

# Segling

BÄST PÅ  
SEGLING

Välkommen till Sveriges enda renodlade seglingstidning.

## Kryssens kronjuvel



**Sportiga Safiren uppskattas för sina goda seglingsegenskaper, med spets på friska kryssar. Hon kappseglas flitigt, men de Safirer du möter i skärgården är faktiskt ute och 'cruisar' – det går bra det med.**

*Av Bengt Jörnstedt*

Per-Julius Kronberg talar nog för samtliga Safirseglare när han säger:

– Det här är en båt man har för att segla, inte för att bo i.

Safirens nätta skrov har olympiska anor och är en sjuårdeles kryssbåt. Från 5 m/s och uppåt är hon svårslagen på skärgårdsfjärdarna, och Safirseglarna tillhör den udda seglargrupp som helst ser att dagen bjuder på mycket bidevind. Och det får gärna blåsa 10 meter, dessutom – just de förhållanden som så många båtar trivs sämst i är Safirens paradväder.

Och då måste det ju finnas en hake någonstans. Det kronbergiska konstaterandet stämmer – stor invändigt är hon inte.

– Hon är väldigt enkel under däck, säger han, och tillägger:

– Safiren är världens minsta 10-metersbåt.

Det hindrar inte entusiasterna från att använda henne också som semesterbåt. Man är ute veckovis som vilka andra seglare som helst, men lever inte lika bekvämt. Det är trångt och man lagar maten uppe i brunnen, toan är en hink

Det går det med. Man lever ju för själva seglingen. Den olympiska höjden på kryssen, den smala och styva båtens suveräna spjutgång för bidevind. Den långa vattenlinjens skjuts för öppen vind. Närheten till vattnet.

De egenskaperna delar Safiren med den svenska skärgårdskryssartraditionen, men det var en helt annan båt – från det tidiga seklets konkurrentregel till just SK-regeln – som för drygt 30 år sedan inspirerade Göte Berg att konstruera Safiren: Den exklusiva 5.5:an.

## **Ett eget koncept**

5.5:an fick vara med i fem olympiska spel, från Helsingfors 1952 till Acapulco 1968. Efter andra världskriget sänkte man anspråken på båtstorlekar i flera stora sammanhang; R12:orna skulle till exempel komma att ersätta de väldiga J-båtarna i America's Cup, och till och med R 6:an börjades anses i dyraste laget. Den klart mindre, speciellt för ändamålet konstruerade 5.5:an fick ersätta 6:an i bl a OS. Hon är en produkt av R-regeln, men med modifieringar. Betydligt nättare än det kraftfulla 6-meterslokomotivet seglades 5.5:an också av bara tre man istället för 6:ans femmannabesättning.

I Sverige tog man snabbt till sig den nya skapelsen. Inte i stora antal, det var fortfarande en dyr båt, men på hög nivå. Lasse Thörn seglade hem OS-guldet i Melbourne 1956 och tog silver i Tokyo 1964. Fyra år senare lade bröderna Sundelin grunden för sin guldstatus när de vann med Wasa IV i Acapulco, Mexiko. Under de här åren seglade man också Guldpokalen med 5.5:an, prestigefyllda och omtalade regattor där de två bästa båtarna slutligen möttes i en avgörande final. Seglande kungligheter har alltid uppskattat den eleganta

5.5:an, som t ex Norges kung Olav; han tävlade med sin 5.5:a upp i mycket hög ålder och långt efter det att båten försvann ur OS.

Det var alltså denna smäckra lilla kronjuvel som Göte Berg gjorde Safir av. Han tog ett befintligt skrov, delade på det i botten och byggde på med en kil som gjorde henne lite bredare och lite högre. Det gav mer utrymme invändigt, men för att slippa ta sig ner i båten med skohorn skapades också en liten kapp som snyggt harmonierar med båtens linjer. Däcksnära segel och en elegant rundad övergång mellan däck och negativ akterspegel bidrar ytterligare till att ge Safiren hennes typiska, snabba 'vinthunds'-utseende.

