

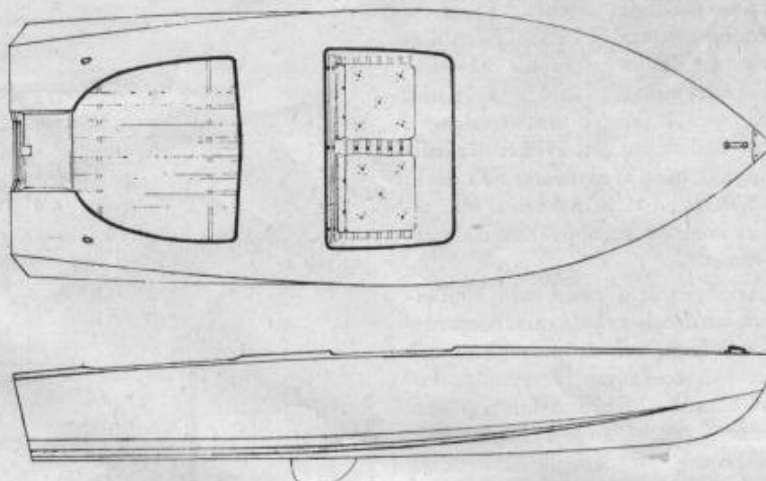
## 25 knops passbåt

Ur "Till Rors med Segel och Motor"  
51/52 1947

Denna snabbgående passbåt, som konstruerats av herr Åke Sundstedt efter passbåtsregeln för att huvudsakligen användas vid tävlingskörningar i klasserna B och C med standardmotor, skiljer sig väsentligt från sina klasskamrater, både i konstruktivt hänseende och vad fartegenskaperna beträffar.

Konstruktören, som ritat tävlingsfarkoster under åren närmast före kriget, har ganska länge tänkt på idén till konstruktionen, han ville utvinna mera av en båt i denna storlek och kom då på lösningen att förse farkosten med en långskeppsgående stegvägare, en anordning, som ingenting nämns om i regeln. Däremot är tvärskeppssteg förbjudet på båtar av denna typ. Enligt konstruktören är det första gången, som denna metod kommer till användning i Sverige.

Stegvägaren, som framgår av spantrutan, är fartbefrämjande genom att glidytan blir mindre och dessutom är det omöjligt att kantra med båten. Då snedfasen ligger över vattenlinjen suger den inte åt sig vatten, vilket förhållande bäst kan studeras under god fart. Inga vågor



Ett skrov utformat efter denna konstruktion mäter in i den nya passbåtsregeln

går då ut från sidorna och i kölvattnet blir endast ett par streck synliga. För att förhindra sladdning i kurvorna vid farter över 20 knop är båten försedd med en fena av stålplåt.

Längd och bredd är fastställda i regeln till minst 3,80 respektive 1,30 meter, efter vilka dimensioner konstruktören först byggde ett exemplar, vilket emellertid visade sig vara för rankt, när det framställdes med detta långskeppssteg. I den slutgiltiga konstruktionen, som uppenbarade sig på tävlingsvattnen i årets sista möte mellan passbåtar, har bredden ökat med 10 centimeter, medan längden överensstämmer med regelns minimimått. Båtens vikt är 90 kilo.

Det är ett snabbt flytetyg, som med en 16 hästkrafters motor om

350 kubikcentimeter och försedd med standardpropeller kommer upp i en fart av drygt 25 knop, medan vanliga 350:or, alltså likvärdiga motorer placerade på dinghyskrov, når en hastighet av högst 20 knop. Om man hänger på en 500 kubikcentimeters motor, utrustad med rätt propeller, ökar farten med några knop uppåt 28—30.

Båten, som konstruktören själv byggt på fritid i sommar, har bordläggningmaterial av 7 millimeters furu, lagd på furuspant. Faner av samma dimension har också använts till botten, medan däckets är av 6 millimeters mahognyfaner. Kölen har tillverkats av furu.

Då farkosten inte endast skall brukas som tävlingsbåt, utan också användas för nöjesbruk, har särskilda anstalter vidtagits för att den skall kunna tjäna båda dessa herrar. Således är vindrutan, som inte används vid tävlingskörning, löstagbar. Fönstret skjuts ned i en med spår försedd karm, som skruvas fast under däck. Vid nöjestrigger manövreras farkosten från den förliga sittbrunnen, som täcks med ett kapell under tävling, då ju föraren sitter i den akterliga brunnen. För att ge båten ett så fartbetonat utseende som möjligt, förekommer inga sargar kring sittbrunnarna, vilka i stället kantas med gummilister.

Two transverse sections.

