

# Segling

BÄST PÅ  
SEGLING

Välkommen till Sveriges enda renodlade seglingstidning.

## Dansk trio med brio: BB 10, 101 & Ylva



I sitt hemland Danmark kallas de omväxlande för skärgårdskryssare, seglarnas segelbåtar och 10-metare. När de kom på 1970-talet lurade i bakgrunden danskarnas stora kappsegling Själland Runt, idealisk för långsmala snabbseglare som BB 10, Bianca 101 och Ylva.

*Av Curt Gelin*

Att BB 10, Bianca (Aphrodite) 101 och Ylva i hemlandet Danmark kallas skärgårdskryssare skall man inte ta alltför bokstavligt, utan mera se som en benämning på en långsmal, välseglande båttyp.

Egentligen är det bara längd/bredd-förhållandet som BB 10, 101 och Ylva i någon mån har gemensamt med våra skärgårdskryssare. Under vattenlinjen har de delat lateralplan, och segelytan är vald efter vad båtarna ansetts behöva, utan hänsyn till någon skärgårdskryssarregel med bestämda kvm-tal (22, 30, 40, o s v).

Ytterligare en benämning i Danmark är 10-metare, vilket syftar på båtarnas

längd över allt. Under hela 1970-talet dominerades Själland Runt av smala snabbseglare; förutom den trio vi beskriver här fanns också Molich 10 meter, Helco 33, Karavel 10M, Langö 10, Mosqutio 104 och kanske ytterligare någon. Samtliga hade gemensamt slankheten och längden, de var ganska lätta, och de hade så mycket segel stabiliteten tålde och ofta lite till.

Konkurrensen var hård, både om placeringarna på Själland Runt och om köparna. Byggarna var oftast små varv på Jylland. Trakten kring Vejle var födelseorten för många av dessa slanka skönheter.

Varför just 10 meter? Oklart, men två skäl kan anas: Ett är att en båt med sådan längd ansågs vara stor på 1970-talet. Ännu större blev ännu dyrare och 10 meter ansågs vara en sorts optimum - snabb och smal, men ändå med hygglig plats för familjeturer och inte ohemult dyr. Ett andra skäl var att det är trångt i de danska hamnarna. Större båtar hade på den tiden svårt att få plats mellan stolparna.

### **Först ut av de tre var Ylva.**

Redan 1973 förvånade Steen Kjölhede från Vejle den danska seglarvärlden när han otippad vann Själland Runt med sin egenkonstruerade och egenbyggda Ylva. Och det blev seger inte bara en gång, utan fem gånger under åren fram till -78! Troligen hade fantomen från Vejle fortsatt vinna om inte en viss Niels Jeppesen blandat sig i leken 1979 med sin X79. Men än står sig Steens svit. Ingen har ännu vunnit fyra år i rad och fem totalt.

Som ett svar på Ylvans framfart blandade sig mästerybyggaren och grannen i Vejle Börge Börresen med i spelet. Han gjorde sin båt mer grundgående för att kunna smyga närmare land och få strömlä i de svåra vattnen i Stora Bält och i den smala Bögeströmmen. Dessutom vässade han utförandet - van som han var med sina fint byggda Drakar - och skapade lite av ett lyxåk i tiometersklassen. BB 10 var ständigt med i toppen, men knep aldrig 'line honors' eller totalsegern enligt dåvarande Scandicap. Men båten kom alltid bra och vann många andra handicapseglingar i Danmark, vilket räckte väl för att ge BB 10 ett grundmurat rykte som en mycket snabb seglare. Faktum är att den fortfarande är en populär entypsklass i Danmark, med klassförbund och årliga mästerskap. Anledningen till 101:ans tillkomst var inte bara Själland Runt, utan också att stjärnkonstruktören Jan Kjaerulff och hans partner Paul Elvström ville visa sin klass med en båt i samma storlek som övriga 10-metersgänget. De hade dock svårt att hitta ett bra varv till Jans egen idealbåt. Tanken var först att bygga den i Sverige. Prototypen sjösattes i Halmstad under namnet Elvström 95/

Mungo. John Albrechtsson, vår guldmedaljör vid Kingston-OS i Kanada 1976, var med som inspiratör till projektet.