Det här skedde under 60-talets sista år, just den tid då plasten blivit tillräckligt etablerad för att inbjuda till helt andra friheter än bara några år tidigare. Då var det antingen dyrbara varvsbyggen eller hemmasnickerier i plywood med skarpa slag som gällde. Men nu kunde vem som helst med visioner och dådkraft plötsligt bygga sin båt själv, ja, till och med sätta igång en smärre varvsrörelse. Vilket många ju också gjorde.



**Per-Julius Kronberg seglade Folkbåt i många år och har gastat på diverse andra båtar. För fem år sedan uppfyllde han en gammal dröm och blev Safirägare.**

Göte Berg, till exempel. Viss kritik riktades mot honom för att han skulle ha plagierat en av de 5.5:or som ritats av bröderna Olsson när han tog en befintlig konstruktion och s a s vecklade ut den. Med de ganska avsevärda modifieringar som Berg gjorde är det kanske mer korrekt att säga att han tog en genväg, där det var praktiskt att forma om om ett befintligt 'skal' och ha det till plugg för

plastbåtsformar. Någon båt identisk med förlagan är det inte fråga om i Safirens fall.

Detta är emellertid historia, och till Göte Bergs försvar, i den mån han behöver det, ska sägas att han med Safiren utvecklade ett helt eget koncept – en 'cruising-5.5:a'. Idén är så udda, att hade inte han kommit på den och förverkligat den, hade knappast någon annan gjort det. Och då hade det inte funnits någon Safir.

## **Idel självbyggen**

I Göte Bergs koncept låg två IKEA-liknande tankegångar: självbygge och entyp. Safiren skulle bli billig och åtkomlig för vem som ville ha henne. Både att skaffa och att kappsegla.

Några helt färdiga båtar byggdes därför aldrig. Inte heller halvfabrikat. Alla Safirer är självbyggen. Och man kan lugnt säga att få båtar lämpat sig lika väl för självbygge som Safiren med sin näst intill försumbara inredning – egentligen bara kojor och några hyllor.

Rätt många blivande båtägare självbyggde sina båtar på den här tiden, d v s var med och slet från plastningen av skrov och däck ända fram till sjösättning. Och däremellan kom det mest tidskrävande jobbet i hela byggprocessen – inredningen. Den biten slapp (slipper; man kan fortfarande självbygga Safiren, se ruta) Safirbyggaren nästan helt.

Göte Bergs egen, första Safir var klar till sommaren 1969. Därefter gjordes en del förändringar, men 'serieproduktionen' kom igång redan på hösten samma år. Man höll till i 'Benkåken', ett annex till Naturhistoriska museet utanför Stockholm, där självbyggarna fick hyra formen av Göte Berg. Denne såg också till att det fanns material och var med och kontrollerade hela byggprocessen, som tog jämnt en vecka. Man började bygga på lördagen och slutade nästa fredag, och den som byggde sin båt fick handräckning av den som skulle bygga båten efteråt och alltså fick en veckas praktik att luta sig mot. På så vis fördes kunskapen hela tiden vidare.

Byggnationen pågick konstant fram till 1975, därefter mer sporadiskt. Drygt 160 Safirer byggdes under de åren. Klassen har också blivit populär i Danmark, där man byggt ett 50-tal båtar med en egen uppsättning formar.

Göte Bergs entypskoncept fick en aningen vinglig inledning, men är sedan länge noga fastlagt i det klassförbund som snart bildades. Vad som ställde till det en aning i början var roderlösningen, som ursprungligen bara omfattade ett roder i bakkant på fenkölen.

– Den placeringen fungerade inte, det smällde till höger och vänster i de första kappseglingsstridernas hetta eftersom båtarna var svåra att svänga, säger Torkel Wolffelt, som är trefaldig SM-segrare i Safir och har forskat en del i båtens bakgrund.

