

SYR 40 år/
30 år med LYS

Fritt ur minnet av Lars-Olof Norlin

Förutsättningarna.

Klass IV/V-klubbens medlemmar var de som klassat sina båtar för kappsegling enligt engelska RORC (Royal Ocean Racing Club) mätregel. Båtarna benämndes på grund av sin litenhet för JOG-båtar (Junior Offshore Group) och ansågs ursprungligen för små för havskappsegling, i första hand Fastnet Race.

Klubben initierades av mig 1959 med syfte att samla medlemmar och andra intresserade för att diskutera och främja kappsegling med rimligt beboeliga, ekonomiskt överkomliga familjesegelbåtar. Med andra ord de båtar som jag själv var intresserad av att skapa och segla med. Båtarna var av trä eller plywood, det var före plastbåts-eran.

Tävlandet skedde såväl på rena bankappseglingar som på längre eller kortare distansseglingar eller havskappseglingar typ Gotland Runt. Båtarna följde de för JOG uppställda arrangemangs-, utrustnings- och säkerhetsbestämmelserna. På den tiden i flera fall mer omfattande än vad som gällde de större båtarna.

Positiva klubbmöten

Klubbens möten under vintersäsongen var välbesökta, ofta mer än femtio närvarande, det var högt i tak vid diskussionerna, stämningen undantagslöst positiv. Vid mötena gjordes efteranalyser av säsongens tävlingar vad gällde vägval, vindförhållanden och naturligtvis arrangemangens kvalitet och eventuella förbättringar av dessa. Många skickliga kappseglare deltog i tävlingarna och bidrog till värdet av klubbens möten.

Likaså flera av SYR:s etablerade segelbåtskonstruktörer, Harry Becker, Per Brohäll, Olle Enderlein, Tore Herlin, Knud Reimers, därtill mellangenerationen Tord Byqvist och jag själv samt blivande konstruktörer, såsom Sven Hellström, Rolf Magnusson, Claes Nettelbladt, Peter Norlin och Håkan Södergren.

Klubben fick efter några år en mycket duglig ordförande, Gösta Fagerlin, med förmåga att skapa samverkan mellan sportens skilda intressenter.

Beräknad tid.

Omräkning av båtarnas seglade tider skedde på olika sätt för de då existerande mätreglerna för havskappseglare, här i Sverige RORC och SHR (Svenska Havskappseglingens-Regeln), i England RORC och i USA CCA (Cruising Club of America).

SHR och CCA hade komplicerade tabeller, med uppskattad fart vid skilda vindstyrkor och mätetal. Vindstyrkan ansattes efter medelfarten på första båt i mål. Riskerna för felräkningar var betydande, i synnerhet som arbetet skulle utföras efter målgång och under press från ivriga och påstridiga deltagare.

Det var långt före persondatorer, fickräknare och kopiatorer. Till buds stående medel var handdriven räknesnurra - gemenligen benämnd nagelpetare - räknesticka, i bästa fall en eldriven additionsmaskin.

RORC beräkningsmetod var föredömligt enkel. Baserat på mätetalet angavs en TCF (Time Correction Factor) med vilken den seglade tiden multiplicerades. För TCF gällde, att ju större båt desto högre tal.

Mätetalet, baserat på närmare femtio parametrar och dito mått, framräknades med 4 decimaler. Mätetalet sattes sedan in i en med diverse konstanter sammansatt formel med vilken båtens TCF framräknades, även den med 4 decimaler.

Noggrannheten var dock skenbar. Formelns konstanter var nämligen bara angiven med 1 siffra och denna varierades under årens lopp. Jag vill minnas att siffran ändrades från 2 till 4. Orsaken angavs till att de små båtarna var alltför snabba i förhållande till mätetalet...

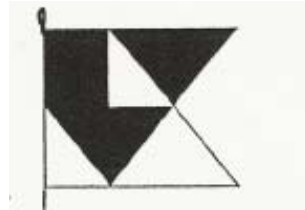
Samma mätetal

Ett sätt att undvika dilemmat med storleksrelaterat snabbare båtar utan att behöva ändra i den underliggande mätregeln var att göra spannet mindre mellan de båtar som tävlade mot varandra i samma klass. För detta krävdes ett större antal anmälda deltagare.

Ett annat sätt var att båtägarna byggde sina båtar till bestämda mätetal, såsom gällde för R-båtarna. Fransmännen valde den senare lösningen och satte 1962 upp den traditionstyngda Entonnarpokalen för tävling mellan båtar med RORC-mätetal = 22 fot.

Några år senare kompletterades med ytterligare en fransk pokal för 18-fots båtar. Pokalen hade ett långt och krångligt franskt namn och döptes därför i folkmun snabbt till Halvtonnarpokalen. Relativt snart följde Tvåtonnar- och Kvartstonnarpokalerna.

