

Halvtonnaren som slog världen med häpnad

Scampi



VM-segraren som blev familjevinnare



Scampi. Namnet klingar nästan magiskt. Peter Norlins segerrika, fula ankunge, som länge skrämde bort vanliga seglare – men i sinom tid vann även familjernas hjärtan. Seglings Ronald Rybbe har ett långt, intimt förhållande till Scampi. Men han känner också hennes svagheter, och därför låter vi Ronald ge oss sin version av Scampi i denna tredje artikel om 70-talsbåtarna.

"Vackra båtar seglar väl". Det ordspråket är ju gammalt och bekant och kanske stämde det också en gång i tiden. Men inte nu längre. Och om det skulle finnas några andra segelbåtar starka nog att konkurrera med 'ur-Scampin' om det felaktiga i ordspråket, så skulle hon helt säkert vinna det världsmästerskapet också. För något så fula flytetyg som de första VM-båtarna får man nog leta efter. Men man hittar heller ingen konstruktion från den tiden som seglat så väl och varit så totalt överlägsen i internationell konkurrens som Peter Norlins halvtonnare Scampi, med alla hennes tre Half Ton Cup-titlar.

Själv älskar jag min Scampi Malinda med alla hennes för- och nackdelar, även om det med åren ibland övergått till någon form av ömsesidig hatkärlek när jag t ex tvingas fightas med hennes stora försegel och hon vägrar att ta bra höjd. Men trots ett 15-årigt äktenskap älskar hon mig tillbaka, för när jag orkar bry mig om henne och ställa in skotpunkten på genuan där hon vill ha den och twista storen lagom mycket, då bjuder hon på en fart som får mig att le och skepparna i båtarna runt om att hänga med hakan i stum beundran för den gamla damen.

Och det spelar ingen roll om det är grov havssjö, skvalpiga inomskärsvågor eller blankvatten, hon vet precis var skotpunkterna skall vara under alla förhållanden och får hon då som hon vill, så går hon som tåget i all sorts sjö.

FÖDELSEN

Men för att ta det från början. Peter Norlin var på 60-talet en ung och entusiastisk havs-



Så här såg de första serietillverkade Scampi-båtarna ut ('Mark II' efter prototypen som var Mark I). Skrovet har det låga fribordet och överbyggnaden framför masten sluttar ut mot relingen som ett valdäck. Lanternorna är infällda i skrovet.

kappseglare. Han hade under flera år kappseglat ombord på en Reimers-ritad Fingal och nått en rad fina resultat i både Gotland Runt och Baltic Race. På den här tiden kappseglade man nästan undantagslöst med vanliga standardbåtar, men utvecklingen var den att de som regel alltid var modifierade på något sätt och det blev alltid lite mer för varje år.

En ganska snabb båt som tvålat till Norlin och många andra ett antal gånger

var den franska familjebåten Arpège. När så Half Ton Cup, ett slags VM för havskryssare i 9-metersklassen, skulle gå av stapeln i Sandhamn 1969 beslöt man sig för att ta fram en ny konstruktion och sätta fransmännen på plats.

Unge Peter hade aldrig tidigare konstruerat någon segelbåt. Men som praktisk ingenjör koncentrerade han sig självklart på alla mätstationerna enligt dåvarande RORC-regeln och lade ut och tog in på alla

Hårdvarorna och deras

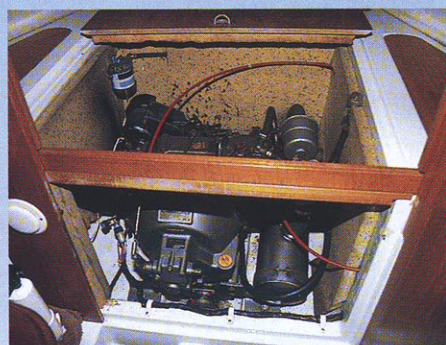
MASKINERIET Utan att vara elak kan man påstå att Farymann-dieseln med sin hydrauliska kraftöverföring var ett val som var mindre lyckat ur flera aspekter, även om tanken var god; att med motorn under brunnen ändå få fram axeln så att propellern hamnade i skydd bakom kölen, där den inte bromsade så mycket. Att få tag på reservdelar idag kan nämligen vara både svårt och dyrt.

Strax efter introduktionen av Mark IV bytte man till den robusta och lätt överdimensionerade Yanmar YSE serien med 8 och 12 hk. Från -76 och fram till de sista båtarna -82 levererades Scampin regelmässigt med 12-hästaren. Genom att nu flytta fram motorn till förpiken kom axeln på ett naturligt sätt att mynna ut bakom kölen.

En 8-hästare utrustad med en propeller i modern, effektivare utformning och med bättre verkningsgrad (som t ex Alco Flipp med stigning 15"X10") och om motorn därtill tillåts varva ut fullt till 3200 rpm enligt rekommenderat varvtal (vilket är den faktor man skall ge akt på), märker man ingen större fartskillnad mellan en 8 hk med Alco Flipp och en 12 hk med den gamla typen av

foldingpropeller.

Det har blivit allt vanligare att montera in sötvattenkylning även på mindre båtmotorer, då många oroas av risken för genomrostade kylkanaler. Men risken är inte alls så stor på Yanmars serie YSE som på andra



På Mark IV, d v s merparten av Scampibåtarna, ligger motorn i förpiken under kojén. Axeln (två röda märken nertill) går ut under durken mellan toan t v och garderoben t h och vidare genom kölsvinet.

motorer, eftersom denna motor från början var avsedd för industri- och jordbruk och därför byggts för att vara mycket långlivad med extremt tjockt gods i blocket.

KÖL OCH RODER Konstruktionsmässigt har Scampi en mycket lyckad kölprofil som håller än idag. Kölbultarna var något korta, men förlängdes senare i samband med att laminatet byggdes tjockare på Albin-serien. Kölen är av ståljutgods och den enda nackdelen är den låga specifika vikten. Fördelen är att man utan problem och skador på kölen kan bottenavigera sig fram i grunda hamnområden.

Kölbultarna sitter parvis i framkant och i rad i bakkant. Det här innebär att det i kombination med propelleraxeln, som går ovanför, kan vara svårt att efterdra bultarna och då särskilt den bakersta som kräver en specialnyckel såvida man inte tar bort hela propellerhysan...