Detta ledde till att en del Safirägare kompletterade med ett friliggande, akterligt balansroder, och i vissa fall plastade man helt enkelt fast det gamla kölrodret. Göte Berg var med på att något behövde göras, men insisterade på en skädda framför rodret. Till slut enades man om en halv skädda, men beslöt också att koppla ihop det nya och det gamla rodret med en stång. Den går från en länkkarm på huvudrodrets hjärtstock fram till kölrodret. Man svänger alltså med bägge rodren, men förhållandet mellan dem är noga fastställt i klassreglerna; det är alltså inte fråga om ett trimroder bakom kölen som justeras separat under gång.

Bortsett från den lilla kalabaliken var det inte så mycket mer att orda om ifråga om utformningen av båt och regelverk. Göte Berg såg till att floran av olika idéer samsades och inordnades under en strikt entypsregel. Segelplanet är förstas fastlagt ifråga om mått och material, och här gäller än idag att stor och fock måste vara i Dacron. Bara en stor, två fockar och en spinnaker får mätas in till en regatta, varför segelkontot blir måttligt – dock inte en helt ointressant post i familjebudgeten eftersom seglen tar mycket stryk på en båt som seglar så upprätt som Safiren.



## Suverän på kryssen

För upprätt går hon, och där finns mycket av hemligheten med Safiren. På typiskt Rbåtsmässigt blygruvemanér ligger ca 60% av båtens vikt i kölen. Deplacementet är 2385 kilo, varav 1520 kilo är blybarlast. Det innebär att hon ångar på med fulla segel i upp till kuling. Det sys inga storsegel med revningsmöjligheter, i alla fall inte till dem som kappseglar med sina båtar. Eftersom focken också pallar hela registret kör man med samma segel i alla väder, praktiskt och enkelt. Särskilt som förseglet också är självslående på skena.

På lätt kryss är Safiren lite underriggad, men om vattnet är smult klarar hon sig bra ändå. Är det skvalpig kryss får man problem.

Men från 4-5 meter och uppåt finns det inget som stoppar henne.

– Seglingsmässigt är hon outstanding, säger Per-Julius Kronberg med eftertryck.

Och det kan man förstå. I optimala förhållanden – frisk vind och platt vatten – går Safiren fortare och högre än nästan allt annat på fjärden, 30° från vinden och med uppåt 6,5 knops fart. Vanliga bredmagade familjebåtar står som spjälstaket i backen när nöjda Safirseglare svischar förbi.

Höjd och fart, de är den mycket smala och styva displacementsbåtens dygder. Förskeppet är spetsigt, långt, långt ifrån familjehavskryssarens varierande grad av bromsande fyllighet. Och bakom fören blir det inte så mycket bredare... När en båt som Safiren kränger händer inte mycket med henne, linjerna förblir ungefär desamma eftersom skrovet är så slankt. En vanlig familjebåt förlitar sig på sin bredd för att få styvhet, men när hon lutar sig mot detta s k reservdisplacement får hon helt andra linjer än sina ursprungliga. Det problemet har inte de riktigt smala båtarna, om de samtidigt löser krängningsfrågan med massor av bly i kölen.

Det här gör också att en båt som Safir blir mycket lättseglad på hård kryss, även när det är byigt och som svårast att segla. Medan breda familjebåtar, liksom moderna lättdisplacementsbåtar som t ex J 80 och liknande, får jobba koncentrerat med skotet för att hålla jämn krängning och inte skära upp i byarna, då ångar Safiren bara på. Opåverkad. Det är bara att hålla i pinn och njuta.

Allting har förstås en baksida, och för skrovdjupa displacementsbåtar som Safir är det läns och slör i frisk vind, då hon gräver ett hål i vattnet och förflyttar sig med sin inneboende maxfart i det hålet. Hon lättar aldrig. Men det kan man leva med när kryssegenskaperna är så fina.

– Seglingsmässigt är det suveränt, som en tvåsitsig sportbil. Jag har provat massor av olika båtar, men ingen som Safir, säger Torkel Wolffelt. – De som seglat t ex Express säger att de aldrig fått vara med om något liknande.

