

Smaragd – en sl



De flesta av oss seglare går nog och drömer om den optimala segelbåten, där allting är precis som just vi som enskilda seglarindivider önskar oss den. Den skall ha den rigg, segel, sittbrunn, däckutförande, inredning, motor m m – samt inte minst undervattenskropp och seglingsegenskaper – som passar just vårt eget behov.

Men bara några få av oss har möjligheten att förverkliga drömmen om en segelbåt utformad helt för eget bruk. Istället får vi hålla till godo med vad andra seglare skapat. Men visst finns de, dessa envisa målmedvetna entusiaster.

En som i början av 70-talet både förverkligade sina drömmar och märkligt nog också skapade ett seriebygge var Lennart Sterner. Hans koncept började som en R 6:a i plast, men idén stötte på hårt motstånd både från klassförbundet och Seglarförbundet som på den tiden inte alls ville ha Sexor i plast och som också hade stöd från Norske Veritas och Lloyds.

Smaragden skapades lite vid sidan av 'etablissemang-et' på det tidiga 70-talet.

Hon blev också en båt med speciella egenskaper, på en gång slank och kraftfull, inte minst i friska vindar.

Av Ronald Rybbe

Men Lennart Sterner gav inte upp, även om det fanns problem. Båtkonstruktioner var ju inte heller riktigt hans hemmabana, så i försöken att komma någonstans sökte han hjälp av de som kunde ämnet.

Britton Chance jr borta i USA, känd inte minst för sina 5,5:or, var för dyr; Tore Holm menade att VM för Sexor är ett VM i blytransporter; Arvid Laurin var för konservativ, och Tord Byqvist, som intresserade sig särskilt för strömningslära och

5,5:or, menade att denna båts linjer är de bästa.

Och med det såddes ändå fröet till någonting. Med hjälp av konstruktören Einar Olsson – som också han hade ett hjärta som klappade för 5,5:an – utgick man från denna istället för 6:an. Efter stor möda och många vändor lyckades Lennart Sterner med hjälp av Einar Olsson skapa en seglande plugg av vad som skulle komma att bli Smaragden. Provseglingarna i

pad ögonsten



november 1973 avlöpte mycket väl och de enda förändringar som behövde göras var att man satte en skädda – som dessvärre inte kom att hamna helt rakt på pluggen... – framför rodet för att därigenom öka på med ytterligare en hjärtstockslagring. (Rodret kom emellertid, på tidstypiskt manér, att bli lite väl litet till ytan, ett syndrom som drabbade många konstruktioner så här vid båtboomens begynnelse.) Vidare minskade man också kölvikten med 350 kg, och båten skulle bli styv nog även utan den viken.

NISCH FÖR SMARAGDEN

Under klondykeperioden var ju efterfrågan på segelbåtar kaotisk och det gick i princip att sälja allt, det enda kravet marknaden hade var att masten gick uppåt och kölen nedåt. Men alla hade inte den inställningen, tack och lov, och det är här Smaragden gör sin entré.

Det intressanta med just Smaragden var att i slutet av 60-talet och när hon skapades i början av 70-talet, så befann sig segelbåtsutvecklingen vid en vattendelare. Väl etablerade och älskade var alla dessa Skärgårdskryssare och olika former av välseglande långfärdssegelare med sina hela lateralplan, men allting är ju relativt som bekant och här fanns utrymme för utveckling. I Sverige och på internationell nivå rådde stor tävlingsyra. RORC-regeln hade just ersatts av IOR-regeln, de nya tävlingsbåtarna hade delade lateralplan och fick extra formstyvhet tack vare skrovbredder man inte sett maken till. Och de var, förvisso också relativt sett, synnerligen välselgande. Detta insåg många seglare, men däremot inte alla etablerade segelbåtskonstruktörer; flera av dem hängde kvar i sina gamla föreställningar och vi kom att se ett generationsskifte även på konstruktörssidan.

Men vad marknaden saknade och det fanns ett behov av, var segelbåtar med en kombination av långa seglande linjer (à la Skärgårdskryssaren), delat lateralplan (à la de nya havskryssarna), ökad segelyta samt något lite mer kölvikt. Här klev då Smaragden in på scenen, en båt som i segelarkretsar sågs som en sexig, het och utmanande nymf, och därmed orsakade hon mången skilsmässa mellan seglare och deras långkölade båtar.

