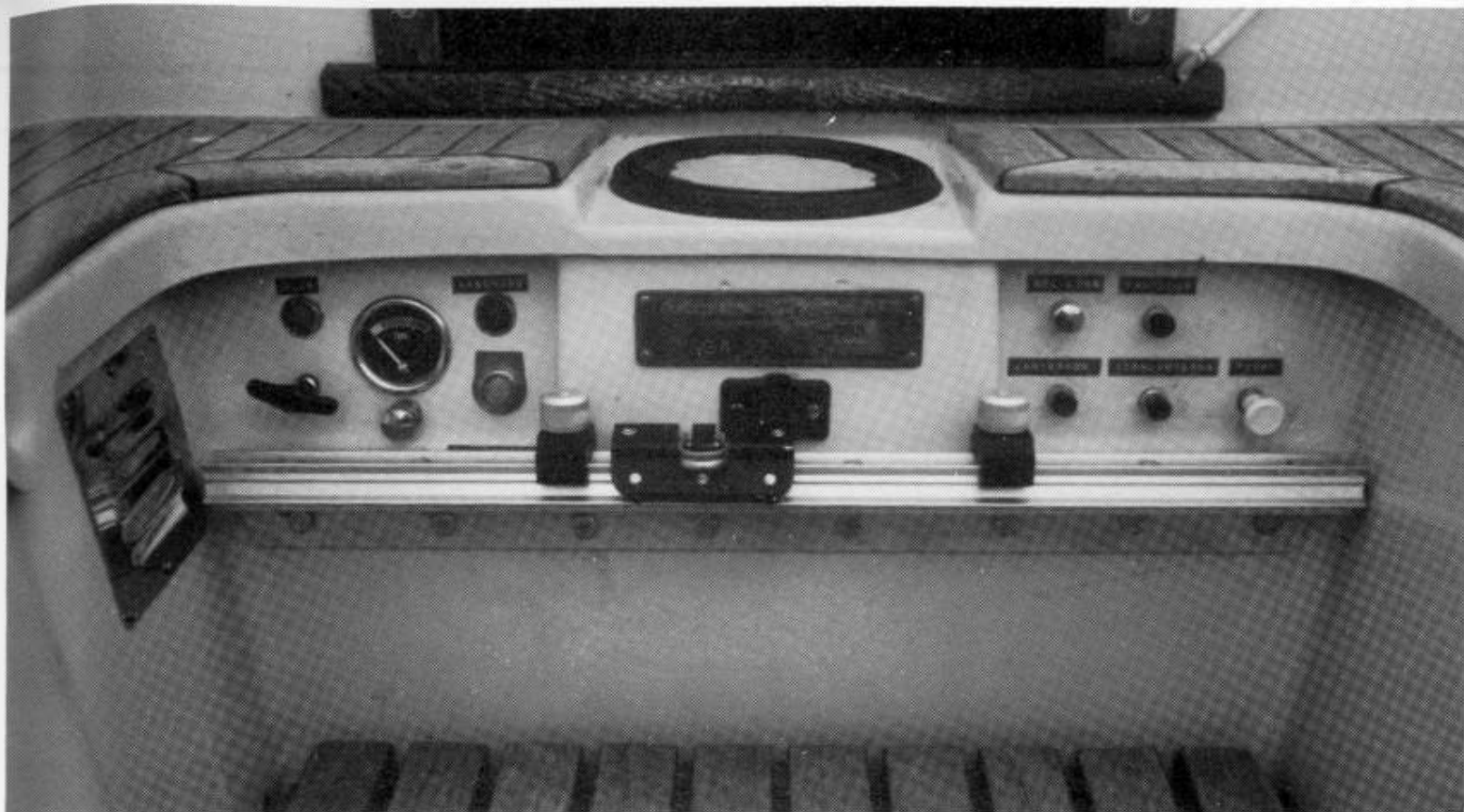


Bild 5. Här har skotskenan monterats i bridgedäckets akterkant. Skenan är placerad på en vinkelprofil av 6 mm aluminium och rejält fastbultad. Gamla skotskenan sitter kvar och kan användas fortfarande om det skulle behövas.