Halvtons- och Kvartstonsbåtarna föll inom Klass IV/V-klubbens intressesfär.



*Klass IV/V-klubbens
flagga, utformad av Gösta
Fagerlin*

Lättare båtar

Det fasta, maximerade mätetalet medförde att konstruktörerna kunde fokusera på möjligheterna att inom regelns ramar skapa snabbare båtar. Inom några år kunde man konstatera att den traditionella, Stephensinspirerade entonnarbåten om ca 6 ton, 1965 var nere i 4,5 ton med bibehållen segelarea och med Dick Carter respektive Doug Petersen som upphovsmän.

Båtarnas initialstabilitet - och därigenom även förmågan att bära segel - förbättrades genom att skära bort det odelade kölpartiets lågt placerade displacement till fördel för fenköl med barlastbulb.

Formstabiliteten, som vanns genom köländringen, var det verkliga skälet till fartökningen inte - som många trodde - minskningen av den våta ytan. Minskningen av friktionsmotståndet är marginell, lätt påvisat genom framräkning av Reynolds tal varav framgår friktionsreduktionen vid en längre strömningsväg.

Fenkölarna var därtill i början mindre lämpligt utformade och gav större avdrift och ökat inducerat motstånd vid lägre fartområden. Men båtarnas ökade bredd och stabilitet och större relativa segelyta gav givetvis utdelning i farthänseende.

Billigare båtar

Båtarna blev genom det enklare kölpartiet dessutom billigare att bygga i det nya materialet, glasfiberarmerad plast. Skroven kunde göras lättare och barlasten därigenom ökas. En given spiral. Ökat intresse för segelsporten gav ökad medelstillströmning och utrymme för mera utveckling och experiment. Antalet lätta, snabba, halvplanande entyps små segelbåtar och segeljollar till överkomliga priser ökade lavinartat.

Erfarenheterna av skrovformerna på dessa influerade konstruktörerna av de större båtarna. Fransmännen låg långt fram med okonventionella båtar, nämns kan Michel Dufour från La Rochelle med sin lilla Sylphe följt av Arpège, av min besättning kallad "Ap-racer", av vilka några exemplar letade sig upp till Stockholmsområdet.

Ny regel

Inom IYRU (International Yacht Racing Union) började man omkring 1965 att tala om en ny mätregel för havskappseglarna. Gärna en regel med bredare internationell förankring på båda sidor Atlanten. Regeln introducerades med beteckningen IOR (International Offshore Rule) och skulle utarbetas av en liten, på "politiska" grunder sammansatt grupp.

Det första utkastet av regeln kom omkring 1967 och föranledde stark kritik från flera erfarna konstruktörer.

Man konstaterade bl a att man tagit det sämsta från RORC, nämligen längdmätningen, och det sämsta från CCA, tidberäkningen. Vidare att stabilitetsvärderingen endast tog hänsyn till initialstabiliteten, medan slut- och katastrofstabiliteten inte värderats. Tyvärr senare bevisat genom Fastnet Race 1979.

Segelbåtars snabbhet

Inom IV/V gruppen insåg vi att den nya regeln helt skulle förändra klubbmedlemmarnas tävlingsituation. Ett arbete påbörjades 1967 att studera möjligheten att finna en "RR" = Rättvis Regel, där den bevisligen snabbare båttypen skulle lämna respit till den långsammare.

För min egen del bidrog jag med en sammanställning över effekterna av viktigare parametrar, vilken jag fick publicera i På Kryss nr1/1968. Artikeln hade namnet "Segelbåtars snabbhet" och redogjorde för de begränsningar som dikteras av naturlagarna.

I artikeln har jag använt mig av tankeexperimentet att den studerade båten seglar under oändlig tid med slumpvis uppträdande vindar och vindriktningar. Komprimerat i tiden innebär detta segling i en cirkelrund bana.

Empiriska värden

Det för mig kända, äldsta sammanhanget där man tillämpat i praktiken uppmätta värden för att möjliggöra kappsegling mellan likartade, men individuellt utformade båtar är marinens barkar i Karlskrona. Dessa tvåmastade, loggertriggade öppna båtar är byggda under 1800-talet. Kanske åtta till antalet och fortfarande i gott skick och ställda till officerarnas förfogande för kvällskappseglingar under sommarveckorna. Varje båt hade sin faktor, med vilken den seglade tiden korrigerades till beräknad tid.