Men provseglingarna utföll inte till belåtenhet och utförandet nådde inte upp till danska krav. Således togs båten till ett litet kvalitetsvarv på Langeland, förlängdes 60 cm, snofsades till och döptes om till Aphrodite 101. Senare kom Bianca Yachts i Rudköbing in i bilden som byggare, varvid båtens döptes om till Bianca 101. Det officiella namnet idag är dock bara 101 kort och gott.

Paul Elvströms inflytande skiner igenom i den smäckra, höga riggen och lösningen med självslående fock.

Alla tre båtarna ligger nära varandra ifråga om displacement, mellan 3200 och 3400 kg. Eftersom Ylva inte är någon äkta 10-metare med sina 12,18 m längd överallt har hon ett klart högre LYS-tal än de andra, 1,24 mot 101:ans 1,17 och 1,20 för BB10.

## **Tjusningen i att äga en snabbseglare**

ligger inte bara i att vara bland de första i mål på handicapseglingar. Med god fart har man dels nöjet att få segla om andra båtar ute på fjärden, dels kan man också nå långt på semestern. Stockholm-Bornholm och tillbaka på en tvåveckorstur är ingen omöjlighet, utan att man behöver hetsa. 70-80 sjömil som dagsetapper är fullt möjligt med den här typen av båt så fort man får släcka lite på skoten. För att inte tala om möjligheten att nå långt ut i ytterskärgården över en weekend utan att stressa eller behöva gå för motor. Därtill kommer förstås själva seglingskänslan i dessa båtar. De är enkla att hantera, de har ett härligt driv och en behaglig tyngd i gången. Deras styvhet kan diskuteras. De är tämligen utpräglade lättvindsbåtar och även om de får ett rev i storen och en liten fock fram, är stabiliteten inte sådan att man sticker iväg över havet med familjen i frisk vind.

En liten detalj som ägarna till dessa snabbseglare kanske inte är medvetna om, men som de som blir omseglade märker, är båtarnas granna bogvågor. Att se svallet svepa elegant förbi de slanka förstävorna kan få skinnet i knottra sig på betraktare med smak för linjer.

De smala stävorna är en fin syn också när båtarna ligger vid kaj, där man kan sitta länge och bara njuta av deras linjer. Men helst skall båtar som BB 10, 101 och Ylva ligga vid boj och fritt följa vindens skiftningar. Då blir de som allra vackrast.

# Konstruktörens idealbåt



**Aphrodite/Bianca 101 - med låga fribord, lång förstäv och smäcker akter - är en av konstruktören Jan Kjaerulffs vackraste båtar. Och denna hans egen drömbåt blev också många andra seglares favorit; på tio år såldes ca 340 exemplar, en bra siffra i kategorin snabbseglare.**

*Av Curt Gelin*

För Jan Kjaerulff var det lite av en dröm som gick i uppfyllelse när han kunde sjösätta det första exemplaret av Aphrodite 101 våren 1977. Efter att ha ritat båtar på löpande band åt en mängd danska varv (i samarbete med Paul Elvström, som var delägare i konstruktionsfirman) var det dags för hans egen idealbåt.

Jan Kjaerulff var helt övertygad om att det långsmala konceptet passade perfekt för familjesegling.

- En bra familjeseglare är en båt som seglar bra, sade han när jag träffade honom vid provseglingen i Öresund påsken 1977. 101:an skulle uppfylla hans fem grundkrav: Snygg att se på, segla bra, vara lätthanterad, säker och sund i konstruktionen .