→
Fick på hösten kontakt med en kille i Västerås som själv byggt ett utanpåliggande roder efter mall av Maxi 77. For till Västerås och fotograferade hans båt och roder som då befann sig på land. Att själv tillverka roder och beslag räckte inte min tid till. Nej, det fick nog skrika i plånboken tyvärr. Mitt i vintern passerade jag Norrköping under en tjänsteresa och gick då in till Maxi-säljaren och frågade efter beg Maxi 77 roder. Negativt, men han visste en kille som köpt ett nytt roder för att sätta på sin 77, med sedan bytt båt och hade rodet kvar. Det blev affär på rodet och även hjälp med att beställa beslag till detsamma samt rorkultsbeslag. Totalt kostade roder, beslag och rorkult ca 6.000:-.

Nå vad är plus och minus med utanpåliggande roder? Ja, helt klart är att backningsegenskaperna har förbättrats avsevärt. Det är trevligt att i stort sett backa dit jag vill och inte dit Vegan vill. Sittbrunnen är fri från rorkult

och känns mycket stor. Har blivit avsevärt lättare att styra vid motorgång i låg fart. Trycket i rodet vid hård halv vind är nästan helt borta och hon känns välbalanserad. Det var det positiva. Litet smolk i bågaren finns också. Besättningen gillar inte skotskenans placering, som stultit en bra barnplats mot ruffskottet d v s stor-skotet snärtar fram och åter vid slag så att den yngre besättningen måste hålla in benen på sittbrunnsbänken för att inte råka illa ut (träningssak!). Vid motorgång rör sig rodet litet av propellerströmmen, inte besvärande, men en viss rörelse är det.

I det stora hela är vi mycket nöjda med Vegan och trivs med de nya egenskaperna även om hon inte är en entypsbåt utan en Skvader av Vega, Maxi 77 och Swan!

Bästa hälsningar

Rolf Hammarberg
Blåarvsgränd 8, 162 45 Vällingby
tel 08-739 10 96

TEKNISKA SPALTERNA

Om häckroder

Min båtkompis Håkan Idensjö och jag äger sedan oktober 1993 Vega 2783. Vi förvärvade flytetyget av ett konkursbo. Båten var i dåligt skick, varför vi måste anlita två båtvarv för reparation. För reparation av motor och byte av axel och reversering anlidade vi Ekenås Varv AB. Varvet ligger söder om Kalmar tel 0480/331 22. Det arbete detta varv utförde är vi nöjda med och vi rekommenderar varvet för andra Vega-ägare.

I samma by ligger Bertil Lunds Båtvarv, som utför träarbeten och bygger träbåtar än i dag. Tel 0480/331 10. Detta varv fick reparera träskador och tillverka häckroder. Resultatet blev så lyckat att vi vill berätta för Vega-bladets läsare.

Jag beställde från klubben de anvisningar, som fanns på olika roderkonstruktioner. Vi fann genast att det var bäst att konstruera ett helt nytt roder. Ritningen till detta var ju utprovat redan. Redaktören får ange vad ritningen hette. Vi har lämnat den till Bertil Lund, som har gjort mallar. Han kan nu göra roder på löpande band. Vi medsänder ett antal foton på det färdiga rodet. Det är tillverkat av limmad lärk. Motståndskraftig mot röta. Rorkulten, som verkligen är snygg, är gjord av lärk och mahogny. Beslagen är smäckra och gjorda i rostfritt. (Syrafast rekommenderas).

Det ordinarie rodet tog vi bort och det var bra. Då blir det kvar en plugg i hjärtstockshålet och en kork i sittbrunnen.