Mycket riktigt fann Smaragden också sina ägare främst bland entusiastiska seglare men också en specifik grupp kappsegelare. Många är de kommentarer om "staketsegelare" och "köttbullar" som kom från just denna grupp av seglare, som länge önskat sig en lite mer racingbetonad skärgårdssegelare med flushdäck – och dessa kom att älska henne högt och rent bara just för att hon inte hade mantåg, rufföverbyggnad och mastheadrigg. Ett känt uttryck från en Smaragd-seglare är detta: "Jag behöver ingen ståhöjd när jag sover, och när jag inte sover så seglar jag".

Hon blev också en för tiden synnerligen snabb seglare. Med kryssfocken har hon ett LYS-tal på 1,18 och måste därför fortfarande betraktas med stor respekt. Med genua åker man upp en hundradel och med inombordare ner en hundradel. Vanligtvis förekommer emellertid aldrig genua på bankappseglingar och entyp, utan används vid blandade startfält på distanskappseglingar av LYS-karaktär.

NYBYGGS FORTFARANDE

Smaragdens fräcka, rena linjer i kombination med en R-regelinspirerad undervattenskropp gjorde att hon direkt mottogs väl av många gamla skärgårdskryssarseglare, som ofta såg sin nästa båt i en Smaragd. Förvånansvärt många båtar byggdes också:

1973-1974 byggdes nr 1-10 på Arvika Båtplast i Arvika



1976-1977 nr 11-36 av Peryl AB i Veddige
1977-1978 nr 37-43 av Svenska Nautic i Bjuv

Från 1978 har man byggt nr 44-215 hos Rivalbåtar i Södertälje, som fortfarande bygger nya Smaragder på beställning. Senaste båten, nr 215, byggdes så sent som förra året hos Rivalbåtar. Skrov nr 210 är under byggnad men kan inte betraktas som en Smaragd då hon bl a får ett Carerradäck och en del annat som avviker från standard.

Det finns som regel alltid luckor i nummerserier vid båtproduktion, vilket kan bero på olika omständigheter, exempelvis att ingen vill ha en båt med nummer 13 i seglet, ofullbordade kontrakt, dito båtar, osv. Men det finns fortfarande ett ganska stort intresse för denna 70-talskonstruktion och produktionen kommer med stor sannolikhet att fortsätta i någon form, erfar Segling.

Förutom de nio båtar som exporterats – med vardera tre exemplar till Norge, Danmark och Finland – så finns alla övriga Smaragder i Sverige, på både väst- och ostkusten samt på de stora insjöarna.

Kvaliteten genom åren har varit god och jämn på främst båtarna från Arvika och Södertälje, medan den varierat något på båtarna från Veddige och Bjuv. Rivalbåtar AB har generellt ett gott rykte och det är värt att nämna att de alltid plastar fast basinredet innan de tar ur skrovet ur formen, något som sällan förekom vid högproduktion.

Samtidigt är det viktigt att påpeka att de allra flesta Smaragder är trekvartsfabrikat, och kvaliteten sitter ju som bekant inte bara i skrovet. Nej, här gäller det som alltid att se upp med vad för sorts "hantverkare" som varit i farten.

Vad som också kan vara av intresse inom ämnet kvalitet är att man genom åren på några få tidiga båtar har haft problem med hållfastheten inom vissa delar av båten. Det är då främst i den förligare regionen, där det har hänt att basinredet spricker och lossnar. Detsamma gäller även i kölsvinet där bordläggningen, trots att skroven är relativt kraftigt byggda, gärna blir "levande" vid hård sjögång. Här lönar det sig att plasta på förstärkningar i form av bottenstockar, då Smaragden saknar dessa på grund av kappseglingsregeln. Men sådana



Smaragdena kan skilja sig åt invändigt eftersom de flesta är inredda av sina (första) ägare. T v en båt med konventionell inredningslayout med ett halvskott om babord, t h Anna-



Klara och Lars Esséns båt som har en öppnare layout och en elegant specialinredning med vackert lackade trätor. Det är full sitthöjd invändigt, men heller inte mer.

dumheter kommer man troligen att regeländra inom kort.