Helt följdriktigt seglade Jan Kjaerulff några år en egen 101:a och familjeseglade den på sin semester i danska vatten. Han var även med på de entypskappseglingar som blev möjliga sedan båten fått en bra start. Hans och Paul Elvströms namn på en vacker långsmal båt, som därtill blev fint byggd på klassiska kvalitetsvarvet Bianca i södra Danmark, blev en frestelse inte bara för många danska seglare. En hel del svenskar fångades också av linjerna; 101:an

sålades några år på 1980-talet både av Alvar Båtar i Norrköping, av Bianca Marin i Göteborg och av Fisksätra Marina i Stockholm.

Och än idag händer det att seglare faller för 101:an. En som gjorde det så sent som i höstas är stockholmaren Patrik Corneliusson. Han såg en båt till salu vid Galärbryggan på Djurgården och slog till direkt.

- Jag hade seglat Tur 80 sedan 1992 och ville ha något som skar sjön bättre. Jag hade följt med kompisar i Carrera och Smaragd och blivit fångad av de långsmala båtarnas förnämliga seglingsegenskaper. 101:an visste jag inget om, men anade att den var en fin seglare och kände att det var lagom utveckling för mig.

Patrik Corneliusson berättar att under de korta turerna han hann med i höstas gjorde han dubbla dagsdistanser mot vad som var normalt med den gamla båten. Det tycker han är en underbar tillgång när man arbetar mycket och bara kan ta ledigt ströddagar, sällan en hel vecka i sträck.

## **Snygg interiör**

101:an ser snygg och gedigen ut när man ser henne vid bryggan. Man noterar det speciella däckets med Treadmaster-matta med prydliga urtag runt luckor, däckskanter och mittfisk. Även den låga antydningen till överbyggnad drar blickarna till sig.

Ruffluckan är ovanligt djup och gör det lätt att ta sig ner i och upp ur ruffen. Dessutom ger den nödvändigt ljusinsläpp eftersom rutor saknas helt på 101:an. I sittbrunnen är sargarna låga och man har för lite ryggstöd. Anledningen är att brunnen är självlänsande, vilket ger hög durk och höga sittbänkar; sargkanterna måste därmed göras låga för att båten ska bibehålla ett snyggt utseende, ett vanligt fenomen på många båttyper. Bänkarna är klädda med teak, som är försänkt i plasten. Resultatet är elegant och ett exempel på konstruktörens strävan att skapa en båt med stil.



Alla fall och trimfunktioner är förstås nerdragna. De många avlastarna är eftermonterade av tidigare ägare.

Patrik Corneliusson, nybliven och stolt ägare till en Bianca 101, "Kände för en båt som skar sjön fint och hade vackra linjer". Nu kan han avverka dubbla distansen på en dag jämfört med förra båten.

Interiören håller hög klass på 101:an och är fortfarande fin på Patrik Corneliussons nyförvärv, trots att båten är en 79:a. Hon har vacker mattlackad mahogny med snygga, svarvade runda kantlister och utmärkt finish - småsaker, som sammantagna skapar en känsla av kvalitet.

Taket är i ribbad oregonpine, men ruffsidorna är täckta av en nålfiltsliknande matta. Den tar åt sig fukt, och mögel fanns tyvärr fläckvis på Patrik Corneliussons båt.

Det finns hela sex kojor fördelade på två stickkojor, två i salongen och en dubbelkoj i förpiken. Så många sovplatser i en snabbseglare är ovanligt, men en tillgång om man vill ha båten för familjesegling eller ta med sig kompisar.

Pentryt är placerat på ömse sidor mellan salongs- och stickkojerna framför den skjutbara takluckan. När det ska lagas mat får man alltså sitta vid sidan om eller halvstå på durken. Takhöjden är bara 148 cm.

Som standard har 101:an endast självslående fock eftersom Paul Elvström ville att båten skulle vara enkel att segla. Även riggen bär 'Elvis' signum: Enkla, svagt svepta vantspridare och backstag. Att svepa spridarna ännu mera bakåt och slopa backstag kallas i Danmark spefullt för 'svenskerigg'. Motiveringen för den danska varianten är att förstaget kan sträckas upp och att storbommen kan släppas fram maximalt på länsen.