Rodret har genom åren haft lite olika utseende. Mark II hade under en period en lutande hjärtstock för att man lättare skulle få ut skrovet ur formen, men detta ändrades snart. Senare ändrades rodret på Mark



Start i Gotland Runt 1971, och två Scampi toppar klassen. I lä finska Z med Max Petrelius som skeppare, närmast Scampi III med besättningen fr v Gunnar Sjögren, Bengt Jörnstedt, Per Lundberg och Peter Norlin. Detta är Mark III-versionen av Scampi som fortfarande har låga fribord, men nu fått skarndäck även framför masten.

rätta ställen. Trots att det skarpa slaget i bordläggningen saknades på ur-Scampin liknade hon inget annat som seglat på havet – enormt bred över däck och smal i vattenlinjen – men för en ingenjör är skönhet självklart lika med lågt måttetal och optimal funktion.

Peter hade byggt två skalmodeller (1:10), den ena var en Fingal, den andra en Scampi. Utrustad med en snurrebåt och två fjäder-

vågar startade så skalproven och 'tanktesterna' med modellerna släpande efter, och snart förstod Peter att han åstadkommit något mycket ovanligt. Att minska krängningen med hjälp av stor skrovsbredd var ett av hans mål, men det gällde då att få linjerna exakt rätt när båten lutade sig mot detta reservdeplacement, annars skulle 'bulan' bromsa farten. Han kom fram till att Fingalmodellen alltid ville lova upp när den

belastades med slagsida och måste kompenseras med roderutslag, medan Scampimodellen gick rakt fram. Därmed bromsade Fingalmodellen också mer i sin fjädervåg än vad Scampimodellen gjorde, och Peter visste nu att han i alla fall på papperet hade den tävlingsbåt som han hoppades skulle spöa fransmännen.

Vad som saknades var en finansiär. Svenske OS-seglaren i FD från Tokyo -64, Stig Käll, var en gammal vän som hade förtroende för Peters konstruktion. Tillsammans med Leif Strömkvist, som var van vid plastbåtsbyggen, byggdes prototypen på våren och försommaren 1969. Det var Stig Käll som gav skapelsen namnet Scampi.

Förväntningarna på Scampi infriades med råge. Peter Norlin med brodern Mats, Bo Hedensjö och Ragnar Håkansson fullständigt utklassade allt motstånd på Half Ton Cup i Sandhamn 1969 och uppmärksamheten blev stor. Det var nog första gången i svensk seglingshistoria som ett riktigt one off-bygge hade kommit till och man kunde nu ana den kommande utvecklingen.

MARK II – FÖRSTA SERIEBYGGET

Under åren 70-71 började man seriebygga Scampi i glasfiberarmerad plast på Älvdalsplast AB långt uppe i nordvästra Dalarna. Båten såldes av Solna Marin i Stockholm, samma firma som tidigare importerat Arpögen och senare skulle ta fram Norlin 34 och 37.

Den här modellen, som internt kallades Mark II, byggdes, man vet inte så noga, i ungefär 50-75 st exemplar. Skrovet var

funktion på Scampi

IV. Man minskade rodrets yta och tog bort en triangulär bit högst upp så att det inte längre var ytskärande, något som inte visade sig ge några positiva effekter. Idag har Peter Norlin tillsammans med Scampiförbundet ritat om rodret, vilket innebär att det finns en modifieringssats att köpa som består av två lösa bitar som plastas fast, en uppe (ytskärande) och en nertill (balanserande). Det går också utmärkt att göra detta själv (finns beskrivet utförligt i Segling nr 8/94 och 1/95).

Åtgärden är mycket effektiv och ger en betydligt lätthanterligare båt i trängre utrymmen. Över hundra Scampiägare har redan byggt om rodret på det här viset.

KÖLINFÄSTNING OCH SKROV Precis som i många andra konstruktioner från den här tidsepoken förekom det aldrig några långsgående eller tvärgående kölförstärkningar i Scampin. Det man finner under durken är en centralt placerad lyftögla (på senare båtar) samt några L-formade durkstöd.

Troligen väger Albin-byggerna några hundra kilo mer än båtarna från Shipman-

tiden, vilket kan bero på något tjockare laminat på utsatta ställen. Klart är att de väger 4-500 kg mer än i specifikationen (3.300 kg).

På ett Albin-bygge från -79 var laminatet i området för genuavinscharna så tjockt, att en ordinarie 10 mm borrh inte räckte igenom – sådant måste betraktas som överdrifter eller oförstånd. Samma båt hade över 50 mm tjocka borrhkärnor när loggen skulle monteras under durknivå i toaetrymmet! Men i de flesta Shipman-byggen är det runt 20-30 mm i botten-regionen, vilket är rejält det också. Ett undantag var vår Malinda, också ett Shipman-bygge, som var runt 15 mm tjock i kölsvinet när vi demonterat kölen, vilket föranledde en förstärkning av hela kölpärtiet (hur man gör det jobbet beskrivs ingående i Segling nr 2/91).

Fördelen med tjockare laminat är förstärkt styrka i kölpärtiet. Saknas bottenstockar, och det gör det på Scampi, är det laminatets tjocklek som avgör styrkan. Man kan konstatera att både laminattjockleken och kvaliteten varierar kraftigt om platsprutaren somnat in några ögonblick. Detta betyder alltså att man inte kan gene-

ralisera och med säkerhet säga att den modellen och den tillverkningsmetoden inte klarar av en grundstötning. Det finns exempel på Albin-byggen som smält på så rejält att folket ombord kastats omkring handlöst, både fyra och fem gånger under sin livstid och fortfarande inte kan uppvisa läckage eller några andra skador än lossade durkstöd. Men det finns också de Shipman-byggen och Albin-byggen som sprungit läck efter en enda smäll.

När det läcker efter en grundsmäll så är det i skarven mellan skrovhalvorna i partiet omedelbart bakom kölen och bakåt mot lagerbocken. Det finns bara en bra lösning för alla dessa 70-talsbåtar och det är en kölförstärkning, det är lugnast så.

RIGG OCH SEGEL Genom åren har det förekommit flera olika riggfabrikat – från Seldén, France Spar, Union m fl – i både svart- och silvereloxering.