Fördelar så. Man får ju hela sittbrunnen ledig för samkväm. Skotskenan skall

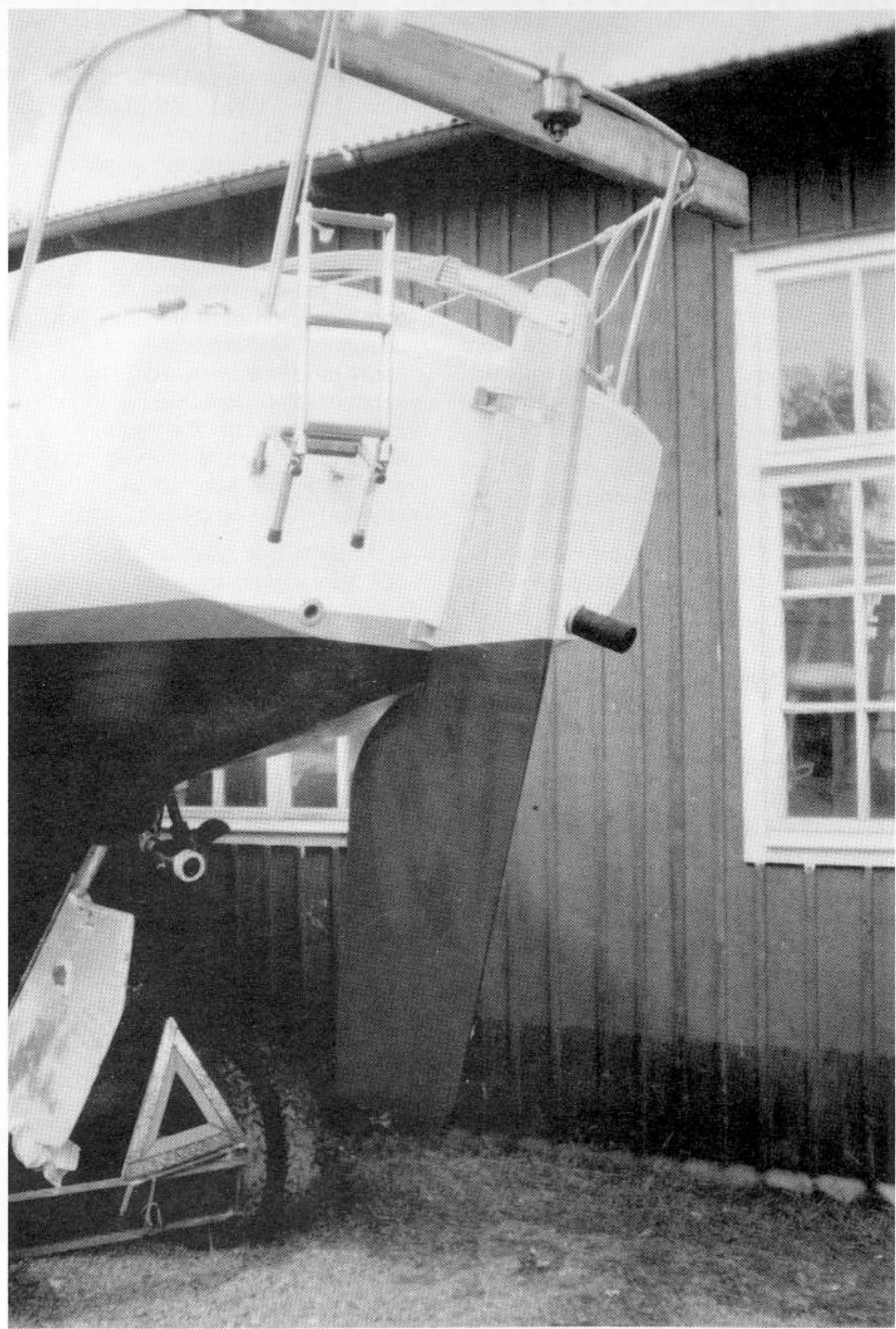
vara kvar på sin ordinarie plats. En viss folkbåtskänsla infinner sig. Stor uppmärksamhet rönt rodret från andra seglare. Åtminstone här i våra vatten. Vi rörde oss i sommar mellan Karskrona och Västervik.

Några nackdelar skall ventileras. De är inte av allvarlig art och kan säkert avhjälpas. I hamnar måste man ibland vika upp rorkulten ovanför aktersagen för att kunna göra maximalt roderutslag. Vidare förnimmar man vibrationer i rodet under hög fart. Vi tror att dessa kommer sig av att kölen sluter konkavt efter det gamla rodet. Vi kommer att sätta på plats en teakstock på platsen för gamla hjärtstocken. Den tappas fast i hålen upptill och nedtill och fräses sådan att kölen får en vass avslutning. Vi förväntar oss att det sedan skall bli mindre virvelbildning. Att propellern skall skevas vid segling är självklart.

Lite om sittbrädor. Man vill ju gärna sitta på sargen och styra, men sargen är vass. Man tillverkar två ellipsformade bräder i teak, högst 30 cm långa. Under bredorna skruvar man fast två ok à la kamelsadel. Det skall inte vara mer trä än att höjden över sargen stannar vid 8 cm. Ett litet hål borras i ett av oken där säkerhetstampen fästes. Oket skall invändigt vara klätt med sämskskinn. En mycket trevlig anordning. Bör nämnas att pall, som fanns beskriven på bilagan i Vega-blad nr 3 ej är lika förnämlig. Värsta felet med denna är att man får ont i ryggen.