Masten på 101:an har också den klassiska Elvström-kronan på den smäckra profilen. Den står på däck, bra eftersom det inte finns något masthål som kan läcka, men med nackdelen att styrkan inte blir i klass med en genomgående

mast.

Linjemässigt är 101:an lite av en hybrid genom att ha en antydning till bustle midskepps, alltså en rundad utbuktning på friborden som på gamla RORC-havskryssare, och samtidigt ha långa, slanka och fartgivande linjer. Bullen i skrovet ger lite extra formstyvhet och bidrar kanske till 'sexigheten' hos 101:an. Karakteristiskt för Jan Kjaerulff är förstävans långa, lite spetsiga överhäng. Det var hans varumärke. Under vattenlinjen har 101:an ett något nerbyggt skrov med extra fyllighet mellan köl och roder för att öka bärigheten och den seglande längden. Konstruktören var noga med vad han kallade för hydrodynamisk balans.

Kölen är Elvström & Kjaerulffs typiska - bakåtsvept med smala sektioner och väl tilltaget djup - 1,65 m. Dessvärre valde herrarna järn istället för bly i kölen, vilket minskar båtens förmåga att bära segel i frisk vind.

Kölinfästningen verkar inte gjord med tanke på sten. Låga bottenstockar av trä är mest bara durkunderlag. Smackar man hårt på grund är det stor risk att balkarna släpper.



Ruffen är inte hög, men har en tydlig känsla av kvalitet. Vacker mahogny, rundade hörn och kantlister och bra lackfinish glädjer även mer 'sportiga' seglare. Pentryt är placerat en bit in i ruffen för att få in två stickkojer akteröver.

Rodret fordrar också uppmärksamhet - hjärtstocken kniper vid tryck. Orsaken är troligen att den är för klen, den böjer ut för mycket och kniper i genomföringen. Konstruktionstekniskt är 101:an byggd i enkellaminat med kojerna som längsgående förstävningar. Skotten är plastade på bägge sidor vilket också ökar stadgan i båten. Förskeppet är uppstyvat med balsa.

Seglingsegenskaperna är fina, båten har fint driv, är mycket välbalanserad på alla bogar - inte mycket tryck ens på frisk spinnakergång. Balansen är nästan för bra, rodret går att släppa både på kryss och halv vind utan att båten girar. Det gör att rodret känns något stumt. Båten känns inte styv, men styvare än BB10 och hon är mindre känslig för skotning.

101:an är, sammanfattningsvis, snygg att se på och har en inredning som plockar poäng med vackert utförande. Dessutom känns utrymmena nästan

familjemässiga. Synd bara med rodret som kniper och järnkölen som ger för lite slutstyvhet - kanske en blysula längst ner?

## 'Familjeracer' från berömda Börresen



**Sjödugligare än de låga friborden antyder, livlig att segla och mycket välgjord i alla smådetaljer. För sportiga seglare på jakt efter ett toppenbygge i den långsmala klassen är BB 10 ett attraktivt alternativ. Hon har härligt driv och är enastående lättmanövrerad.**

*Av Curt Gelin*

De första BB 10:an sjösattes i Vejle hamn av Börge Börresen och hans son Anders våren 1977. På deras varv hade en rad fina Folkbåtar och Drakar byggts i många år. För att bredda verksamheten och få fler kunder när Drake-ägarna bildade familj tog de beslutet att bygga vad de kallar för en familjeracer. De hade sett vilken uppmärksamhet grannen Steen Kjölhede fått med sin Ylva och tänkte att kan han, så kan vi.