Bemanningsbyten gjorde att inverkan av besättningens skicklighet under åren reducerats, så att faktorn huvudsakligen berörde båten ifråga. Båtarna lottades ut till varje segling. Möjligen hade ortens amiral vissa företräden vid möten SB/BB, i synnerhet om han skrek. Vilket faktiskt omvitnats. Själv har jag aldrig seglat i någon av båtarna, men såg dem i intressant aktion under min - som flaggkadett - påtvingade Karlskronasommar 1953, då vi också hade privilegiet att segla och tävla med marinens Starbåtar.

Större underlag från England

Ett större underlag av praktiska värden för skilda båttyper hade under åren redovisats och systematiserats i den så den så kallade Portsmouth Yard Stick, av mig förkortat till PYS.

Här var det dock så att man valt att ta *medelvärde* av besättningarnas prestationer för respektive båttyp, som mått på tidskorrektionsfaktorn. Ur båt-/konstruktionsteknisk synvinkel ger detta inte ett tillämpligt värde på båtens fartpotential.

PYS föreskrev vidare att dess TCF fungerade så, att man skulle *dividera* den seglade tiden med faktorn. Detta medförde att den snabbare båten hade ett lägre tal än den långsammare, vilket gjorde PYS mindre attraktivt.

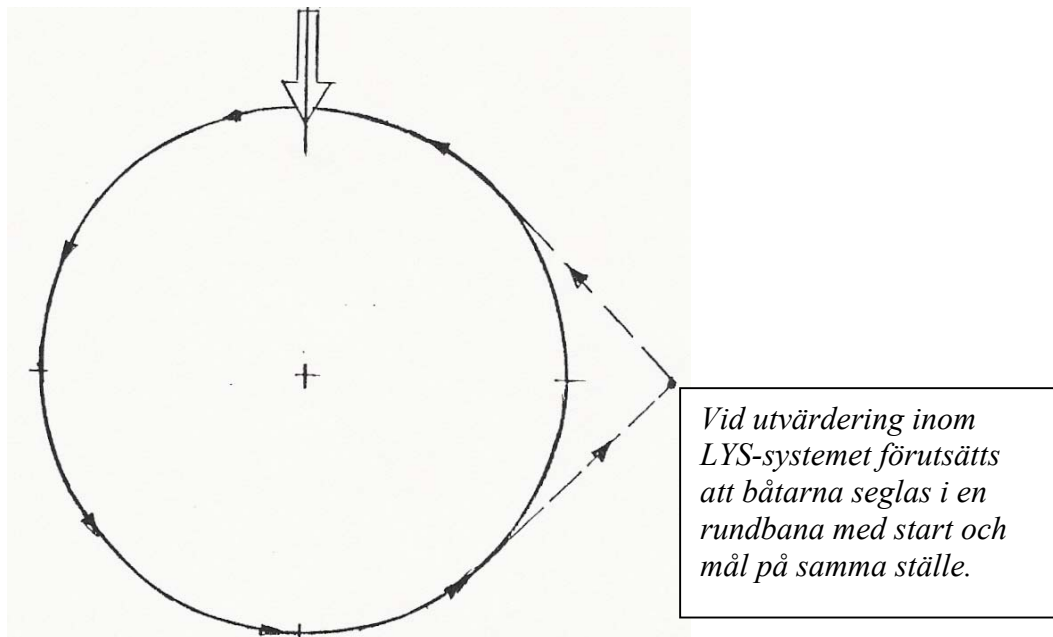
Likasa är det besvärligare att manuellt dividera två tal sinsemellan än att multiplicera dem såsom fallet var för RORC.

Ytterligare underlag

Första kappseglingen Lidingö Runt gick 1950. Förutseende nog noterade man inte bara ordningen i mål utan också start och målgångstider för varje båt. Efter att jag blivit medlem i LSS 1962 och några år senare spätt på mina insikter i bl a RORC genom en kurs i båtmätning, under ledning av SSF legendariske Lennart Ohlsson, engagerades jag under ett antal år med resultatuträkningarna efter kappseglingen. På så sätt fick jag tillgång till många års seglingsresultat på en ur rimlig synpunkt rund bana med start och mål på i princip samma ställe. D v s på vardera sidan av Lidingöbron.

1968 var tiden mogen för mig att plocka fram och börja analysera databasen från många års Lidingö Runt. Nu med tillgång till en elektrisk/elektronisk bordsräknare med alla fyra räknesätten. Något skulle man ju göra ihop med lunchsmörgåsen.

Analysen visade att RORC:s idé med en konstant TCF fungerade bra. Även vid olika vindstyrkor var fartrelationen konstant mellan de bästa båtarna av så olika typer som Folkbåt, Mälar30 och Starbåt.



LYS

Systemet, med TCF baserad på erfarenhetsvärden från respektive båttyps bästa prestation, alltså inte tekniska mätningar, öppnade alltså en möjlighet för var och en att utan några dryga mätningkostnader använda den egna segelbåten för ädel tävlan med likasinnade.