Vänliga hälsningar

Pärilan V 2783



TEKNISKA SPALTERNA

'Sir, I have found you an argument, I am not obliged to find you understanding.'

Samuel Johnson (1704-84)

Visans nya roder.

Efter ännu en semester med små barn i sittbrunnen (. . rorkulten och rorsman i vägen), svårstyrd båt i hård vind och sjögång (. . ont i armen) och backning som brukar vara ett uppseendeväckande och uppskattat inslag i de västsvenska hamnarna (. . vi ankrar mest) bestämde vi oss för att det var dags att antingen sälja eller rusta upp vår kära Vega 'Visan'. Att sälja visade sig inte vara så enkelt eftersom vi hade investerat mycket i henne och buden (två !) var skrattretande låga. Modernisering och upprustning alltså. Vi gjorde upp en lista och på delad första plats kom motorrenovering och nytt roder.

Varför ett nytt roder?

Ända sedan det har funnits kappseglingsregler har det funnits konstruktörer som använt reglerna för att göra båtarna så snabba som möjligt för en given rating. 1843 arbetade G.H. Ackers, medlem av *the Royal Yacht Squadron*, fram en formel baserad på Builders Old Measurement (BOM):

$$\frac{(L-3/5B) \times B \times 1/2B}{94} = \text{tons}$$

(L=längd över kölen)

Formeln straffar bredd och inte längd och snart byggdes de första båtarna som hade en lång vattenlinje (som ger farten) men en mindre L (genom att luta roderstäv). Roderstäv lutas mer och mer och när reglerna senare ändrades för att bå-

tarna blev sjöodugliga stannade det där med lutad roderstäv kvar. Det som alltså tillkom för att 'lura' reglerna blev till en tradition som inte hade något annat syfte än att ge båten en bättre rating.

1966 konstruerade Rod Stephens 'Bay Bea', en segelbåt med traditionell lång köl. För att förbättra krysssegenskaperna kortades kölen av och rodret flyttades fram. 'Bay Bea' seglade bättre på kryssen men var mycket svårstyrd på andra bogar. Ett balansroder och ett roder med skädda provades. Det sistnämnda producerades mest styrkraft och fick sitta kvar på 'Bay Bea'.

1982 hade Eric Hiscock låtit bygga sin sista båt 'Wanderer V'. Hon hade en roderstäv med en lutning av 40 grader. 'Wanderer V' var svårstyrd och hade mycket tryck på rorkulten. Enligt Hiscock användes mycket av rorsmannens kraft till att trycka ner båtens akter i vattnet. Båtens byggdes om med en roderstäv som lutade bara 10 grader. 'Wanderer V' kunde styras med vindrodret igen. ¹

Vegans roder sitter långt fram och har en axellutning av 45 grader (enligt ritningen). Kursstabilitet har mer med skrovet än med kölen att göra och eftersom en Vega har en skrovform som är hyfsat kursstabil seglar hon bra nog men hon måste passas noga och segelytan måste trimmas och minskas punktligt. Hade kölen varit längre hade nackdelarna varit

mindre eftersom rodret då hamnar längre bak (längre hävarm och förmodligen ingen eller liten axellutning) och båten skulle

ha en större vändradie. Jag tycker att ett delat lateralt plan passar bättre till Vegans jolleliknande skrov.

Gamla rodrets

fördelar:

- 1- Rodret kommer så gott som aldrig ut ur vattnet och kan teoretiskt alltid styra båten.
- 2- Det kan vara starkt och är skyddat av den långa kölen.
- 3- Ingen ventilation.

Gamla rodrets

nackdelar:

- 1- Stora krafter på rodret så att det ändå kan gå sönder (Se 'På långsegling med Vega-299 'CHOU'' *Vegabladet 1-94*). Mina krafter används för att hålla ned båten i vattnet, inte för att hålla båten på sin kurs. Det tar bort segelglädjen för mig och jag får ont i armar och axlar.
- 2- Dålig styrförmåga vid låg fart.
- 3- Dåligt utnyttjande av sittbrunnen (rorkulten och storskoten tar upp mycket plats).
- 4- Svårt att backa (har också att göra med propellerns placering).
- 5- Stora roderutslag för att hålla kursen gör att båten tappar fart och höjd.
- 6- Kursinstabil (också påverkat av den grunda skrovformen, framförallt förskeppet).