Prestanda var alltså ett krav, och båten måste bli lätt och ändå stark. Man valde ett sandwichkrov med balsa som distansmaterial. På detta satte de en rejäl, men inte överdrivet hög rigg. Mastliket är måttliga 11,00 m, men i gengäld är bommen goda 3,55 m. För att få tillräcklig stabilitet gjordes kölen i bly, och en vikt på 1.225 kg skulle ge önskade egenskaper; lättdriven i lätt vind och slutstyv i friskare brisar.

Intressant är att djupgåendet begränsades till beskedliga 1,45 m, eller ca 20 cm mindre än normalt för fenkölade båtar med lika mycket segel. Skälet var väl dels att kunna snika sandbankarna i den trixiga Bögeströmmen vid Falster under Själland Runt, men på köpet fick familjeseglarna en båt som kunde komma nära



intill stränderna i öhavet mellan Jylland och Själland - danskarnas favorittillhåll på seglingssemestern.

Idag skulle inte många familjeseglare komma på tanken att välja en BB10, och beteckningen familjeracer bör ses med viss distans. Utrymmena är på grund av de låga friborden och den låga ruffen bättre lämpade för 'sportiga' seglare i alla åldrar. Höjden under däck är som på gamla tiders skärgårdskryssare, där man talade om krökhöjd - tillräcklig ruffhöjd för att kunna kröka armen när snapsen tages.



Sittbrunnen är djup och ombonad som på en gammal skärgårdskryssare. Rorsman kan sitta på den välvda bänken, men har bättre sikt och komfort när han sitter på kanten. Notera de underdragna Börresen-vinscharna.

- Utrymmena är inga som helst problem, tycker emellertid Christer Zotterman i Enskede, lycklig ägare till den BB 10 nr 45 som Segling har bekantat sig med.

- Om man bor bra hemma i 11 månader om året, då kan man stå ut med lite camping på semestern. Vi är två personer och två katter, för oss är BB 10:an perfekt.

Christer Zotterman seglade tidigare NF, såg en BB 10 segla förbi och blev förälskad:

- Jag föll för de klassiska linjerna. Efter en del letande fann jag till slut en till salu i Danmark som passade plånboken. Den var inte i toppskick, men för mig var detta bara en fördel eftersom jag kunde sätta egen stil på båten.

Köpet gjordes för tre år sedan och Christer Zotterman är fortfarande helsåld på sin båt. Han och hustrun Elsy seglar nästan varje helg från sjösättning till upptagning och tycker att livet är härligt när de är i sin båt.

## Ombonad sittbrunn

När jag gör ett besök ombord är det inte svårt att bli lite imponerad av båtens utförande. Däcket är försänkt så att mittfisk och däckskant i plast sticker upp något. Därtill är fiskarna noga avfasade för att ge en jämn och elegant övergång. Som standard hade BB 10 teakdäck. Men detta var bara 4,4 mm tjockt och lagt på fanér. På paret Zottermans exemplar var däcket limmat, men otätade styrskruvar hade gett läckage så att faneren ruttnat inifrån. När båten kom till Sverige rev Christer därför bort all teak och tog fram originalhalkskyddet.

Sittbrunnen på BB 10 är djup och känns gammaldags ombonad genom att den är öppen ut mot skrovsidan och inte är självlänsande som på havskryssare. För komfortens skull finns två Elvströmlänsar på sidorna i vattenlinjehöjd, så att stänksjö kan länsas.

På sargkanterna sitter bakelitlister monterade som slitskydd, vinscharna är underdragna och givetvis av Børresens eget välkända fabrikat. Intressant är också att storskotet bara går till en påle med kort skena framför rorsman istället för tvärs över sittbrunnen, vilket spar plats och gör det lättare att röra sig i brunnen.

Rorsman har en egen, elegant välvd teakbänk att sitta på och gästen värmande teakribbor att vila baken mot.



Salongen på BB 10 medger inte ståhöjd och egentligen inte heller sitthöjd. Men genom att vinkla kojerna får normallånga personer plats för huvudet under skarndäck. Ryggkuddarna läggs ovanpå och ger utmärkt sovkomfort.