Men trots detta principiella tillkortakommande föreligger faktiskt inga belägg för att avsaknaden av bottenstockar i praktiken är en självklar brist; Smaragden sägs klara en grundsmäll mycket bra även i sitt standardutförande, enligt vad Segling erfar, men ett par balkar i kölsvinet sitter ju aldrig i vägen om botten rör sig.

En och annan Smaragd-ägare tycker också att röstjärnsinfästningarna mår bra av att få en tvärgående förstärkning i däck-
et, som styvar upp både skrov och däck i den här regionen. Hur man bäst åtgärdar

detta får man besked om genom Smaragdförbundet. Även förekomsten av böldpest förfaller vara låg och har drabbat bara ett fåtal båtar.

LÅNG I VATTNET

Smaragden är 10,15 meter lång, och med en för dåtiden ovanligt rak stäv har hon därigenom också fått en vattenlinjelängd av hela 7,90 m som lätt blir maximal ända ut till akterspeglens redan vid låg fart. Bredden på bara 2,23 m ger henne de slanka linjerna.

Minimivikten var satt till 3.300 kg, men

som så ofta är det optimistiska konstruktionssiffror och i verkligheten är det endast en båt från Veddige som hamnat under denna vikt. Båtarna från t ex Arvika är som regel lite tyngre än de övriga, bland vilka vikten varierar en del. En vanlig vikt på Smaragder tycks ligga kring 3.500-3.600 kg. Man har emellertid enats om en officiell siffra på 3.380 kg, som därmed har blivit den regelsatta minimivikten.

Hon bär på en köl av bly som väger hela 1.850 kg – således nästan 55 procent av totala vikten – vilket gör att hon är en styv båt och seglar tämligen upprätt även i hårt väder. Djupgåendet är 1,70 m, ganska nor-

Vad tycker ägarna?

Kappseglarna

När Anna-Klara och Lars Essén, båda 29 år gamla, för två år sedan upptäckte att livet inte gick att leva utan segelbåt blev det en Smaragd av lite äldre snitt. Hon bar nummer S-4, var döpt till Grilse och därtill ett självbygg, men då hon var fint inredd av en yrkessnickare och försedd med fungerande utombordare så kostade hon dem i alla fall 150.000 kr. Med åren hade kritan krypt ut ur gelcoaten och gjort henne hopplöst ful, men det var inget som skrämde Lars; numera är hon nymålad och grann i en lila kulör som ingen mötande undgår att lägga märke till ute på fjärdarna.

Med stor iver har Lars och Anna-Klara renoverat upp mycket på henne och arbetet fortsätter med ständigt nya prylar som behöver förbättras eller göras om. Seglen var dåliga, så Anna-Klara har därför själv tagit på sig uppgiften att fixa till en ny garderob. Genom en segelsömmarkurs och en gymnastiksal på Ekerö fick hon hjälp med material och tillskärning och har därefter sytt en helt ny fulllatterstor avsedd för cruising med en helt perfekt form. Av bara farten blev det en cruisenggenua till svärfars Maxi 95 på samma gång.

Kappsegling var en självklarhet för dessa unga tu. Man inhandlade ett årsgammalt tävlingsställ för halva nypriset och ställde upp i SM redan första sommaren -97. I början gick det inte så bra, minns Lars.

– Vi kom på 26:e plats på första delseglingen och 14:e plats på den sjunde och sista. Nybörjare som vi är så åker vi upp och ner i resultatlistan, men i somras gick det bättre; med serien 10-2-2-3-10-6-13 blev vi

Anna-Klara och Lars Nessén i sittbrunnen på sin Smaragd Grilse. Brunnen är djup med två längsgående sittbänkar och en tvärgående för rorsman, som från sin plats sköter de viktigaste segelkontrollerna för storen.



5:a i SM och det är vi mycket nöjda med, berättar han. Man riktigt ser hur intresset lyser i ögonen på de båda och de är verkligen mycket nöjda med sin Grilse som de seglar vid varje möjligt tillfälle.

De är numera också starkt engagerade i Smaragdförbundet, och återgäldar nu lite av det som de menar betydde enormt mycket för dem själva när de behövde hjälp och svar på alla de frågor de hade som nybörjare.