Birgitta Gelius, SM-tvåa i fjol, instämmer.

– Det är mycket jollekänsla i Safiren, man känner båten, säger hon.

Safiren är antagligen av precis rätt storlek för att klara reptricket där pigg styrkänsla förenas med den speciella tyngd och stadighet som präglar en större båt – och det är en ovanlig seglingskvalitet.

För att hålla gång på Safiren i det känsliga lättvindsregistret krävs det varsamhet.

– Man får inte börja spänna grejorna för tidigt, till exempel efter slagen, säger Birgitta. Båten måste få 'andas', inte stramas upp. Backstagen rör man inte i lätt vind, då kan förseglet bli för stumt.

– Förstags- och fockspänningen fungerar nästan som broms och gas, menar Torkel Wolffelt.

Masten har en ganska kraftig bakåtlutning, det är snabbast och ett sätt att reglera balansen i båten. Med häckstaget styr man akterliket i ökande vindar.

Det finns gott om trimtampar i brunnen, de kommer fram lite här och där och ingen lösning är den andra riktigt lik.

## **Många kvinnliga seglare**

Safirsegelarna har en ganska låg snittålder, knappast över 30 år. Många köper den som första båt, i 20-25-årsåldern. Birgitta Gelius och hennes sambo Stefan Svensson, som är ordförande i Safirförbundet, är kring de 30 och har seglat Safir i sju år. På lite krokiga vägar nådde man fram till drömbåten.

– Vi hade lånat en Neppare men blev hela tiden ifrånseglade av en Mälar 30 vi hade sällskap med. Vi hyrde en H-båt, men den var vek. Och så mötte vi en Safir, och den såg så vacker ut, berättar Birgitta.

Hon är en av många kvinnliga seglare i klassen. På nästan varje båt är det faktiskt mixade besättningar, och en särskild 'tjej- Cup' uppmuntrar till att få balans mellan manligt och kvinnligt. Safirklassens stora stjärna, Lasse Köhler, seglar med sin sambo Yvonne Jergard. I Birgitta Gelius fall är det hon som sköter den avgörande taktiken ombord på kappseglingarna, med den äran, tydligen, efter framskjutna SM-placeringar.



– Första året styrde jag, men sedan kom vi på att någon annan skulle styra och jag dra i tamparna så att jag fick det som jag ville ha det, säger hon.

Men allt handlar inte om tävling, de flesta Safirseglare använder sina båtar också för semestersegling.

– Vi är ute ett par, tre veckor varje sommar plus några helger. Det går jättebra, säger Birgitta. – Ibland har vi med kompisar och bor fyra ombord i några dagar. Man får en väldig vattenkontakt... man vet inte hur man ska tvätta händerna på en stor båt.

För Per-Julius Kronberg är Safiren en gammal kärlek som slumrat.

– En gång för länge sedan seglade jag med en Safir och tänkte att en sån ville jag ha någon gång. Hon är så vacker, det är halva grejen.

Per-Julius köpte sin båt för fem år sedan, och när han kom i kontakt med Safirförbundet stod det inte på förrän han började kappsegla.

– Jag var faktiskt med på SM redan första sommaren. Förbundet tryckte på, det gick bara inte att komma undan, ler han. – Det är många väldigt bra båtar, man måste träna för att hänga med. Jag har alltid varit gast, det här är första gången jag styr och är rorsman – det är roligt och lärorikt!

På sommaren har Per-Julius sin båt ute på landet i skärgården och använder den för dagseglingar eller övernattningar med barnen på 9 och 12 år.

– Vi sticker ut och campar, då behöver man inte ha så mycket. Men, tillägger han:

– Min fru gillar det inte, hon tycker det är för asketiskt. Och vill man ha någon form av komfort ska man inte göra sig besvär med en Safir.

Liksom Birgitta Gelius är Martin och Sofie Holmgren, som har seglat sin Safir S-79 sedan 1995, också f d jolleseglare (470) som fallit för Safiren.