Ruffen är ljus och trivsamt med fin durkbredd som viss kompensation för bara 146 cm takhöjd. Salongskojerna är 201 x 74 cm och speciellt genom att de är vinklade nedåt utmed bordläggningen för att få tillräcklig sitthöjd. Ryggdynorna

är höga och ger trots allt hygglig sittkomfort. Alla dynor ombord är av en yllekvalitet som kallas hästtäck i Danmark, en stryktålig och vattenavvisande klädsel.

Även förpiken har två fina kojor på drygt två meters längd.

Pentryt är en utdragslåda på babordssidan. Det löper lätt på gejdrar, men har endast plats för ett enlågigt kök, två fack för porslin och en liten utdragslåda för bestick. Stuv finns i begränsad omfattning under kojerna, i två garderober midskepps och i ena sittbrunnslådan. Toaletten är i Zottermans båt en lätt kemvariant mellan förpikskojerna.

Utförandet invändigt är enkelt men ganska prydligt, med oljad teak i bra dimensioner och med listade kanter.

Konstruktionstekniskt är BB 10:ans skrov gjort i balsasandwich med 10 mm kärna och 3 mm ytterskikt. Skrovfinishen är ypperlig, trots 15 år på vattnet var fribord och däck fortfarande djupblanka och jämna.



Pentryt löper på gejdrar och dras ut från sin plats under babords sittbrunnsbänk. Ett enlågigt fotogenkök är allt varvet ansåg behövdes. Fack för tallrikar och bestick finns. Men inga överskåp, varför proviant får stuvvas midskepps.

För att ge vridstagda åt kölpartiet finns fem längsgående balkar och för styrka bakom kölen finns det en 'krockbalk' i kolfiber i dess akterkant.

Röstjärnen sitter i en bastant tvärbalk som går från sida till sida och tar upp riggkrafterna väl. Andra konstruktionsfinesser är hjärtstocken i 50 mm rostfritt med bronslager och dubbla rodertrummor.

Seglingsegenskaperna får förstås mycket beröm.

- Särskilt uppskattar jag att båten är otroligt lättdriven. Vi har en utbordare, men det är inte ofta vi behöver använda den. Dessutom gillar jag att båten har liten avdrift, vid tilläggningar kommer man dit man vill och manöverförmågan är sagolik. BB 10 snurrar runt sin egen axel.

"Livlig och rolig att segla, en aning åt det veka hållet. Kan vid byig vind kränga omkull och ta in vatten, vilket hände mig. Man måste vara alert vid storskotet i byig vind. Bra balans med rätt skotning på kryssen, lovgirig på öppna bogar, men ändå aldrig direkt tung på rodret". Så tyckte denna tidnings redaktör när han provade BB 10:an 1979.

Som kuriosa kan nämnas att varvets Anders Börresen 1978 korsade Atlanten till Västindien med den första BB 10:an utan missöden. Med tanke på de låga friborden och den icke självlänsande brunnen ger det en uppfattning om båtens möjligheter.

## Störst och snabbast



**Ylva startade vågen av tiometers snabbseglare i Danmark. Med fem totalsegrar, varav fyra i rad, på Själland Runt är båten smått legendarisk i sitt hemland. Konstruktören Steen Kjölhede menade att Ylva är lika mycket familjebåt som racer. LYS-talet är 1,24.**

*Av Curt Gelin*

Det var inte helt lätt att ta OK-seglaren Steen Kjölhede på allvar när han lanserade Ylva och kallade henne för familjebåt. Med låga fribord, stora överhäng och ståtlig rigg såg hon mer ut som en skärgårdskryssare, vilket hon också blev kallad i brist på bättre typbeteckning. I likhet med dessa var utrymmena på de första Ylvorna - som byggdes i mahogny - tämligen

begränsade. Kryphöjd i ruffen fick man ta för nöjet att få segla fort - fortare än alla andra på Jylland.