Familjeseglaren

Robert Appelblom hade seglat spinnaker-gast i tio år på en Rival 22 och hade hemma i bokhyllan ett SM-guld och ytterligare några silver- och bronspengar, när skepparen till Rivalen plötsligt sålde båten. Med svåra abstinensbesvär sommaren -97 dammsög Robert begagnatmarknaden efter den segelbåt som verkligen kunde leva upp till den medicinskt verk samma faktorn som här krävdes. Men det var inte nog med det, hon var tvungen att hårbärga även tre barn med mamma och semesterpackning, annars var

det inte ens någon idé att komma hem med ett förslag till frun.

Men så i augusti samma år, hittade Robert det han sökte. Hon hette Felicia och var Smaragd nr S-124 med inombordare, självlänsande sittbrunn, Treadmaster-däck, toalett gömd under förpiken, ett gammalt och ett hyfsat segelställ samt en liten cruising-spinnaker på 56 kvm, och alltihop kostade 175.000 kr. Han tog chansen till en presentation. OK, sa frugan. Men var är kylskåpet? Så Robert fick ta fram plånboken en extra gång och investera i en solcell och en Isotherm kylmaskin samt bygga en kylbox på 40 liter, så var saken klar.

Sommaren -98 gjorde de en lång semestersegling med hela familjen och allt fungerade både familjemässigt och seglingstekniskt. Något kappseglande har Robert inte hunnit med än, men om man vet vad en gammal föräldergäst går för, så dröjer det nog inte länge förrän det blir ytterligare en ny stark kandidat till SM-guldet i Smaragdklassen.

malt för en fenkölad båt av den här längden.

Smaragdens rigg är av partialtyp där förstaget når upp till ca 3/4-delar av mastlängden. Det gör att storseglet med sina 24 kvm verkligen förtjänar sitt namn. De allra flesta riggarna kommer från Benns och har O-profil, men även en sk Y-profil från Skarven och en något styvare version från Seldéns förekommer också. Focken är självslående och på 16 kvm, medan spinnakern är på 75 kvm. De genuor som förekommer varierar en del i utförande beroende på ägarnas önskemål. De segelmakerier som jobbat mest med Smaragden har fördelat sig geografiskt, så att båtarna på västkusten under en längre tid haft North, numera Ottosson, och att man på ostkusten ofta använder Rebell-segel.

Alla fall och trimfunktioner är dragna till däck och sittbrunn. Detta jämte den självslående focken gör att hon nu, efter 25 år, måste betraktas som unik för sin tid även i detta avseende.

BÄST I FRISKA VINDAR

Först av allt skall sägas att Smaragden är en utmärkt seglare. Men ingen båt seglar fort och optimalt i alla väder- och sjöförhållanden, och Smaragden trivs bäst när det blåser. Visst skulle hon som alla andra konstruktioner kunnat förbättrats på en rad olika punkter för att optimera seglingsegenskaperna, men nu är hon en Smaragd och ingen diamant. Vidare är det också så att hennes linjer stammar från 5,5:an, och det gör automatiskt att hon fått ett djupgående V-skrov och därmed mindre bärighet vid fart. Det märker man i högre vindhastigheter på undanvind, men i gengäld går hon mjukt i sjön.

Hon är också en mycket bra kryssbåt med god styvhet tack vare den höga kölvikten, och hon tål faktiskt 12-13 m/s innan hon lägger sig och det blir dags att reva. Hon seglar mycket lätt upp till och över 6 knop på en frisk kryss och därtill går hon



På flera Smaragder har man istället för en tung, stor och dyr dieselmotor satt in en nätt Honda bensinmotor på 10 hk men med en vikt på bara 40 kilo och mycket små mått (jmf. tändsticksasken). Det är Nyköpings Marinkonvertering som levererar det färdiga paketet med segelbåtsdrev. Motorn på bilden sitter i just en Smaragd, installationen beskrevs i Segling nr 7/94.

med lätthet 5 grader högre än de flesta andra båtar, ett arv som hon har efter R-linjerna. När vinden minskar håller hon farten hyfsat och bjuder fortfarande gärna på en fight, men mycket av farten handlar också om konsten att kunna segla med rätt trim på focken. Men när vi kommer ner mot 3-4 m/s och under det, då hjälper ingen seglingsteknik i världen, då fattas det helt enkelt kvadratmeter i segelplanet.