Scampin hade som standard en masthead-rigg i tvåspridarutförande ända från starten under den period som Shipman producerade båten. Eftersom spridarna är raka har många valt att sätta på backstag

"Allting fungerade alltid"

nästan identiskt med vinnarbåten från -69, men mättes in i nyttillkomna IOR-regeln istället och fick nu det kända skarpa slaget i friborden. Överbyggnaden, som för övrigt ritades av Bernt 'Fabola' Lindqvist, fick ett modernt, ganska ovanligt och högt utseende i proportion till de låga friborden, och däckets framför masten kunde liknas vid någon form av valdäck.

Den första serien båtar var det mycket strul med. Röstjärn, maststötta och huvudskott var klen och felaktigt infästa och det förekom också läckage mellan däck och skrov, i roderhylsan och propellerhylsan. Detaljarbetena var inte heller något som man beundrade någon längre tid, men till årsmodell -71 var det mesta av de första produktionsproblemen åtgärdade.

De familjeseglare som 1970 fick nöjet att möta Scampin som modern havskryssare med familjekomfort blandades av seglings-egenskaperna. På kryss vid 6-7 m/sek med fullt ställ var hon extremt snabb och välbalanserad och jollelik. Seglare som normalt var vana vid att ligga och bryta med rorkulsten mot lovert så fort vinden ökade, upplevde hennes balansnummer som rena trollet och skillnaden som natt och dag – det här var definitivt något nytt. Priset var 49.500 kronor för fullt utrustad båt och hon var extremt rymlig med den för sin tid stora bredden. Men ändå framstod hon inte som lockande för alla familjemedlemmar med sitt jolleliknande beteende, livliga karaktär och konstiga utseende.

I somliga traditionella båttdningar ojade man sig alldeles förfärligt och var starkt kritiska till hur man kunde bygga en familjebåt av en racerjolle och menade att den kombinationen, om än inte direkt livsfarlig,

□ "I början av 70-talet vaknade det gamla seglingsintresset och resultatet blev en 24 fots Birdie. Trängseln var stor och pojkarna växte, så det blev snart en Omega 28. Hon var en god seglare precis som Birdien, och det expanderade kappseglandet ledde till vänskapen med gänget på Scampin Malinda, där jag blev en i besättningen.

Att segla Scampi blev ytterligare en dimension i mitt seglande, inte minst på de större tävlingarna med de långa kryssbenen, där man riktigt kände hur Scampin trivdes i den grova havssjön. I hårt väder så var det bara att pruta på kvadratmetrarna så att hon seglade upprätt igen och omedelbart kom funderingen: Har vinden minskat? Nej, det var bara Scampins lugna, smidiga egenskaper i grov sjö som kom fram.

Att göra jämförelser var oundvikligt och då inte bara seglingsmässigt, utan framför allt och varje gång som man befann sig salongen och kanske bytte sjökläder i hårt väder, eller gick på toaletten, eller när man värmden frusna färdiglagade maten i ugnen, eller när delar av besättningen sov. Några år var vi ända upp till sex man ombord på Gotland Runt, men allting fungerade alltid i Malinda. Det var nästan märkvärdigt med en så stor

volym på tre meters bredd. Familjens umgänge ute i skärgården med Scampiägare gav hela tiden näring till ett byte av båt och när min fru Margareta började beundra toaavdelningen, pentryt och alla stuvutrymmen så var det bara att vänta på rätt tillfälle.

Tillfället kom, vi hittade Elina 1984 och det var ett mycket fint och välkött exemplar som vi bara inte kunde motstå, så det blev affär. Vi har seglat henne sen dess och trivs mycket bra med båten, några planer på att byta storlek eller typ av båt har vi inte. Scampin är lagom stor för oss och har alla de bekvämligheter och den sjösäkerhet vi önskar.

Avsaknaden av avskildhet mellan toaletten och förpiken löste vi genom att tillverka och montera in två stycken skjutdörrar i vacker teakplywood mellan dessa två utrymmen.

En fördel är förstaget som är infäst en bit in på däck och gör det mycket lätt att kliva ombord. Jag har alltid saknat ett stuvutrymme på fördäck, men genom att placera Furlexrullen under däck och samtidigt plasta upp ett vattentät skott mot förpiken så fick jag både mitt stuvutrymme och en fortsatt enkel passage."

Ronny Lilja på Scampin Elina

i alla fall ledde till helt fel utveckling. Kritikerna förstod inte då att det skulle komma över tusen bevis på hur fel de hade.

ANDRA SEGERN

Scampi hade visserligen inte blivit vackrare i sin nya plastskrud, men desto giftigare.

Bengt Jörnstedt (sedemera redaktör för denna tidning) som med en långkölad Fingal tillhört skaran av böcklingsniffare 1969 låter nu bygga sin Scampi Smuggler, och det är ett stort startfält när Half Ton Cup återigen går i Sandhamn sommaren 1970. Svartmålade Scampi II, som Peter Norlin skall försvara Cupen med, är också

som en extra säkerhets- och trimningsåtgärd.

När Albin Marin tog över, inriktade man sig på det billigare utförandet med enkel-spridare från Seldén. Inga riggar har några utmärkande problem eller generalfel. De som trillat ner har varit av alla sorter och oftast har orsaken varit utmattnings under eller invid ändstyckena i vanten eller spruckna vantspridarfästen. Inga riggar är heller klena i böjmomentet, till de styvare hör Seldéns sista modell. Dessa riggar är mycket starka, men också lite stumma. De mest trimbara riggarna är nog Unions tvåspridare.

Eftersom Scampin har raka spridare är hon försedd med ett inre förstag som hindrar masten från att 'slå bakut' vid segling i sjögång. Vissa segelmakare menar att Scampin inte behöver sitt inre förstag för rän vid extrema situationer. Många Scampiägare använder inre förstaget för att trimma masten framåt i mittsektionen och därmed plana ut storen lite extra.

Några få Scampi har haft problem med röstjärnen i anslutningen vid däckets. Problemet är att det rinner in vatten genom skruvhålen i däck. På undersidan, mellan däckets och den övre delen av det invändiga röstjärnet sitter det ibland distansbrickor för att avpassa höjden till däckslinjen. Dessa och även vantfästets övre del rostas



Kölsvinet på en Scampi Mark IV; med motorn i förpiken går propelleraxeln över kölen och mynnar ut akter om denna. Fästet för den utvändiga stödbocken syns mellan stolparna vid navbord och pentry. Den här Scampin har bottenförstärkts med två rejäla, långsgående balkar och en tvärgående balk ovanför kölens bakkant för att skydda mot grundstötningar.

efter en tids bristande underhåll och när rosten har kommit för långt så viker sig fästet uppåt av dragkraften från vanten och tar med sig däckets. Problemet avslöjas genom att ligga på däck och studera bulor på däckslinjen.