Först med Ylva Mk V, den första i plast, blev det bättre plats inombords tack vare att man gjort båten motsvarande ett bord högre. Därmed fick man åtminstone en teoretisk chans att värva familjer till att segla Danmarks "sjoveste och smukkeste" av snabbseglarna.

Konstruktörens tanke med Ylva var att få en egen snabb seglare, en där han kunde aspirera på seger i Själland Runt. Steen Kjölhede byggde OK- och Finnjollar hemma i Börkop strax utanför Vejle på Jylland och var en av de bästa jolleseglarna i Danmark. Men varje år kring midsommar såg han Själland Runt-flottan segla förbi ute på Stora Bält, och han kände suget efter en kölbåt där han kunde få sina funderingar kring den ideala båten bekräftade.

Hemma i båtbyggeriet tog tankarna form och till säsongen 1973 var den första båten klar, en grann skapelse i blänkande mahogny. Med sitt jollekunnande i bagaget drog Steen Kjölhede till start i det årets Själland Runt. Vid den här tiden deltog ett par tusen båtar i Själland Runt och seglingens var störst i världen. Att vinna den, det skulle göra gott för kappseglarsjälen. Och så blev det, jollebåtbyggare Kjölhede från Börkop tog storslam och blev seglarkändis över en natt.



Salongen i Ylva är stor ungefär som svenska S 30, Passad och Svea, bortsett från ståhöjden på 155 cm. Med inskjuten lucka kan man emellertid stå rak vid pentryt. Dynorna har ylleklädsel - hästtäcke, säger danskarna, tåligt och vattenavvisande. Kuddarna läggs ovanpå kojerna för superb sovkomfort.

Som så många andra skickliga båtbyggare var han dock inte helt nöjd med linjerna. Alltså byggde han sig en ny Ylva till nästa år och gjorde om bravaden -

vann totalt i Själland Runt 1974.

Men kanske kunde linjerna förfinas ytterligare, funderade mästern Kjölhede, sålde sin vinnare och byggde ännu en ny båt till våren 1975. Och vann igen! Sak samma 1976 med ytterligare ett nybygge i mahogny...

Men det blev ohemult dyrt att bygga enstaka båtar i trä och tanken föddes att bygga Ylva i plast. Sagt och gjort, köparen till Ylva Mk IV gick med på att ställa upp med sin båt som plugg, från vilken man sedan gjorde formen. Första Ylvan med plastskrov kom i sjön 1977, men hade fortfarande däck och ruff i trä. Först 1979 kom första Ylvan helt i plast och nyfikenheten var förstås stor om den skulle bli lika snabb.

- Efter mina beräkningar skall båtarna kunna hålla samma fart på kryss, medan plastbåten blir snabbare på öppna bogar, sade konstruktören inför sjösättningen av Ylva Mk V 1979.

## **Mycket segel**

Och så drog han ut till start i det årets Själland Runt. Målet - snabbare än träbåten - uppfylldes, men inte målet att vinna. Det gjorde istället bröderna Jeppesen från Haderslev lite längre sydvart på Jylland. Likväl var intresset stort för supersnabba Ylva och första vintern gjöts fem plastbåtar i verkstaden och byggdes klara hos Oluf 'Luffe' Jörgensen. Sedan gick det av bara farten fram till slutet på 1980-talet, då priset för godsakerna klättrade upp över 600.000 kronor i Danmark. Tillverkningen upphörde efter 96 byggda exemplar och för närvarande finns formarna hos Ylva-Klubben, som i sin tur har deponerat dem på Faurby Yacht i Fredericia. Så den som känner lust efter Danmarks slankaste skönseglare har fortfarande möjlighet att få den tillfredsställd.

Med en längd på 12,18 m, d v s 40 fot, och ett displacement på ca 3.100 kg utan motor, är Ylva en stor snabbseglare. Lägg till detta att Ylva har en halv meter längre vattenlinje än BB 10 och det är inte konstigt att LYS-talet i Sverige är satt till hela 1,24.