Det vill säga det som av SSF sedermera kom att benämnas breddsegling, och som förväntades kunna utgöra rekryteringsbas för mer elitbetonad sport. Det rörde sig alltså om ett fakta-/databaserat system, inte en mätregel.

Det nya systemet skulle 1970 ges ett namn. En lämplig, näraliggande benämning tyckte jag kunde vara LYS, med uttolkningen Lidingö Yard Stick. Inte Lassés dito, som malicen ibland gjort gällande.

Påbudet regelskifte

Våren 1970 föreskrev SSF att IOR skulle börja tillämpas och att mätbrev för såväl RORC som SHR skulle fasas ut och ersättas med IOR-brev. Lidingö Runt i maj 1970 kom i farozonen. Att hinna nymäta alla båtar till säsongstarten var givetvis ogörligt. Inom LSS löstes problemet genom att låta de båtar, som inte kunde samlas i entyps- eller andra etablerade klasser, starta i något som kallades "Scrapklasser". Den engelska termen Scrap betyder ju lika avfall, vid detta tillfälle nöjde vi oss nog att relatera till ihopskrapade klasser.

Deltagarna var nöjda att få vara med och en värdering skedde med hjälp av de tidigare mätbrev, priser kunde delas ut.

Senare under året fick jag möjlighet att presentera ett embryo till en LYS-tabell, även denna gång i På Kryss, vars redaktör, Stig Gunnar Skoot, delade min uppfattning av värdet med ett system för breddsegling, utan mätning av båtarna.

Efterfrågan

LYS var därmed introducerat och befanns ha ett intresse såväl på ost- som västkusten, liksom för SXX 24-timmars-seglingar. Den senare en i mitt tycke trevlig seglingsform som upptakt till mer avancerad distans- och havskappsegling och där man närmast tävlade med sig själv och den egna förmågan att driva båten och göra lämpliga vägval.

Lokala segelklubbar kontaktade mig för ytterligare upplysningar om LYS, vilket föranledde mig till diverse resor med föredrag. Tävlingsresultat började flyta in till mig för

bearbetning, nya båtar kom till och systemet växte under de närmaste åren i omfattning. Förutom inom LSS och Lidingö Runt kom LYS att tidigt brukas vid seglingen Tjörn Runt arrangerat av Stenungsunds SS.

Första tävlingen enligt LYS.

Den första formellt genomförda kappseglingen enligt det nya systemet, LYS, arrangerades givetvis av Lidingö Segelsällskap i september 1971. Beslutet var resultatet av en uppsluppen vårfest med LSS på Gåshaga Vårdshus efter ett även det året lyckligt genomfört Lidingö Runt trots fortsatta mätproblem.

Festtalande ordföranden i LSS Damsektion, Inga Johnsson, påstod provokativt att även damer kunde kappsegla. LSS ordförande, Patrick Gibson, antog utmaningen och lovade Inga att hon skulle minsann få låna Patricks båt av typ Twister för ändamålet. Båten hade fått det lämpliga namnet Xantippa, efter Sokrates besvärliga hustru.

Det beslöts att evenemanget skulle gå av stapeln på hösten, nu gällde det att finna på ett lämpligt namn. Snilleblixtar korsade luften, Lidingö Strunt, Tigertävlingen, Gäddpokalen etc framkastades.

Kaktuskannan

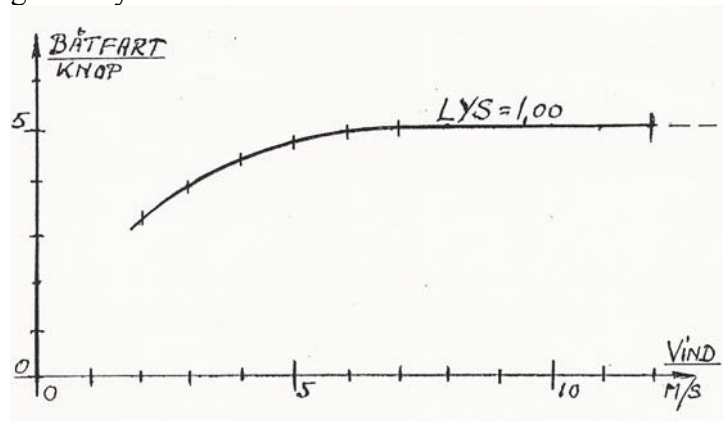
Man enades till slut om Kaktuskannan, eftersom det var "kaktusarna" som skulle styra båtarna.

Sju tappra kvinnliga skeppare ställde sedermera upp på den något avkortade banan med avslutning inne vid LSS varv i Kyrkviken. Året därpå, när tävlingen blivit öppen även för tävlande utanför LSS, var deltagarantalet fördubblat, likaså nästa år.