Åtgärden är att demontera plastkåpan i inredningen, ta bort bokhyllan samt hugga bort inplastningen av vantfästet i skrovsidan. Om man tvingas tillverka nya vantfästen rekommenderas syrafast eller åtminstone rostfritt material, därefter skruvas det nya fästet fast i vantfästet i däckets, varefter bulan skall tryckas ner t o m under däckslinjen, och till sist plastar man dit fästet i skrovsidan.

När det gäller seglen, så har Scampin precis som sina årsbarn konstruerats med ett stort försegelplan. Det känns nästan löjligt att tala om storsegel som är på 15 kvm när genua 1 är mer än dubbelt så stor. I jämförelse med moderna konstruktioner är det jobbigt att kryssa med den största genuan – och det är en väldig massa kvadratmetrar som ramlar ner när man släpper på fallet och genuan måste vikas ihop. Men utrustad med rulle på förstaget så är den gamla konstruktionen uthärdlig, och flyttar man sen ner rullen under fördäck, så kan man även använda alla sina gamla segel med full förlikslängd (utom de med kjöl) som rullgenuafock. Och då är det nästan halleluja.

"Det var så rätt allting"

□ Lars skulle köpa segelbåt och året var 1992. Nio meter var nog en bra prisgrupp, trodde han, men visste inte riktigt vilken modell. När han första gången mötte en Scampi, så slog han till direkt. Varför så fort? frågade jag.

– Ja, men det var så rätt allting. Och vilken rymlig salong – och sittbrunnen är ju helt ok, förklarar GKSS-seglaren Lars Nyberg från Askim.

Ja, det kan gå fort när känslorna styr.

Lars har inte haft kontakt med den forne ägaren, så han känner inte Röde Orms tidigare äventyr. Men hon är av -75 års modell med en åttahästare och troligen ett halvfabrikat som inretts av ett varv eller en skicklig snickare i Danmark. Där har hon byggts med avseende på långfärd och utrustats med bl a dubbla förstag, våtgarderob, dubbla diskhoar, djupt stuvfack under sittbrunnsdurken som nås från pentrybänken vid nedgången, storskotskenan är flyttad till över luckgaraget, bommen är förstärkt, o s v. När Lars köpte båten var dessutom inredningen nyligen nerslipad och fernissad, invändigt var skrovet toppcoatat och utvändigt omlackerat i rött. Och han fick också med en Viking livflotte i priset 165.000 kronor.

Utöver detta har Lars senare monterat hanfot med åtta-skuren talja på akterstaget, flytande skotpunkter för genuatravarna, TWC-laddare, bytt ut alla kablar i elsystemet till 2,5 kvadrat för att eliminera spänningsfall, monterat instrument på sittbrunnsskottet, bytt ut den gamla Wallasen mot en ny 1800 Sail, förbättrat ventilationen i stuvutrymmet och salongen, monterat Furlex och kostat på ett Lagun-bord i sittbrunnen.

Men några negativa synpunkter har han. Visst är akterstuv i sittbrunnen rymlig, men det är svårt att komma åt grejerna längst akterut, så det blir nog en ny stuvlucka babord om hjärtstocken, alternativt flyttas P6:an dit. Vidare saknar han ett stuvfack framme i fören, så i framtiden kommer Furlexrullen att få göra sällskap med bergskilar och förtöjningstamp i ett nybyggt utrymme. Vidare tycker han att motorn inte räcker till riktigt i hårt väder.

Familjen Nyberg trivs mycket bra med sin Scampi och Röde Orm kommer inte att vara till salu än på mycket länge.

– Det är svårt att hitta så mycket komfort i en segelbåt för så lite pengar, sammanfattar Lars Nyberg.

R.R.

bordläggningen i förskeppet inåt en decimeter för varje våg i den nordvästliga kulingen. Finska Scampin Z, som ledde totalt efter tre seglingar, bryter masten, och Peter Norlin på Scampi II tar första- och Smuggler andraplatsen. Ingemar Boding i en IW 31 kommer på 4:e, Olle Enderlein i sin Mistress på 8:e och Rolf Magnusson på Balladprototypen tar 14:e plats, för att nämna de svenska konstruktionerna. Lilla tyska Listang tar bronset, men det var alltså så nära att det blev storslam för 1970 års familjeversion av Scampi på Half Ton Cup.

I januari -71 fraktar Jörnstedt & Co sin vinröda Smuggler till USA och ställer upp i Southern Ocean Racing Circuit (SORC) i Florida. De vinner klass E rejält. Visst var det kappseglingstaktik på toppnivå och visst slet besättningen grymt den gången, men man kunde ändå tacka sin Scampi för den fullständiga utklassningen av allt motstånd. Före Smuggler i serien på sex havskappseglingar är, av över 100 startande båtar, bara 10 mycket stora klass A-båtar och fyra något mindre klass B-båtar, men ingen enda båt från klass C, D eller E. Totalt en 15:e plats, förutom segern i klass E, för flottans minsta båt.

Denna anmärkningsvärda insats ger publicitet i seglarvärlden, och naturligt nog bidrog detta till att Scampin upplevdes än mer som en ren kappsegelare av marknaden. Vanligt folk rynkade fortfarande på näsan åt den raciga, fula ankungen.

MARK III – NYA SEGRAR

Under 1971 ändras överbyggnaden till den nuvarande formen när 'valdäcket' framför masten tas bort. Denna version, som också

en ren produktionsbåt. Scampi är nu något tyngre än prototypen från -69 och har därmed till ett mindre segelplan, framtingat av den nya IOR-regeln, jämfört med prototypen.