Nu tycker säkert många av er att detta absolut inte är sant. Hursomhelst så har vi kommit fram till vår uppfattning genom att segla med en liten familj. Seglatserna har mest gått till Danmark och Holland med ofta långa nonstopseglingar med endast autopilot eller vindroder för att styra båten. Vi jämförde också Vegans egenskaper med 'Anna', båten vi seglade jorden runt med. Annas köl var lång som Vegans men med ett stort balanserat roder längst bak. Undanvind var hon en fröjd att styra och mycket kursstabil (delvis på grund av det V-formade förskeppet). Våra vänner på 'Tarka the Otter' (V1639) seglade alltid med ett rev i storseglet på sin jorden runt segling eftersom båten annars inte kunde styras med vindrodret (När vi seglade tillsammans med dem gjorde vi på Anna samma fart med orevade segel

och vår båt {7.2 meter} styrdes lätt med samma typ av vindroder – en Navik).

Jag vet inte varför Vegans roder ser ut som det gör men krav på enkel/billig produktion och ovan nämnda tradition spelar säkert en roll. Skärgårdskryssaren har en liknande kölkonstruktion men är längre, smalare och inte så jolleliknande. Vi ville ha en båt med ett vänligare (för den som styr) och lättare (för nerverna vid backning) sätt att styra och ändrade därför Visans roder. Vi gjorde ändringarna permanent och tog bort det gamla rodret.

Det finns, som hos 'Bay Bea' två möjligheter: balansroder eller skädda/roder. Det enklaste är ett balansroder efter Maxi 68 modell (Se *Vegabladet 1-91* för mall). Men ett balansroder har inte bara fördelar.

Fördelar

- balansroder:*
- 1- Ganska lätt att bygga och montera (mallar finns, se *Vegabladet 1-91*).
 - 2- Balansdelen ser till att du inte behöver använda så mycket muskelkraft.
 - 3- Vid häckmontage får man en bra hävarm (distans roder/båtens vridpunkt) och båten blir lättare att styra.
 - 4- En förbättring vid backning.
 - 5- Bättre utnyttjande av sittbrunnen.
 - 6- Båten får ett mera 'sträckt' utseende.

Nckdelar

- balansroder:*
- 1- Svagare än andra konstruktioner, lätt att köra sönder roderbladet om du seglar på något.
 - 2- Svårt att få profilen rätt (den är mycket viktig på ett balansroder).
 - 3- Man måste flytta på storskotet (rullrev).
 - 4- Ventilering. Vid lutning av skrovet kommer roderbladet upp ur vattnet och luft sugts ner vid bladets ena sida, styrförmågan kan på det sättet försvinna snabbt. Fara för broaching. Största risk för ventilering finns förstås vid dåligt väder (och då behöver man sitt roder!).
 - 5- Producerar inte lika mycket styrkraft som ett roder med en skädda.
 - 6- Kanske inte lika vackert som en 'ren' akterspegel.
 - 7- Båten klassas *inte* som en Vega (försäkring!).

Andra alternativet är ett roder med en skädda.

Fördelar

- roder/skädda:*
- 1- Vid häckmontage får man en bra hävarm (distans roder/båtens vridpunkt) och båten blir lättare att styra.
 - 2- Bättre utnyttjande av sittbrunnen.
 - 3- En förbättring vid backning.
 - 4- Inte alls lika känslig för ventilering som ett balansroder.
 - 5- Starkt.
 - 6- Vid häckmontage kan mallen till balansrodret användas.
 - 7- Producerar mest styrkraft. ²
 - 8- Enkel profil som är ganska lätt att arbeta fram.
 - 9- Båten får ett mera 'sträckt' utseende.

Nackdelar

- roder/skädda:*
- 1- Kanske inte lika vackert som en 'ren' akterspegel.
 - 2- Man måste flytta på storskoten (rullrev).
 - 3- Svårare att bygga, man måste göra två delar och de ska passa ihop. Inplastningen av skäddan i skrovet är inte så enkelt som att skruva fast några beslag på akterspegeln.
 - 4- Båten klassas *inte* som en Vega (försäkring!).