– Vi kappseglar mycket, men semesterar också i Safiren – den tid som blir kvar efter tävlingarna, säger Sofie som nu också har ettåriga dottern Sara med

ombord.

Sofie och Martin kompletterar sitt Safirseglende med en båt som kan liknas vid en mindre syster, 2.4:an, också det en suveränt rolig 'blygruva' med liknande egenskaper i enmansformat.

'Supstuga', eller bomtält, är en förutsättning för semestersegling med en båt som Safir. Under däck finns bara en långsgående koj på varje sida som övergår en dubbelkoj föröver. Maten lagas oftast på ett tvålågigt gasolkök som ställs på en toft i brunnen eller uppe på akterdäck. På en del båtar har man gjort en utdragbar pentrylåda som skjuts in i stickutrymmet under sittbrunnstoft, som på t ex en Express.

Stuvplats finns det gott om under kojerna, mat och dryck kan förvaras i ett mycket djupt och rymligt kölsvin, medan porslin och kastruller kan stuvas in i lådor under akterdäck i bakkant sittbrunnen. Här inne finns det massor av utrymme, bl a för utombordare.

Att leva ombord på en Safir är alltså inte mycket konstigare än på många andra smala och/eller mindre båtar, t ex Folkbåten, där man också tar till sittbrunnen som extra utrymme.

Självyggen som Safiren uppvisar förstås skiftande kvalitet i utförandet. Men eftersom plastningen gjorts under viss kontroll, och med den tidens benägenhet att ta i duktigt ifråga om laminattjockleken, är skroven gedigna. En eller annan byggare försökte kanske spara in vikt genom ett lättare däckslaminat, men om detta svikt är det enkelt att åtgärda med invändiga förstävningar.

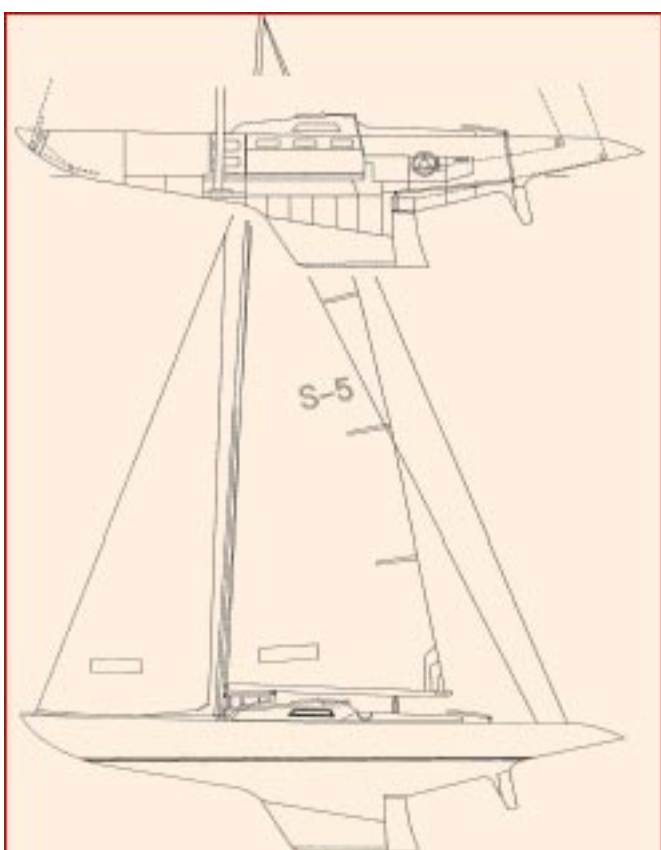
Att hon håller för att gå på grund med intygar de Safirseglare Segling talat med. Till det bidrar den nerbyggda kölfickan, förstärkt med ett dussin grova bottenstockar. Enligt uppgift har grundstötningar i 8 knops fart bara krävt lite spackling på kölen.

Begagnatpriset varierar väldigt. En risig och dåligt utrustad båt kan gå för kanske 50 tusen kr, medan välrustade kappseglingbåtar ligger mellan 80 och 120 tusen kr.