Från internationellt håll hade man ställt upp mangrant för att ta hem Cupen. Slutsegern avgörs inte förrän på den 240 sjömil långa havsbanan. Det var mycket

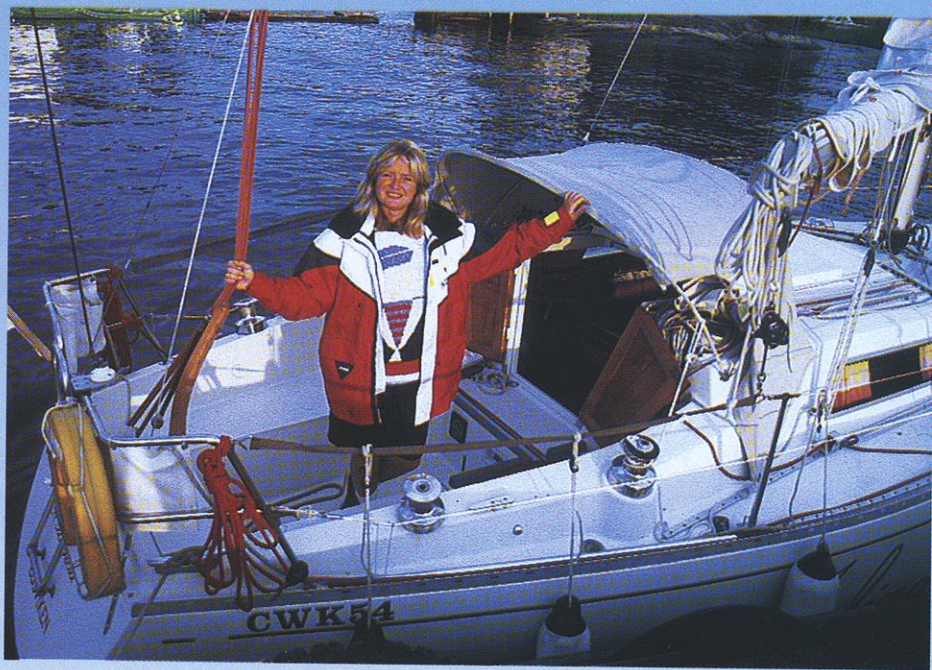
hårt väder och inte mindre än 10 båtar bryter seglingen på sjösjuka och masthaverier. Bengt Jörnstedt och besättningen på Smuggler hade stora problem under den långa kryssen från Gotska Sandön till Svenska Björn. Ett batteri sliter sig och gör kaffeved av all inredning i förpiken och med sönderbrutna mellanskott sviktar

DÄCKET OCH ÖVERBYGGNADEN

Det är mycket lätt att kliva ombord på en Scampi tack vare att friborden i stäven är låga, pulpiten har en stor och bred öppning samt att förstaget sitter flera decimeter in på däck. Vidare möjliggör förstagets infästning att rullgenuans lintrumma kan flyttas under däck, vilket gör att den är ur vägen vid passage.

Ett vanligt läckage är vid främre infästningen av pulpiten i däck. Det läckaget märks inte eftersom det rinner ner under basinredet och motorrummet och vidare ner i kölvattnet. Läckage i det bakre fästet blöter ner hyllan i förpiken. Fördäcksluckornas fabrikat varierar men infästningarna är som regel täta och bra. Ibland läcker det också från inre förstagets infästning i skottet mellan toan och förpiken, stora läckage kan rinna inne i basinredet och mynna ut i garderoben eller bakom toaskåpet. Ruffen är tät och några läckageproblem utöver vad som tidigare nämnts förekommer inte.

SITTBRUNNEN Brunnen är mindre än på många andra båtar av jämförbar storlek, men enligt de flesta Scampiägare är den fullt tillräcklig. Under segling räcker den mer än väl till, för man är ytterst sällan fler än fyra vid cruisingsegling och för övrigt så nyttjar man ofta sargen. Då båten seglar upprätt, vid t ex spinnakergång med folk



Birgit Eklund, flitig Scampiseglare, här ombord på Malinda. Storskotet är lossat från travaren på bridgedäck och kopplat ute på mantaget för att ge mer plats i sittbrunnen, som är mindre än på många andra båtar av jämförbar storlek. Dock fullt tillräcklig, intygar Scampi-habituerna.

som ska sköta diverse sysslor, kan man mycket lätt kan vara upp till tre personer i brunnen med olika arbetsuppgifter. Lite dumt är pushpitens placering på sittbrunnssargen, vilket stjäl nödvändigt utrymme i den akre delen av brunnen.

Med hjälp av ett vanligt campingbord

fick en del andra förändringar, kallas för Mark III och produceras i Älvdalen fram till 1973 i ca 200 exemplar, varav de flesta gick på export. I Japan och USA licenstillverkade man Scampin, i Japan hette hon Yamaha 30, utrustades med Yanmar-motorer och byggdes i närmare 300 exemplar.

Efter vinterns seger i SORC inriktade man sig sommaren -71 på den verkligt stora fighten, Half Ton Cup i England. De svenske kom rustade till tänderna med en toppad besättning som bestod av Peter Norlin, Bosse Hedensjö, Bengt Jörnstedt, Per Lundberg samt Gunnar Sjögren, och med sig hade de den nya Scampi III (läs Mark III).

Framgången fortsatte, man sopade fullständigt rent på banorna på The Solent och ute i Engelska Kanalen. Scampi III vinner med den finska Scampin Z på andra plats och kanadensiska Scampin Orao på tredje plats. Uppmärksamheten internationellt blir enorm, alla seglartidskrifter debatterar Scampin som konstruktion, för det handlar ju inte bara om en enda speciell båt som är ute och röjer och visst är det seglare av absolut världsklass ombord, men det är ju ändå konstruktionen Scampi som kommer etta, två och trea, gång på gång.

Priset på Scampin stiger och 1972 firar man den 100:e båten och kallar det för jubileumspris, men trots det kostar hon med segel och värme 75.000 kr.

I tävlingskretsarna är det nu fullt krig om skalpen på Scampin. Till Half Ton Cup 1972 i Marstrand kommer danske olympiaseglaren Paul Elvström med sin Bes, som är den extremaste halvtonnare världen hittills skådat, utrustad med dubbla parallellt liggan-



Scampi Mark IV i sin prydno. Skrovet är höjt (ungefär från snobbranden) jämfört med tidigare båtar och 'N' för Norlin finns ingravat i fören. Under vattnet är det mesta sig likt utom rodet som fick övre delen kapad redan från början av Mark IV (något som man numera börjat ändra tillbaka). Båten är Lars Nybergs Röde Orm, se ruta om Scampi-ägare.

de sittbrunnar, sittbräden utanför relingen och 7/8-delsrigg med en tunn mast med backstag. Andra nya prototyper är nya Ballad och Comfort samt vidareutvecklade Joker, vidare finns också prototypen Murena med som just vunnit Gotland Runt totalt, plus ett antal andra specialbyggen från Europa med utseenden som fick folk att vända sig bort. Men Scampifolket hade

inte tänkt ge sig frivilligt.