Sittbrunnen är djup och rymlig, men något snålt utnyttjad genom att gästbänkarna är korta. Sargarna är i teak, liksom sittbänkarna och rorsmansbrädan. Storskotet är placerat på ett bridgedäck vid nedgången, en lösning som gör det svårt att nå för rorsman.

Tittar man på Ylvas längd/bredd-förhållandet finner man att hon också är slankare än sin kusiner. Fribordshöjden är ungefär lika. Ruffen är jämförelsevis större på Ylva och kan ge intryck av hon är mer av familjebåt än de andra. Men skenet bedrar; det inser man när man låter blicken vandra uppåt och ser hur hög riggen är. Den Ylva Segling tittat på - Glory, tillhörande Nils Åkerblom i Viggbyholm - har en specialrigg som når hela 16,5 m ovan vattnet.

Under vattenlinjen har Ylva runda och grunda linjer och är inte lika nerbyggd i V-form som BB10 och 101. Kölen sticker måttliga 1,62 m, antagligen för att kunna smyga över sandbankarna på Själland Runt. Rodret är stort och frihängande. Ylvans sittbrunn är rymlig och djup, men har korta sittbänkar vilket begränsar komforten något. Självläns finns inte, varför båten kräver kapell över brunnen i hamn. Elvströmlänsar i vattenlinjen ordnar så att sjö och regnvatten åker ut under segling.

Storskotningen på Ylva sitter på bridgedäck vid nergångsluckan, väl långt från rorsman. Å andra sidan sitter fockvinscharna nära till hands. Inredningen i sittbrunnen är i teak och rorsmanssätet elegant skålat för att man ska sitta stadigt när båten kränger.



Pentryt i Ylvan har ägare Nils Åkerblom byggt om för att få mera semesterkomfort. Ugn för gratänger och gäddor är ett måste, anser han. Överskåpen rymmer tallrikarna. Skyddsstängen är en viktig säkerhetsdetalj på alla båtar; man greppar den istället för ugnen och slipper riskera skällning.

Interiören i Ylva är nästan i familjeklass. Forna tester talade om "alla upptänkliga faciliteter för en familj på fyra", vilket kanske var att ta i. Ruffhöjden är 155 cm och man har precis sitthöjd under däck. De två kojerna i salongen är inte vinklade eller skålade. I förpiken finns ytterligare två kojor.

Pentryt är familjemässigt med ugn och med navigationsbordet som avställningsyta.

Snickerierna i ljus mahogny skänker en ombonad känsla åt inredningen.

Konstruktionstekniskt är Ylva gjord i Divinycell-sandwich. Kölen är nerbyggd med goda radier och balkarna integrerade i basinredet, vilket enligt ägaren Nils Åkerblom bevisligen håller för grund. Masten vilar på en stålbalk och vanten är fästade i det 16 mm tjocka huvudskottet.

Seglingsmässigt pockar Ylva på att få visa vad hon går för. Intrycket är solklart, farten är i en klass för sig. Trots storleken slinker båten så lätt och elegant genom vattnet, samtidigt som livligheten känns i rodret.

Stabiliteten är relativt god. På så här smala båtar betyder kölprocenten mycket för förmågan att bära segel. Ylva har 52 procent, vilket är något mer än för BB 10 och 101. Den stora kicken kommer när man faller något och slackar i seglen, så att häckvågen slickar akterspegeln. Då rusar loggen direkt upp i 8-9 knop även i måttlig vind.

Intrycket av Ylva blir att hon - bortsett från ståhöjden - har ungefär samma utrymmen som vissa svenska kändisar som Passad och S30, att hon besitter förnämliga fartresurser och är härligt lättseglad. Eller som Glorys ägare Nils Åkerblom säger:

- Man gör Viggan-Utö-Harstena-Västervik-Byxelkrok på tre dagar. Östersjön krymper med en Ylva. Enda tråkiga är att man får betala hutlöst i hamnavgift bara för att båten är lång...