Tävlingen blev tradition och pågår ännu, men med betydligt kärvare regler än den ursprungliga avsikten varit. Och liksom de flesta andra stående kappseglings-evenemang med under 90-talet avtagande deltagarantal. Det spelas väl golf?! Mera därom nedan.

Basvärden i LYS

Som initiativtagare till systemet, hade jag i början avsevärt fria händer att söka ge det en lämplig utformning. Banan skulle, som ovan nämnts, i första hand vara en rundbana som skulle framtvunga segling på samtliga bogar. En triangelbana med start och mål på samma ställe kan också duga, men den (då gällande) olympiska banan med ett extra kryssben, skulle ge de kryssbetonade båtarna en extra fördel.



Endast tre siffror bedömde jag skulle behövas i LYS-talet. Den snabbare båten skulle ha det högre talet. Min egen båt, Allegro 27, gav jag basvärdet 1,00. Det befanns vara ett lyckokast, efter-som båten i det hög-re vindregistret, 7m/s och uppåt, vi-sade sig ha en snitt-fart räknad runt cirkelns periferi på exakt 5,00 knop!

Med båtens vattenlinjelängd om ca 7,2 m blir Froudes tal vid 5 knop, $F_{nL} = 0,306$ med fart i knop och längd i meter.

$$F_{nL} = \frac{0,1642 V}{\sqrt{L}}$$

Så här beräknas Froudes tal enligt en reducerad formel med båtfarten i knop och längden i meter.

Ändrade båtar

Olika propellerarrangemang ger avdrag med skilda antal LYS-punkter, som följd av ändrade bihangsmotstånd.

Segling utan spinnaker ger en reduktion om 3 LYS-punkter, fock i stället för genua 1 LYS-punkt etc.

Personliga önskemål om fartgivande ändringar är tillåtna, men skall inges till seglingsnämnden i god tid före start. Nämnden kan göra en egen bedömning om höjning av LYS-talet erfordras. Sänkning är också tillåten. Har den seglade/beräknade tiden visat att nämnden gjort en felaktig bedömning kan en justering av det för den aktuella båten ansatta LYS-talet begäras före nästa segling.

Experimenterande med den egna båten har alltså varit tillåtet. Lämpliga (eller olämpliga!) förändringar har kunnat utvärderas relativt övriga båtar i samma klass eller fältet i övrigt.

Medvetet undanhållande av ändringar förekom inledningsvis och gav i några fall anledning till diskvalificering. En tystgående motor är ju eljest en direkt hjälp för den som till varje pris vill nå en bättre placering.

Spridning av LYS

Västkustsidan visade i början den största entusiasmen för LYS. Tillämpat vid Tjörn Runt i första hand, lett av Gunnar Skogby, som även hade del i Västkustkretsens 24-timmarsarrangemang. Nisse Dunér, verksam inom SS Fram, började tidigt och fortsatte under många år att enträget genomföra uppgiften att ta fram tabellen med basmått för de skilda båttypernas skrov och rigg. Ett jättejobb, ytterst värdefullt för dem som vill studera de enkla faktorernas inverkan på båttypernas respektive prestanda. Liksom för dem som vid något tillfälle funnit det angeläget att kontrollera deltagande båtars överensstämmelse med standard.

Resultatbearbetning

Insända resultatlistor skulle bedömas och behandlas. Tävlingar under extrema vindförhållande bör inte beaktas. Svaga vindar under 2-3 m/s ger ju s k "buskkör", där båtar med utgångsläge helt nära varandra kan skiljas långt isär beroende på slumpvisa förhållanden. Hårda vindar av kulingstyrka, 12 m/s och uppåt, ger ävenså svårbedömda resultat hänförbart till möjligheterna till lämplig segelföring, sjösjuka hos besättningen och andra orsaker.

LYS-talet skall framräknas efter prestationerna av den bästa seglade/snabbaste båten av varje typ. Spridningen inom varje båttypen är dock även av intresse eftersom det ger ett begrepp om prestationerna inom klassen.

Beaktar man den främsta tredjedelen av fältet för en normal entypsklass finner man en skillnad mellan båtarna om ca 5%. En högklassigt seglad entypsklass ca 3%. Matchracing som exempelvis Americas Cup 1à 2%.

De studerade resultaten - under de nu närmare 30 gångna åren med LYS - anger att systemet erbjudit och erbjuder utmärkt tävling. Studium av en regatta med många olika deltagande båtar av skilda typer och i skilda klasser, exempelvis Lidingö Runt, visar att de beräknade tiderna sinsemellan är fullt likvärdiga förhållandena i en välseglad entypsklass.

Enklare på startlinjen.

Förhållandena vid kappseglingsstarten vilka kan verka avskräckande för mindre erfarna seglare. För att befrämja breddseglingen kan s k individuell start tillämpas.