Elvström vann förstås med sin Bes, men engelske segelmakaren Bruce Banks kom tvåa med en Scampi, finska Z blev fyra och Raven, en modifierad Scampi, kom femma före Balladen Scratch. Men även om Scampibåtarna hade tagit tre av de fem första platserna så var tendensen klar, familjebåtar i Half Ton Cup var på väg ut, ville man

som har något modifierade inåtvinklade ben akterut, kan fyra personer äta sillunch varvid man nyttjar även bridgedäck som avställningsyta. Men man får se till att plocka upp allt som skall förtäras innan man sätter sig till bords! Till nöds kan en femte person delta i måltiden, men då försvinner en stor del av avställningsytan.

Sittbrunnen har en stuvlucka på styrbords sida där man når det mesta som är stuvat nedanför. En stor P6 gasoltub går också att montera i den främre delen av utrymmet. Det finns också stuvrymme under aktere sittbrunnsbänken och mot akterspegeln, även om det krävs akrobatiska övningar för att nyttja det.

Något som är dåligt på Scampin och många av hennes jämnåriga är den usla diametern på självlänsarna; avloppen borde vara av minst 2-tums storlek. Vidare är det mycket krångligt att komma åt kranarna till självlänsarna, vilket gör att de står öppna för jämnan varvid de obevekligt rostar fast.

INREDNING OCH PLANLÖSNING

Scampin är ganska konventionellt uppbyggd. Förpiken har en mycket bred dubbelkoj, som tyvärr smalnar av betänkligen nere vid fötterna. Om en av de sovande är 2 dm kortare än den andre går det utmärkt att få plats även för fötterna. Motorns placering under kojboten gör att

man får kliva upp i kojen från durken i toalett/garderobsdelen. Det sitter hyllor på båda skrovsidorna och även utmed det förliga skottet.

Garderoben rymmer två kompletta sjöställ inklusive fiberställ plus ett par jackor. Nertill finns det även plats för två par stövlar och några par skor. Men oftast sitter värmen här och då blir det trängre.

Toaletten delar dörr med både salongen och garderoben, vilket innebär att man först får be dem som ligger i förpikskojen att gå ut innan man drar ner byxorna. Några ägare har satt in skjutdörrar mellan förpik och toalett, vilket är både smakfullt och praktiskt.

Salongen är mycket generös för att vara i en 9 meters båt. På babords sida finns en L-koj, där dessutom ryggstödet kan flyttas utanför kojen och bilda en dubbelkoj för två barn alternativt två nyförälskade. En oförklarlig miss är att ryggstödsdelens dyna är en aning högre än dynan på den övriga

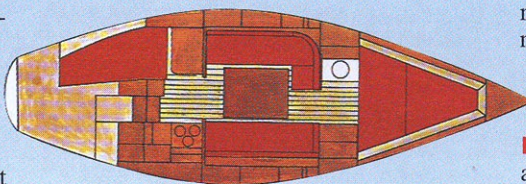
delen av kojen, vilket gör att den inte är helt plan. På styrbords sida ligger en långsgående soffa, och genom att fälla upp ryggstödet och flytta ut ett slingerskydd till kanten av kojen får man en riktigt bred koj. Det är dock något lite lågt i tak bordvarts under hyllan, men det fungerar.

Akter om kojerna finns pentrydelen som rymmer tvålågig spis med ugn och en liten avställningsyta. Här finns skåp för köksutrustning bordvarts, diskho, kylfack och ett diskskåp. Under bridgedäck finns också en avställningsyta som delvis fungerar som trappsteg, under detta ryms ett hyfsat stort skåp för torrvaror.

Navigationsplatsen fyller sin funktion gott och väl, men kartlådan rymmer inte de största korten vikta en gång, en riktigt rejäl miss. Det hade räckt med några centimeter till bara. Under navbordet finns det en hurts som rymmer fyra utdragslådor för bestick för navigering eller mat.

Akter om navplatsen ligger en stickkoj som samtidigt tjänstgör som sittplats för navigatören. Kojen är mycket bred och rymlig, om än något kort. Det hade varit mycket lätt att göra den någon decimeter längre, något som man själv kan bygga om.

MARKNADSVÄRDET En Scampi kostar allt från 80.000 kronor till 200.000 kronor,





Trots att Scampi redan efter ett par år hade fått denna fina inredning gick försäljningen till 'vanliga' seglare trögt. Kappseglingsframgångarna skrämde, och bara det fåtal som såg igenom målskottens dimridåer upptäckte vilken fin familjebåt som väntade. Bilden visar en Mark III-inredning från 1973; motorn har ännu inte flyttats fram i förpiken, och halvschotten vid navbord och pentry har ännu inte fått Mark IV:s rundade lister.

vinna så var det one off-byggen som gällde. Året efter, på Half Ton Cup i Danmark, försökte Jörnstedt och kompani med en ny, vässad Smuggler med högre fribord (= nya skrovet till Scampi Mark IV), plywooddäck och en liten kapp i mahogny. De låg mycket bra till med sin lätta båt ända tills förstaget brast på avslutande långa havskappseglingen och man fick bryta.

Sista försöket att ta Half Ton Cup gjordes i La Rochelle året efter, då Norlin, Jörnstedt plus tre speciellt utvalda gossar agerade firmaförare för Älvdalsplast. Visst hette deras båt Scampi V, men det var nog inte så mycket mer än namnet och skalet som kunde liknas vid en Scampi; hon hade en specialgjord blyköl och saknade nästan helt inredning. Man kom på en hedrande

3:e plats efter ett stormigt avslutningsrace ute i septembermörkret på Biscaya. Men därmed var epoken med familjeseglare i de stora sammanhangen oåterkalleligen över.

MARK IV - 750 BÅTAR BYGGDA

Den nya version av Scampi som kom 1973 kallades Mark IV och producerades i Älvdalen fram till -75, därefter i Visby ända till -82 då produktionen upphörde. Mark IV behöll sitt utseende genom åren, man ändrade bara mindre detaljer invändigt. Totalt producerades denna version i ca 750 exemplar, först av Shipman AB, som efter en konkurs ersattes av Albin Marin.

