

Snabb lättviktsbåt

Orkanen heter detta nytillskott på utombordsfronten. Även om passbåten inte kommer att nå dennas hastighet, uppvisar den fartbetonade och därtill vackra linjer, utformade av hr Åke Sundstedt, som vid konstruktionen tagit hänsyn till de erfarenheter han vunnit med sin passbåts-racer Cyklonen, som beskrevs i nummer 51/52 1947 av Till Rors med Segel och Motor.

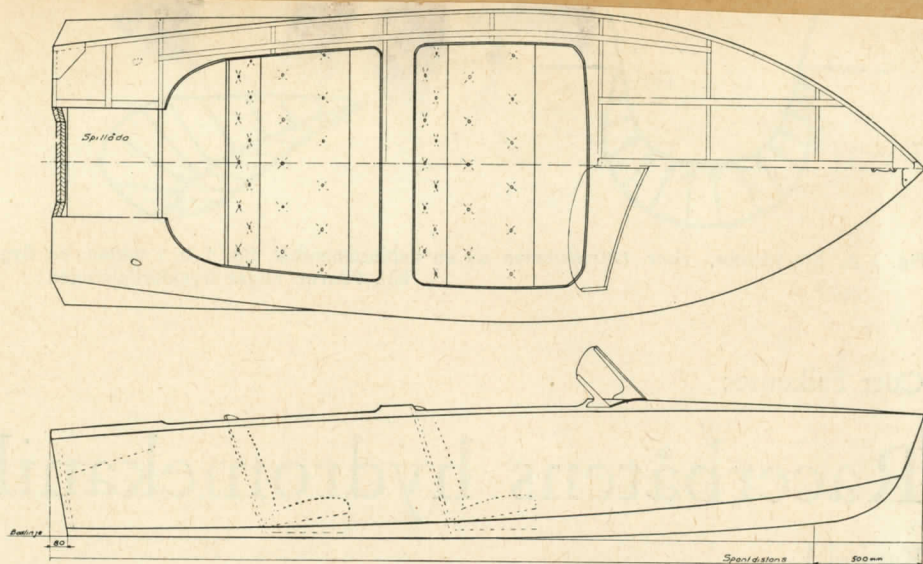
Sportbåten, som ritats för att huvudsakligen användas vid snabba resor i skärgården, främst då mellan staden och sommarstället, uppnår goda farter även med liten motor. Vid omkring 16—18 knop, för vilken fart erfordras endast 8 hästkrafter, planar den lätt, och om hästkraftsantalet ökas till 20—22 kommer den upp i 24—26. Med trimmad motor kan betydligt bättre fart erhållas.

Vikt 80 kilo

Då Orkanen är avsedd för amatörbygge är konstruktionen mycket enkel och håller sig i en låg viktklass, omkring 80—100 kilo, vilket ju är en avgörande faktor för uppnående av goda farter. Den byggs av 7 millimeters vattenfast plywood, som fästs till köl, slag- och balkvägare, bottenstockar och spant av kvistren furu. Till däcksbalkar och durkar används även furu. Karmen till vindrutan är löstagbar. Den görs av ma-

Data:

längd över allt	4,00 meter
största bredd	1,42 »
fart med 8 hkr	18 knop
» » 22 »	26 »



Den lätta passbåten byggs av 7 millimeters vattenfast plywood. De två sittbrunnarna, som kantas med gummilister, är avsedda för vardera två personer. Vindrutan är löstagbar

hogny med falsar, i vilka glasen skjuts ned. De två sittbrunnarna, som vardera rymmer två personer, kantas med gummilister i stället för sargar för att ge båten ett fartbetonat utseende. Längst akterut inreds en spillåda med avlopp genom akterspegeln.

Kostnaderna för material, exklusive motor, belöper sig till högst 300 kronor.

Propellerns stigning viktig

Stor noggrannhet skall ägnas valet av propeller, på vilken det i högsta grad beror om båten skall bli kapabel för höga farter. Häremot syndas det ganska kraftigt i Sverige, anser konstruktören, och standardmotorer exempelvis är vanligen försedda med propellarar, som lämpar sig för campingbåtar och inte för lätta v-bottenade passbåtar i stil med denna, för vilka stigningen på campingbåtspropellern är för liten. Propellern till en sportbåt av denna typ bör ha en stigning av cirka 15 tum med två personer ombord och omkring 12 tum med fyra personer och bagage. I brännpunkten i detta fall står de under de senaste åren talrikt förekommande stormbåtsmotorerna, som ju är avsedda att framdriva mycket tungt lastade båtar och därför har en stigning på propellern som inte

alls lämpar sig för lätta v-bottenbåtar eller dinghies. Resultatet blir att motorerna då körs med för högt står stort slitage, farten blir förhållandevis låg och motorn slukar onödigt stora kvantiteter bränsle, en inte oviktig detalj speciellt under nuvarande förhållanden.

Motorns höjd på akterspegeln är också av stor vikt, speciellt då det gäller motorer, på vilka växelluset kommer långt under båtens botten, vilket resulterar i dålig effekt och stort motstånd. Den så kallade plan-skeddan bör ligga cirka 5 centimeter under akterspegeln underkant, alltså så högt som möjligt, utan att propellern kan suga luft från ytan. Motorns vinkel i förhållande till akterspegeln är av stor betydelse, antingen om båten vill resa sig med stäven högt eller om aktern visar liknande tendenser. Idealet är givetvis att båten får minsta anfallsvinkel mot vattenytan.

Konstruktionen är enkel och lämpad för amatörbygge. Här ses två tvärsektioner