Detta innebär att seglingsnämnden i förväg gör en bedömning av vindstyrkan och därav betingad seglad tid för varje båt för den aktuella banlängden.

De långsammaste båtarna släpps iväg först, och därefter övriga båtar i beräknad ordning så att samtliga teoretiskt kan gå i mål samtidigt. Trängseln på startlinjen undviks, förhållandena på banan gör med säkerhet att även målgången sker i spridd ordning.

LYS-systemet sanktionerat.

Den ökande användningen av LYS-systemet föranledde efter några år SSF att samla intressenterna till en s k breddseglingsgrupp.

Denna kom att ledas av Gunnar Tidner, Täby BK, som inte minst genom sitt gedigna datorkunnande (detta var redan 1974) bidrog till stabilisering och strukturering av LYS-systemet. Nisse Källström, Stockholm, bidrog med administrativa insatser.

SSF började sända ut LYS-tabeller och föreskrifter för systemets användning. Distriktsindelade samverkansgrupper kom till stånd för att hjälpa till med bedömning av individuellt ansatta LYS-tal.

Resultatinsamling och bearbetning krävde så småningom en månghövdad skara. Efter ytterligare några år började LYS att användas även i de övriga nordiska länderna. Riks-LYS arrangeras nu årligen sedan viss tid tillbaka.

Gruppindelning

SSF arbetsgrupp har valt att föreslå att flerskrovsbåtar liksom ULDB (UltraLightDisplacementBoats) inte ska tävla i samma grupp som traditionella enskrovsbåtar. För mig hittills kända resultat talar dock för att en sådan indelning är obefogad. Förklaring till min uppfattning presenteras i följande redogörelse.

LYS 2,00

Slumpvis kom jag att på min arbetsplats vid FMV finna en kollega, Karl-Gösta Lewenhaupt, som under flera år studerat och gjort praktiska försök att få till stånd en liten farkost som kunde segla rundbanan med ett LYS-tal högre än 2,00 d v s med högre medelfart än 10,00 knop. Det har visat sig svårt. Tre relativt väldefinierade företeelser måste beaktas, jag har valt att benämna dem "Vattenvallen" respektive "Vindvallen" samt "Kostnadsvallen". Se för övrigt artikeln i På Kryss 1/68.

Vattenvallen

Innebörden av den svårpasserade "Vattenvallen" förklaras av det vid högre farter snabbt ökande vågbildnings-motståndet.

"Vattenvallen" motsvarar en fart av $F_{nl} = 0,40$ med definition enligt ovan.

I förstone skulle man kunna tänka sig att bygga en mycket stor/lång båt. Detta för att flytta upp gränsen när vågbildningsmotståndet blockerar fartökningen. Formeln lyder:

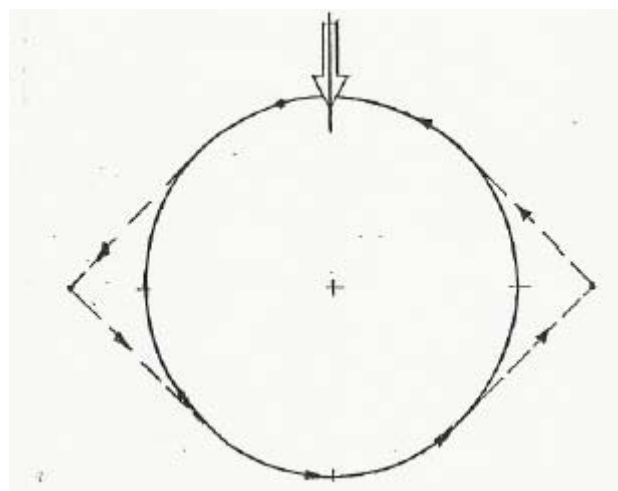
$v = \sqrt{5,92 \times L}$ där v betecknar båtens fart i knop och L båtens vågbildande längd i meter, approximativt lika med vattenlinjelängden.

Vindvallen

"Vindvallen" förklaras av kravet på att seglen har rätt anfallsvinkel mot den relativa vinkeln.

Vad händer då när man ökar skrovets fart genom vattnet? Jo, fartvinden gör att seglen möts av en relativ vind, som kommer med allt mindre vinkel mot båtens långskeppslinje. Även med stela segel, d v s genomgående lattor, måste man bidevind hålla en kryssvinkel om kanske 25 grader från relativa vinden.

Likaså på undanvinden går det i lätt- och mellanvind fortast på rundbanan genom att man kryssar.



*Fartvinden
framtvingar att den
seglade ruten närmast
tar formen av ett
liggande ruteress vid
en anfallsvinkel om ca
25 grader.*

Hur fort?

