

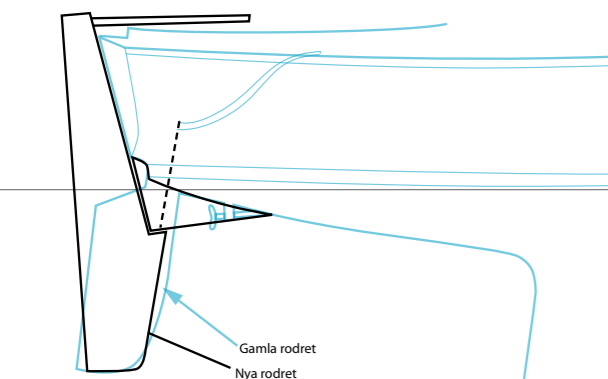
Ombyggnad av roder



Man lär känna sin båt efter några sjömil och är alltid ute efter förbättringar. Det ligger nog i alla seglares ådror. En del mindre, en del större och mer genomgripande.

Efter mina seglingar med min Trapper 501 föddes en tanke om att göra båten mindre "vild" på öppet hav och lättare att utrusta med vindroder. Min engelska vän Max Liberson seglade sin Trapper till Västindien och stannade till i Portugal för att bygga om sitt roder innan han fortsatte seglingen. Vi måste ha haft samma tanke! Här kommer jag beskriva och tipsa om hur jag gick tillväga när jag byggde om mitt roder.

Det är väl känt att en del segelbåtar har bristfälliga roderarrangemang och konstruktioner vilket gör dem både svårstyrda och känsliga för grundstötningar. Mest kända båtar torde vara RJ85:an och Vega där man flyttat roderet akteröver. Men även nyare båtar kan ha en del att önska när det gäller styrka och manöverbarhet, vilket det har skrivits om här på Kryss.



Skiss Nanuks gamla och nya roder

Frihängande roder må vara effektiva om man jagar knop, men kanske inte något jag personligen skulle välja på längre seglingar. Det känns tryggt att kunna inspektera mitt roder utan att behöva dyka in under båten.



Nanuk kom med ett frihängande roder som gick att snurra 360 grader. Visserligen med en rejäl roderstock och kraftiga lager, men inget jag kände mig särskilt trygg med. Att rorkulten kom upp mitt i sittbrunnen var också en anledning till irritation. En inte helt ovanlig konstruktion som bl.a. återfanns på IW31:an. Så vad är för och nackdelarna? Hur djärv vågar man vara när man börjar riva i sin båt? Hur påverkas lateralplanet? Bättre bett i vattnet? Lättåtkomligare från båten? Plats och enklare installation av vindroder? Det fanns en del frågor som behövdes besvaras.

Efter en del sjömil på öppet hav i dåligt väder och sjö bestämde jag mig för att åtgärda det och flytta hela arrangemanget på akterspegeln. Jag ville ha en lugnare båt, säkrare infästning och lättare att serva. Visserligen var hon pigg och lätta att manövrera i hamnarna, men alltför livlig på öppet hav. Dessutom ville jag få rorkulten flyttad akteröver, för att få mer plats i sittbrunnen.

Innan jag började arbetet hade vi lyft ur den tunga dieseln ur Nanuk! Det såg ut som en kolgruva under sittbrunnen, men numera vitt, rent och väldoftande! Vi fick lättat en hel del kilon i båten och slippa motståndet från propellern.



Det gamla roderet drog vi ur för att inspektera axeln. Med det gamla och nya roderet på marken fick man en bra uppfattning om ytan och djupet.



Jag använde det befintliga roderet med axeln kvar i båten för att bygga skäddan. Det blev ett tufft och slitsamt arbete med kapmaskinen för att få bort den största delen av roderet. I botten på den rostfria roderaxeln skulle det nedre fästet för det nya roderet passas in och bultas till en u-balk.

Det nya roderet, som suttit på en Maxi, fick en grundlig genomgång och slipning. I akterkanten av det nya roderet och nertill, byggde jag ut några centimeter med epoxi för att öka den våta ytan. Framöver ska ett servoroder till vindroderet få plats i aktern med axel upp till länksystemet.



Då propeller med axel var urmonterad, kunde jag bygga vidare på skäddan. Lasterna från nederkant av roderet tas upp av den gamla roderaxeln och en u-balk. Resten av skäddan byggdes sedan upp med Divinycell. Jag bakade in allt med flera lager epoxi och väv och spacklade slutligen upp profilen med PP100. Rodrets profil lämnade en del att önska men det finliret lämnade vi till ett senare bottenjobb.

Roderbeslagen mot akterspegeln drogs med rostfria maskinbult med stora brickor på insidan. Det var spännande att sjösätta och gå ut ur hamnen en första gången med det nya roderet.



Lateralplanet flyttas något akteröver pga skäddan och roderet, men då jag har en vantskruv på min Furlex kunde jag släppa jag några millimeter och flytta riggen något akteröver. Efter den lilla justeringen håller hon numera kursen, både för segel och motor, även då jag släpper roderet. Och autopiloten har fått ett mycket lättare jobb att styra och hantera båten i gropig sjö. I hamn är Nanuk något segare att svänga pga skäddan, men det var väntat och inget som stör.



Utan en tung maskin och avsaknad av en trebladig propeller, har Nanuk blivit en helt annan båt! Fartvinsten är märkbar med bättre driv i lätta vindar. Och roderet med skäddan i framkant har gjort att rorsmannens inte behöver arbeta lika hårt.

Vi har kört en 8 hkr utombordare vilket fungerat utmärkt. Nanuk med sina 2,6 ton är lättdriven och enkel att hantera i hamnarna. Det finns både för och nackdelar med en utombordare, men för oss ombord på Nanuk uppväger fördelarna. Både när det handlar om vikt, vattenmotstånd, service och kostnader. Och lätt utbytbar.

“Nanuk”, en engelsk Trapper 501:a, 28 fot, 2,3 ton.