Med Mark IV-versionen höjdes friborden med en dryg decimeter runtom hela båten. Det gav inte bara mer utrymme, balansen mellan skrov och däck blev med ens mycket mer harmonisk och faktiskt mycket tilltalande. Detaljkvaliteten höjdes också och träarbetena blev nu fullt godkända. Motorn var nu flyttad fram till förpiken, vilket var mättekniskt betingat; nosen doppade ner och häcken flöt upp, vilket minskade den mätta vattenlinjelängden.

Inflationen var hög och priserna gick upp kraftigt. 1975 kostade Scampin komplett 106.200 kronor. Shipman sålde nu också halvfabrikat som i sitt billigaste utförande bestod av skrov, däck, basinrede, huvudskott samt köl för 44.700 kronor. Till detta kunde man köpa däck-, trä-, vatten-, el-, motor-, rigg- och dynsats inklusive storsegel och genua 3 för 51.655 kronor och vi finner att vinsten var inte mer än ca 10.000 kronor på att bygga själv.

När Albin Marin tog över verksamheten



Pentryt och navbordet på Scampin Elina, en Mark IV från 1979, som har en mer arbetad inredning än tidigare modeller. Man märker det bl a på de mjukt rundade stolparna och kantlisterna på halvschotten. Här finns gott om skåp, hyllor och lådor, även om ett av stegen ner från brunnen får tas i anspråk som avställningsyta. Bakom navbordet ligger stickkoben.

Skälet till detta är t ex maskineriet, som jag tidigare varit inne på; en fräsch 8-hästare med modern propeller, sötvattenkylning, friska motorkuddar och kanske t o m trycklager och kardanknut på propelleraxeln, vinner ju med hästlängder före en rostig 12-hästare som skamset gömmer sig i ett skitigt maskinrum. Samma med riggen, hellre en smidig, omsorgsfullt underhållen Union-rigg med kanske nya vant och fall än den den stummare enspridarriggen från Seldéns som ingen gjort något åt sen båten levererades i slutet på 70-talet.

Andra viktiga jämförelser är om båten reparerats felaktigt efter grundstötning eller om hon har ett förstärkt kölparti. Vidare skillnaden mellan gamla gummi- och plasttankar mot rostfria, eller en 15-årig Wallas mot gaspanna med cirkulerande varmvatten, eller gammal elektronik i jämförelse med ny, för att inte tala om gamla segel mot nya, modernt radialskurva. Listan kan bli lång.

För att nämna några nypriser så kostar en dynsats ca 10-12.000 kr, ett segelställ bestående av stor, genua 1 och 2 samt en spinaker runt 60.000 kr, och en begagnad utbyttes-Yanmar från ca 30.000 kr. Det gäller alltså att se upp med vad man köper.

För mått och data om Scampi, se efterföljande artikel.

helt avgörande för priset är vilken modell det handlar om och i vilket skick hon befinner sig i. En Mark II i originalutförande skall inte kosta mer än runt 80.000 kronor. Men är maskinen utbytt och hydrauliken ersatt och kanske skrovet omlackat, så bör hon hamna runt 100.000 kronor. Detsamma gäller Mark III, som börjar runt 100.000 kronor i medelskick. Det som håller ner priset är Farymann-dieseln och de låga friborden, men det finns de som är välrenoverade och ommålade och med renoverad

maskin kan dessa orka upp till 130.000 kronor.

När det sen gäller Mark IV, den klart vanligaste Scampi-modellen, så är bilden lite annorlunda. I stort sett är alla lika i sitt utförande, om vi bortser från motorstyrka och riggutförande, och det vågar man göra. För när båtarna i nuläget är mellan 23 och 15 säsonger gamla så har det hänt massor med saker i en del och inget i andra båtar och därför kan vi bortse från hästkrafter och riggar.

utvecklades självbyggandet, men då kunde man endast köpa trekvartsfabrikat. Satserna och byggbeskrivningarna var bra, vilket samtidigt möjliggjorde ett avgjort mycket bättre slutresultat för dem som byggde, liksom för dem som idag tänker köpa en begagnad Scampi.

SEGLINGSBOOMEN

I början och mitten av 70-talet dök det upp mycket nytt folk på arenan som ville vara med och dela på tårten och som visste hur man tjänade pengar – men som oftast inte visste någonting om båtbyggeri. Någon hade tjänat sina pengar på kyckling- och någon annan på korvproduktion och en tredje var svensk mästare på kol- och kocksförsäljning, och nu hade de hamnat i fritidsbåtsbranschen. Men det viktiga var om de var seriösa ägare.

Flera av de 'båtvarv' i skogarna som utlokaliserats med hjälp av statsbidrag hade mindre seriösa ägare och byggde heller inte några högkvalitetsprodukter, vilket det finns flera bevis på idag. Det var verkligen en klondykestämning, man minns att på Albin Marins Kristinehamn-tid talades det om en sammanlagd produktion av otroliga 4.000 båtar per år. Tack vare hyggligt seriösa ägare och ett högt uppdrivet produktionstempo på Albin Marin så undgick Scampibåtarna en ojämn kvalitetsnivå, och de fel som upptäcktes under tillverkningen rättades till just på grund av de stora produktionstalen.

Så blev då Scampi till slut, och helt rättvist, en mycket populär familjeseglare. Försäljningen fullkomligt exploderade under senare delen av 70-talet och känslorna svallade. Det som var märkvärdigt med detta var, att de faktorer som tidigare hämmat efterfrågan nu istället starkt bidrog till den ökade försäljningen. Scampin hade alltid skapat rubriker och diskussioner och detta skulle komma att fortsätta, hon berörde folk helt enkelt. Hon kom att vara den segelbåt i niometersklassen som i större utsträckning än andra båtar attraherade ett större antal medlemmar i samma familj genom sin komplexitet.

Kombinationen av fantastiska kappseglingssmeriter, goda seglingsegenskaper, stora utrymmen, hög komfort och rent ut sagt hennes uppkäftiga utseende gjorde till slut Scampi till en försäljningssuccé.