Vid 3 m/s vind måste båten göra en snittfart om $2 \times 3,85 = 7,7$ knop, för att försvara ett LYS-tal om 2,00. Omräknat en båtfart om 4,0 m/s. På ren läns i lättvind skulle alltså den akterliga kraften vara negativ!

Sträckan längs ruteresset är ca 6,4% längre än den normala LYS-banan, motsvarande en snittfart på 8,2 knop eller 82% av den stora båtens skrovfart. Möjlighet finns säkert att med diverse läsegel öka farten, men marginalerna är små.

Vatten-, vind- och kostnadsvallen i samstudie

Vid 7m/s vind, när de mindre båtarna anses ha uppnått sin maximala fart, blir länsförhållandet för den stora båten en skillnad i fartvind mot den rent akterliga vinden 2,0 m/s. Ruteresset är fortfarande motiverat. Skrovfarten måste ökas till närmare 11 knop, motsvarande 20 meters båtlängd. Den enskilda, normala människans ekonomiska ramar har då sprängts för länge sedan.

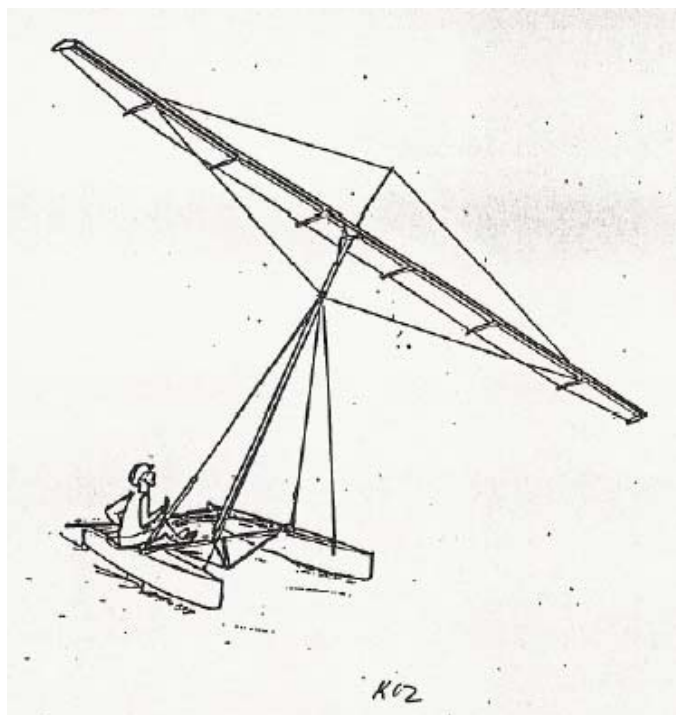
Vissa stora, sponsrade båtar har nyligen redovisat dygnsfarter om över 20 knop, men de har då kunnat seglas nära halvvind och fyller alltså inte LYS-systemets rundbana. Flera försök pågår, men till dato har mig veterligt ingen vinddriven farkost passerat LYS 1,92.

Återgång därför till utgångspunkten.

Displacementminskning

Skrovet/skroven måste bli lättare så att båten kan plana. Fortfarande är flerskrovsbåten lösningen. Hög initialstabilitet erhålls även utan barlast. Tyvärr även hög slutstabilitet i upp- och nervänt läge.

Åtskilliga typer av uråldriga riggar har inte bara en framdrivande komponent utan ger också en lyftande kraft. Skroven har utgjorts av katamaran eller proatyp.



Den Lewenhauptska försöksfarkosten. Masten kan lutas i sidled, vingen kan snedställas i sidled liksom att dess anfallsvinkel kan varieras. Drag- och lyftkraft kan riktas så att båten inte kränger.

Kanske en rigg/vinge/drake som lyfter (flyg-)farkosten ur vattnet samtidigt som den ger förväntad drivkraft är lösningen till verklig snabbsegling.

Kanske kombinerat med en paravan som avdriftsplan under vattnet?

Flygprofessor Sven-Olle Ridder har skisserat detta arrangemang för många år sedan. Med ett högvärdigt segelflygplan över vattnet, kopplat till en paravan under vattnet. Vi som under 40-talet på Gärdet flög linstartade, friseglände modellplan vet att principen fungerar.

Vem satsar kapital för försöken med paravanan?

Vem/vilka blir först runt jorden?

LYS med global anknytning

LYS likartade, på empiriska seglingsresultat baserade system har parallellt vuxit fram på skilda håll. Förutom ovan-nämnda PYS, finns två system i Frankrike (ett för varje kust), flera system i USA, något i Sydamerika, något i Australien. Studier för ett - i nutiden så omhuldat - globalt IT-samarbete pågår.