Safiren är en typisk båt där en häändig köpare kan åstadkomma mycket med

ganska enkla medel för att fräscha upp en sliten, enkel inredning och få en mer boendevänlig miljö. Man kan t ex snygga upp insidorna på skrovet med träribbor, montera en proper vit textil i taket med klarlackade trälistor, måla kojfronter och andra träytor vita, klä om dynorna, etc. På så vis kan man ge det nu ofta mörka och lite murriga innandömet en helt annan, mycket mer inbjudande karaktär.

Ädelstenar kan ju lysa också inifrån – även om det yttre glittret i Safirens fall är nog så bländande.



## Svenska Safirförbundet

□ Nästan alla befintliga Safirer är anslutna till Svenska Safirförbundet eller finns med i dess register, där man dessutom har med de ca 50 danska båtar som byggts. Förbundet bistår med alla slags råd kring såväl befintliga båtar som nybyggen.

Under torrsäsongen ordnas seminarier om väder, regler, taktik, m m. Man har en nybörjarträff och ordnar en träningshelg varje vår.

Safirerna seglar eget SM som i sommar arrangeras av SS Brunnsviken den 27-30 juni. Plats är Getfoten nära Vaxholm, seglingarna äger rum på östra delen av Askrikefjärden.

I Stockholmstrakten seglas varje sommar en Safir Cup med ett tiotal olika regat-

juni. Plats är Getfoten nära Vaxholm, seglingarna äger rum på östra delen av Askrikefjärden.

I Stockholmstrakten seglas varje sommar en Safir Cup med ett tiotal olika regattor.

*Svenska Safirförbundet  
c/o Stefan Svensson  
Ekhagsvägen 2  
104 05 Stockholm  
www.safirforbundet.com*

**Data:**

Längd ö a	9,83 m
Längd v l	7,50 m
Bredd	1,97 m
Djupgående	1,41 m
Deplacement	2.385 kg
Barlast	1.520 kg
Storsegel	19,3 kvm
Fock	11,7 kvm
Spinnaker	53 kvm
LYS	1,15

## Att bygga en ny Safir

Nu på våren 2002 har det sjösatts en alldeles färsk Safir. Byggare är Per Larsson och Stefan Westin, som hyrt formarna av Safirförbundet och hållit till i en lokal utanför Stockholm.

Bygget påbörjades i september 2000, och hela den hösten ägnades åt plastjobbet. All inredning passade man på att plasta fast medan skrovet låg i formen, däckets likaså. Eftersom det var länge sedan en Safir byggts krävdes mycket eftertanke inför varje moment trots de byggbeskrivningar som fanns, berättar Per. Nu är allt detta uppdaterat, och han – liksom förbundet – ställer gärna upp med råd för andra hugade självbyggare.

Ca 150.000 kr räknar Per med att hans och Stefans båt har kostat i fullt segelklart skick och med bra prylar ombord. Då göt man också kölen på egen hand.

Vill man inte göra plastjobbet själv finns ett alternativ med halvfabrikat. Det är Göran Gross på Dyviks Marina som kan erbjuda skrov och däck, plastat och ihopmonterat i Polen. Det beräknas kosta ca 70.000 kr exkl. köl men inkl. löst levererade bottenstockar, knän, röstjärn, hurtsar, m m levererat till Åkersberga; dyvik.marina@swipnet.se; tel. 08-543 543 15.

En färdig köl från Eskilstuna Gjuteri går på ca 20.000 kr inkl. ingjutna kölbultar. Gjuter man själv klarar man sig med ca hälften.

Komplett riggpaket, inklusive löpande rigg, från Benn's kostar ca 35.000 kr, men även här kan man komma ner till ungefär halva priset om man köper rör, beslag och rundhult för egen montering.

Att köpa det polska halvfabrikatet istället för att plasta själv blir 40-50 tkr dyrare. Men då har man istället bra med energi kvar för att göra resten, påpekar Per Larsson.