Vi valde att montera ett häckroder med en skädda inplastad i skrovet. Givetvis kan man också montera ett (balans-) roder med en axel genom båten. Vi tyckte det var enklare med ett häckroder eftersom det fanns mallar och arbetsbeskrivning till det. Hade vi vetat att det skulle bli så mycket arbete som det blev och att det dessutom skulle bli så pass kostsamt hade vi nog avstått från alla ändringar och lagt pengarna på något annat. Rodret gjordes i plywood för att undvika allt för mycket plastarbete. Vi använde epoxi som är mycket allergiframkallande och jag blev snabbt allergisk med svullna ögon och utslag trots att jag bar skyddsoverall och hade handskar på. Det är mycket svårt att undvika hudkontakt eftersom en del moment måste göras utan handskar på (t ex att lägga vävbitar på plats).

Arbetet

Vi började med att införskaffa allt material: Två skivor 18 mm marinplywood, 3 liter epoxi och 7 meter väv, slippapper, rondell och en elhyvel (oumbärlig). Roderbeslagen gjordes av en verkstad i 5 mm rostfritt (1700;- och 250;- till bultar od)

efter mallar från *Vegabladet 1-91*. Roderbladet och skäddan sågades upp med sticksåg. Vi hade gjort mallar i kartong först. Sedan togs de till båten och provades på plats varefter vi sågade upp två bitar till av skäddan och roderbladet. Delarna limmades ihop med polyuretanlim. Sedan slipades/hyvlades formen fram med hjälp av elhyvel och rondell. Det är bra att ha profilmallar i kartong. Det var ett mycket högljutt och dammigigt arbete som jag gjorde när resten av familjen var bortrest. Sedan lades 2 lager väv och ett lager förtjockad epoxi på rodret/skäddan (förtjockad epoxi fyller alla ojämnheter och man slipper spackla alltför mycket). På utsatta ställen lades ett extra lager väv på. Tjockleken blev som mest 6 cm. Plastarbetet gjordes delvis på båten, delvis hemma. Jag plastade fyra 60 cm långa vävremсор upp till en bredd av 30 cm på Visans botten och fyra remсор på akterspegelns hela höjd (5 cm, 10 cm, osv). Där bultarna till beslagen skulle sitta plastades också 8 mm tjocka plywoodförstärkningar in. I stället för brickor användes 4 mm rostfria plåtbitar. Bultarna är 8/10 mm.

När jag hade slipat botten på utsidan syntes det små 'kratrar' i fogen mellan skrovhalvorna. De fylldes med epoxispackel innan skäddan sattes på plats. Den plastades fast med hjälp av en 10 cm vävremсор och förtjockad epoxi, samtidigt som den skruvades fast med fem 8 mm x 7 cm franska träskruv genom de inplastade förstärkningarna i båtens botten. En





rundad kant (fillet) gjordes med mycket tjock epoxi. Därefter lades 6 lager 330 grams väv på, jag började med en 5 cm remsa, sedan 10 cm, osv upp till 30 cm. På skäddans framkant och på skarven med skrovet lades extra väv på. Sedan skruvades beslagen fast och rodret monterades, därefter följde spackling av skarven, slipning och målning. Rorkulten gjordes av samma plywood och lackades. I samband med rodermonteringen slipades och målades akterspegeln. Alla gamla bulthål (8) spacklades igen med epoxispackel.

Resultatet.

Vi är mycket nöjda med det nya rodret. Det gör att Visan ser längre ut och hon verkar ha ett högre fribord vid akter-

spegeln. Sittbrunnen är underbar. Det känns som en ny båt, allt och alla får plats! Storskoten sitter framför rorkulten, autopiloten sitter ur vägen på sargen och det är lättare att använda motorreglagen. Roderbladet sticker 1,06 meter djupt och är 40 cm brett. Skäddan är 1,06 meter djup, 54 cm bred vid skrovet och 15 cm längst ner. Tjockleken varierar mellan 6 och 1 cm. Hela projektet blev inte riktigt som jag hade tänkt mig eftersom det blev både dyrare och mera tids- och arbetskrävande. Det uppstod också en del 'små' problem:

-1- Ett av beslagen var inte helt 'rakt'. Det var svårt att vrida rodret åt styrbord. Lösningen var att ta loss det och montera det lite 'snett'.