I stället för golf

De flesta kappseglingar visar ett sjunkande deltagarantal. Golfspelarna däremot ökar i antal. En orsak kan vara att golfen har ett utarbetat handikappsystem som även ger nybörjarna möjlighet att tävla. Den skicklige spelaren stoltserar med sitt låga handikapptal!

Kappseglingen å andra sidan har blivit allt mer elitbetonad. Detta gäller även LYS-seglingar. Den som aldrig kommer i närheten av att vinna en kappsegling, avstår till slut att delta i tävlingarna. Familjeseglarna köper hellre ett nytt kylskåp än ett bättre segel. Lösningen ligger i införande av ett individuellt reducerat LYS-tal. Reduktionen sker genom ett tilläggstal, T, med vilket den startande båtens LYS-tal multipliceras.

Segla till LYST

Talet T är mindre än 1,000 och anges lämpligen med tre decimaler. Det framräknas efter att båtägaren startat i sin första kappsegling, varvid den vinnande båtens beräknade tid tas som bas och divideras med introduktions-båtens beräknade tid. Relationen mellan tiderna utgör talet T och blir med nödvändigheten mindre än 1. Nästa segling multipliceras deltagarnas LYS-tal med det reducerande T-talet.

En skicklig seglare får kanske $T = 0,962$, en normal seglare kanske $T = 0,903$, en nybörjare $T = 0,742$.

Skotpunkten kan flyttas

Nybörjaren vinner antagligen någon kommande segling, efter att ha lärt sig att flytta skotpunkten på focken, eller att inte starta fem minuter efter skott. Efter denna positiva upplevelse, omräknas båtens T-tal till det nya, högre värdet. Och ger antagligen ökat intresse för att söka nå nya framgångar.

Den nya respiten verkar också som en sporre för den skicklige, normalt vinnande seglaren, som nu måste anstränga sig mera för att kamma hem segern.

Segling och resultat till LYST kan kombineras med en resultatlista efter LYS, alltså två listor och två priser. Förhoppningsvis skulle detta kunna få även de mindre avancerade båtägarna att åter börja samlas till den trevliga form av samvaro som segling innebär.

Gullviverallyt

På förslag av Sten Wiberg, Vikingarnas SS, som svarade för många kappseglingsarrangemang under 1960-talet initierades 1975 en flerdagarssegling av rallykaraktär under Kristi Himmelfärdshelgen. Liksom för "Kaktuskannan" har rallyt fått ett blommamn. Denna gång dock av en vårlig och mindre taggig karaktär.

Från början var seglingen tänkt att gå Södertörn runt, men man beslöt att nöja sig med att segla Värmdö runt med fyra dagsetapper.

Föredömliga arrangemang.

Rallyt har under många år letts av Majt och Gunnar Tidner med stöd av deras hemmaklubb i Täby samt dito sjöscoutkår och får ses som en föredömlig hantering av breddseglingssidén i kombination med LYS. Deltagarna har återkommit år efter år, nästa generation börjar nu ta över båtarna liksom arrangemanget.

Deltagarantalet har maximerats till 80, med hänsyn till de natthamnar som frekventeras

Resultatlistor

Snabb datorbearbetning av resultaten har möjliggjort prisutdelning i nära anslutning till varje dags målgång liksom en totalsammanställning efter rallyts slut. De beräknade tiderna, såväl per dag som totalt, visar att tätplatserna kan beläggas av helt olika båttyper varje år. Vid årets 25-årsjubileum erövrades priset av en äldre, välseglad skärgårdskryssare med gaffelsegel.

Sedan några år tillbaka redovisas i listan med total-resultatet också respektive båts T-tal, varav det framgår att rallyt samlar många mycket duktiga kappseglare.

Utveckling.

En blick i backspegeln visar den enorma utvecklingen som förevarit av båtmaterialen och av den personliga utrustningen liksom av förbättrade hjälpmedel för navigation och kontakter med land och andra båtar med ökad komfort och säkerhet ombord till följd.

En mångårig erfarenhetsbank har samlats som kanske kan hjälpa SYR:s medlemmar och andra till att utveckla våra båtar tekniskt, liksom den samvaro som båtlivet ger möjligheter till.

Framtiden

LYS-systemet förefaller att ha en egen livskraft och kommer förhoppningsvis också att vara av värde för framtidens seglare, vilka genom fortsatt tävlingsdeltagande ger nytt underlag för databanken.

Genom möjligheten att i efteranalyser enkelt jämföra skilda båtars fartpotentialer och gärna också genom att själv delta i tävlingarna får man som konstruktör goda insikter i vilka faktorer som påverkar båtarnas fartpotential.

Utan att behöva styras av ofullkomliga, fartbegränsande mätregler.

Lycka till!

Nyköping i oktober 2000

L-O Norlin