Visst sa många att det numera var ett annat utförande än på båtarna som vann. Ja visst, men hon vann fortfarande mot likvärdigt stora båtar. Jag minns särskilt efter en målgång i Gotland Runt i början av 80-talet, vi hade kommit på 5:e plats av ett 30-tal startande i Scampiklassen. Förtöjda bredvid oss låg en Comfort 30 som vunnit sin entypsklass och gossarna ombord var med rätta både styrkta och mycket stolta men också lite lätt kaxiga när de blev varse vår placering. De blev avgjort mycket ödmjuka när vi kontrade med att upplysa dem om, att om de seglat i Scampiklassen, som för övrigt hade samma starttid och Lystal 1,09 som Comfort 30, så hade deras seglade tid inte räckt till mer än en 18:e plats. Efter det bjöds vi ombord. Förklaringen var helt enkelt att det ofta

förekom ett större urval av seglare med större erfarenhet av kappsegling i Scampiklassen än i andra klasser.

Visst sa man att sittbrunnen var trång och jämförde den med Balladens, men Balladens innerutrymmen var istället avgjort mycket trängre än Scampins. Personligen har jag under femton år aldrig upplevt sittbrunnen som trång, annat än vid sillunchen på midsommaraftonen, men däremot har jag många gånger hyllat den generöst rymliga salongen.

Kort uttryckt, så kan man säga att det bildades två läger. Antingen hatade man Scampin eller också älskade man henne. I mitt fall kom det under åren att mest handla mer om någon form av hatkärlek med avseende på alla hennes fördelar... – och nackdelar.

Om dessa kan du läsa i rutan på föregående sidor.

Scampiförbundet växer

□ Scampiförbundet bildades 1976 av ett 50-tal Scampiägare från Stockholm med omnejd. Ända sedan starten har det årligen förekommit ett antal olika typer av kappseglingar, familjeträffar och eskaderseglingar till både när och fjärran.

Under de första tio åren växte medlemsantalet till ca 250 medlemmar. Från ingången av 90-talet har, i motsats till många andra förbund, anslutningen ökat markant och är nu uppe i närmare 350 st båtar. Skälen till det är flera, bl a rabatter på sjökläder och utrustning. Allt fler skeppare finner det också angeläget att ta del av all den information och tekniska utveckling som finns samlad om Scampin och kontinuerligt dokumenteras i form av Tekniska Tips.

Scampiförbundet följer också noggrant den tekniska utvecklingen på tillbehörsområdet och har sedan gammalt en mycket liberal syn på vad som gagnar, berikar och ökar säkerheten inom fritidsseglingen och anpassar detta till entypregeln.

Ett annat skäl till att medlemsantalet ökat är Scampiförbundets regionala satsning.

Scampi WEST bildades 1992. Intresserade vänder sig till Lennart Löfgren, Pär Antons Gata 28, 412 79 Västra Frölunda. Tel. 031-29 83 96.

Scampi OST bildades 1993 och också de håller på att utvecklas till ett regionalt förbund med både familjeträffar och kappsegling på programmet. Intresserade vänder sig till Freddy Heinefeldt, Norra Storängsvägen 27, 612 00 Finspång. Tel. 0122-187 38.

Scampi NORD (eller om det kommer att heta Scampi MITT) är också under uppsegling och kommer att dra igång sin verksamhet från Härnösand. Intresserade Norrlands- eller mellansvenska Scampiseglare skall vända sig till Börje Jansson, Hemmansvägen 36, 871 53 Härnösand. Telefon 0611-202 63.

Scampi SYD befinner sig också bakom startlinjen, men man beräknar att startskottet kommer att gå någon gång under våren och här väntar vi oss även medverkan från danska Scampibåtar. Intresserade av Scampi SYD vänder sig tills vidare till undertecknad på adressen Riddarevägen 14, 191 33 Sollentuna eller ringer 08-35 38 93.

Ronald Rybbe

Scampi

På undanvinden kan skillnaden mätas i knop – men hur är det på kryssen...

Segling har matchat Scampi 30 mot First 300 – 70-talets svenska suverän mot en modern fransk cruiser/racer.

Av Curt Gelin

Scampi 30, sjösatt 1970, mot First 300 Spirit, sjösatt 25 år senare. Den ena suverän på sin tid, den andra gjord för 90-talets båtköpare. Den ena begagnad, den andra helt ny. Den ena etablerad familjeseglare, den andra frestande och fartfylld i linjerna. Den gamla kostar i bra skick 175-200.000 kr, den nya 559.000 kr.

Kan en ny båt verkligen konkurrera med en gammal i samma storlek när prisskillnaden är så stor? Detta frågar sig alla som går på en båtmässa och kommer ombord på en nybyggd 30-fotare. Vad har den nya som inte gamla goda Scampi har? Vad erbjuder den nyaste 30-fotaren på marknaden?

För att få grepp om båtarna och skapa klarhet har Segling matchat Scampi och First 300 mot varandra. Vi har seglat båda två, vi har jämfört deras tider på Gotland Runt för varje delsträcka och vi har vittat på deras teoretiska prestanda enligt IMS.

TIDERNÄ PÅ GOTLAND RUNT

Tiderna från fjolårets Gotland Runt visar att fartskillnaden på kryss i 10 m/sek faktiskt är marginell. Efter 19 timmars kryss utefter Gotlands ostkust, från rundningen vid Salvorevs ljusboj till rundningen av pricken syd Hoburgs, skilde det bara 23 minuter till First 300:ans fördel.

Översatt i VMG – fart direkt mot märket – var snittfarten på 86 sjömilskryss 4,43 knop för Scampi mot 4,52 knop för First 300. Bara någon tiondel knops skillnad, eller knappt två procent.

Båda båtarna seglades med fem man ombord och med bra besättningar. Bästa Scampin Boj-Boj hade rutinerade Magnus Forslund från Runmarö som skeppare, medan First Spirit drevs hårt av 606-seglaren Fredrik Hallsten med besättning från Karlskrona. Båda båtarna hade bra segel. Förutsättningarna var alltså mycket lika.

Men det var bidevind i friska brisar – vad händer då på kryssen i lättare vindar? En titt på IMS-mätbrevens prestandaberäkningar säger en del. I sex knops vind (ca 3m/sek) är skillnaden fortsatt marginell – futtiga 0,18 knop till First 300:ans fördel. Och denna består i både 10 (5 m/s), 14 (7 m/s) och 20 (10 m/s) knops vind.