-2- Rodret är 6 cm för lång och sticker ut under skäddan (jag ska limma fast en liten bit plywood under skäddan).

-3- I slutet kunde jag nästan inte arbeta med epoxi pga allergisymptomen.

-4- Att spackla är en konst.

-5- Autopiloten var svårare att montera (på sargen).

Hur går hon för motor?

Det är lättare att manövrera henne på trånga platser, hon reagerar fortare på rodret även vid låga farter och hon verkar mera kursstabil. Det är lättare att nå 'spaken' och man kan stå upp bakom bommen eftersom storskotet inte sitter i vägen. Backningen har förbättrats avsevärt men är inte lika bra som på en 'modern' segelbåt (propellerns placering och den långa kölen!). Rodret vibrerar

en aning vid en fart högre än 5 knop. Kanske beror det på att propellern inte sitter i båtens centerlinje (ojämn vattenström runt rodret), på att rodret inte sitter i mitten (jag var visserligen noga med det) eller på att kölen inte är avrundad mot aktern.

Hur seglar hon?

Det blir inte mycket tryck på rorkulten. Man kan styra båten utan att det är för tungt för armen, också när det lutar mer än 20 grader. Båtens dåliga egenskaper vid medelstark och hård vind är helt borta. På hemväg från Vegaträffen på Donsö seglade vi på kryss i 8–10 m/s (kryssfock och ett rev i storen) över Rivöfjorden och hon höll 6 knop utan att bli besvärligt tung på rodret, trycket ökade inte mycket när hon lutade till mer än 20 grader i byarna. Rodervinkeln var inte mer än ett par tre grader. Nackdelen är nog samma som när hon går för motor, nämligen att rodret vibrerar en aning (mest omkring 5 knop). Som rorsman satt man inte bra när man styrde med det gamla rodret och naturligtvis sitter man inte heller bra med det nya häckrodret, det behövs tre kuddar för att få någorlunda sikt framåt (jag är 1,87m lång) eller en pall eller dyl.

Det skulle vara intressant om andra med ett häckroder skulle vilja höra av sig med sina erfarenheter (med/utan det gamla rodret kvar). Ring gärna.

Kostnader.

Om man räknar med inköp av verktyg (endast elhyveln kostade 900;–) var den totala kostnaden (i februari 97) ungefär 5000;–.

Andra förbättringar.

Vi passade på att låta sätta i två revrader i storen eftersom vi fick flytta på storskotten och inte kunde använda rullrev längre. Storskotstravaren gjordes ren och monterades framför bridgedäcket där den sitter bra. Vindrodret, en *Windpilot Caribic* är till salu!!

Wim van Blaricum
031- 779 26 34
#3048 'Visan'

^{1,2} Seaworthiness, the forgotten factor – C.A. Marchaj (Adlard Coles limited, 1986)



WILHELMINE II's NYE ROR

De fleste både er kommet på land. Wilhelmine II står trygt på sin vogn under taget hjemme i haven. Jeg kan så se sidste vinters arbejde, mit fine nye påhængslede ror på agterspejlet.

Det var måske en ide til den lange vintertid, at få lavet et sådant.

Jeg fik ideen under I.F.R. i Travemünde. Vega 1004 "KATO" fra Gedser, havde lavet nyt ror. Jeg kontaktede Torvald Pedersen. Så da "KATO" var kommet på land, fik jeg lov at "låne" roret og lavede et magen til.

Wilhelmine II's nye ror



Wilhelmine II styrer nu meget bedre, havnemanøvrerne går som en leg. Jeg har fået et cockpit, stort som en "balsal", flyttet løjgangen til midt i cockpit, det er aftageligt. Den virrer lidt på roret, men det føles som en dejlig fornemmelse.

Materiale til ror:

- 1 stk. Bova 16 lags vandfast finer
1200 x 2400 mm
- Vandfast lim
- Glasfibermåtter
- Polyester
- Hærder
- Topcoat
- 2 komponent hvid maling
- Bundmaling
- Spartelmasse

Jeg lavede en skabelon af det lånte ror og skar 2 stk. ud, som jeg limede sammen, jeg gav det nogle skruer og skruevinger.

Derefter med elhøvl at høvle roret i facon, så det spidsede til agterud, på det der er under vandet.

Alle kanter rundet pænt af. Derefter 3 lag glasfiber. Slibes og spartles. Topcoat, slibes og males.

Der bores hul til afstandsbojsning

Jeg fik en professionel til at give roret glasfiber. Beslagene fik jeg en smed til at lave. Han har også lavet de fine tegninger. Beslagene vil han også lave til en pris af 1.100 kr. uden bolte.

Det hele kostede med 4.600 kr.

AFBLÆNDING AF ROR.

Der er to muligheder, enten at lade det gamle ror sidde, eller som jeg at tage det af.

Fra rest af Bova plade skæres to stk. 140 mm x 1040 mm – limes sammen og til-

Apropå "Visans nya roder"

Då och då får styrelsen förfrågningar från nyblivna Vegaägare om man bör byta till häckroder och i så fall vilken konstruktion vi rekommenderar. Hittills har vi oftast svarat med en varning snarare i stället för rekommendation. Detta har inte bara berott på att vi varit lite konservativa och nostalgiskt pläderat för ursprungskonstruktionen utan också på att vi inte velat ge oss in på en ur säkerhetssynpunkt så viktigt område som roderkonstruktion utan att ha fullständig teknisk kunskap. Och dessutom har vi inte varit säkra på fördelarna förutom backförmågan.

Men det är naturligtvis så att den nyblivne händige Vegaskepparn ofta inte kan låta bli att ta sig en funderare på saken. Speciellt om han upplevt båtens ovillighet att lyda roder vid backning för motor. Men man måste då rekommendera att han bedömer för- och nackdelar lika noga som Wim van Blaricum gjort i artikeln här bredvid.

Till Wims lista skulle jag vilja lägga följande.

spidses (1.) På top og i bund bores huller 25 mm Ø til to stk. 25 mm rør. Det underste tilpasses hælen, det øverste sættes op i rorhullet.

Med vinkelsliber slibes maling og gelcoat af. Der lægges 3 lag glasfiber på det nye stykke samt ind på den afslebne køl. Forinden lagde jeg glasfiber padding i mellemrum ved køl og det ny stykke.

Slibes, spartles, topcoat og bundmaling.

– Om Du skaffar Vega-blad (eller kopior från) nr 1, 1991 läs då också artikeln "Rätt och fel i myterna kring Vega-krysaren" avsnitten om lovgirighet, broaching, backning och sittbrunn mm.

– I Vega-blad nr2, 1991 kan Du läsa om ett alternativt roder som sitter bakom propellern men inte på häcken.

– Om lovgirigheten. Ett gammalt urblåst storsegel är ofta orsaken och det är kanske både billigare och roligare att köpa ny stor i stället för att bygga ett nytt roder. Dessutom har segelmakarna vid våra trimningsmöten undrat om vi inte skotar storseglet för hårt och gett oss rådet att segla med lite fladder i storens framkant därför att det kan ge bättre samspel med genuan.

– Om kursstabiliteten. Det är sällan jag kan släppa rodret på min Vega utan att hon sticker iväg men lägger jag rodret fast på hackbrädet blir hon i regel förvånansvärt kursstabil och ett hackbräde är enkelt att göra, se tekniska tips.

Du kan kontakte mig angående beslag, skabelon og yderligere information.

Vega 1902 Wilhelmine II
Mogens Tybo Nielsen
Kobækvej 52
4230 Skælskør
Tlf. 53 59 04 41

Tegninger kan fås ved henvendelse til Leif Plaetner, tlf. 64 41 55 98.

NYT ROR – NYTT RODER

I Vega-Bladet nr. 4 1997 var der en udførlig beskrivelse af et påhængslet ror på agterspejlet.

Nu har jeg sejlet med dette ror i 3 sæsoner og jeg er meget glad for det. Derfor har jeg sat roret i produktion.

I sidste Vega-Blad var der indlagt en seddel kun til de danske medlemmer – det vil jeg gerne råde bod på med dette indlæg.

Jeg fik mange henvendelser og de første kan nu afhente deres ny ror den 1. april.

Jeg har produceret 2 ekstra ror, så er der nogen der ønsker et nyt ror, kan det nås endnu.

Alle ønskes en god sommer med mange gode timer på søen.

Med Vega-hilsen

Mogens Tybo Nielsen, V 1902

Kobækvej 52; 4230 Skælskør

Tlf. 58 19 04 41

PS. Du kan også bestille dit nye ror til levering til næste sæson.

Vega 1902 "Wilhelmine" med nyt hækror