På halvvind blir hon gärna lite tung på rodret, naturligtvis beroende på hur myck-

Smaragd i Cruiser-version har en markerad, om än låg överbyggnad. Hon har byggts i ett tjugotal exemplar.

et det blåser, men storseglets alla 24 kvm gör henne lovgirig och helt klart är att här lider hon av sitt lilla roder. Det delade lateralplanet behöver mer yta akterut för att kompensera obalansen, vilket märks särskilt när man behöver falla då det ofta inte låter sig göras med mindre än att man först slackar på storskotet. Vid lätt öppen vind glider hon på sitt slanka skrov, men det är god trimning med fock och stor som fortfarande gäller. Vid lite mer vind är hon klart snabb.

Även på ren undanvind går hon bra i svaga vindar och en bit uppåt, men när det friskar i lider hon klart av R-linjerna där V-formen och det djupa skrovet midskepps inte bär henne, utan suger fast skrovet i vattnet. Hon kommer aldrig loss riktigt, samma problem som t ex de nyare, men fortfarande ack så tunga Sexorna har när de rundat lovartsmärket. Skillnaden är påtaglig om man på land studerar undervattenskroppen på en Smaragd och t ex en havskryssare som Wasa 30 med den senares långa, raka linjer och grunda, platta botten.

Sammanfattat och lite kort uttryckt så är Smaragden en mycket god seglare och då speciellt på kryssen i mellan- och hårdvind. Med hennes V-form behöver man heller inte stanna inne i skärgården, för hon går mjukt i grov sjö även om det förstås blir lite blött med hennes tyngd och fart och oskyddade däck. Man behöver heller inte vara så orolig för ökande vindar, för det krävs en hel del väder innan man behöver pruta på segelytan.

OVÄNTAT RYMLIG

Även den mest hängivne seglare måste ha mat och sömn, och det går faktiskt utmärkt i en Smaragd. Ser man henne exteriört, så befarar man nog vid första anblicken av det rufflösa flushdäcket att Smaragd-ägaren är en självplågad seglingsgalning, men när man väl passerat ruffluckan blir man förvånad över den oväntade rymligheten, trots att det är lågt i tak. Efter en stund förstår



man att man är lurad på intrycket; huvudskottet är nämligen inte helt utan halvt och detta skapar rymd mot förpiken. Där man ofta finner en toalett är det istället en garderob, och mitt emot hänger ett skåp bordvarts.

Inredningsmässigt är hon i övrigt mycket konventionellt uppbyggd med pentryt om babord vid nedgången och mitt emot på styrbords sida ett överskåp. Vidare två längsgående kojor i salongen med en stickkoj om styrbord, samt en förpik som i verkligheten också rymmer två fullt vuxna personer. Inredningarna varierar en del från båt till båt, ska man hålla i minnet, eftersom en del är självbyggen och andra varvsbyggen med specifika önskemål. De allra flesta är emellertid 3/4-byggen och därmed lika i sin allmänna utformning av inredningen.

Dagsljus är det dåligt ställt med i de tidigare versionerna, men de flesta båtar på senare tid har två långsmala fönster i skrovsidorna och ett dito i förpiken, vilket påtagligt lyser upp invändigt. Dessa fönster, eller ventiler, är utvändigt ofta dolda i ett brett färgband.

Det förekommer faktiskt också en ruffad variant som kallas Smaragd Cruiser, där kappen liknar överbyggnaden på en H-båt och på intet sätt misspyrder linjerna i övrigt, tvärtom. Denna Cruiser-version har tillverkats i drygt 20 exemplar, och till kommande säsong tillåts även denna familjevänliga variant att segla entyp i Smaragdklassen, något som man en smula förvånad tycker borde ha varit en självklarhet från alla första början.

Sittbrunnen på de 85 första båtarna är mycket lik en brunn på en traditionell Skärgårdskryssare. Hjärtstocken kommer upp akter om brunnen, skotbalken går tvärs i akterkant på de längsgående bänkarna, och med öppna utrymmen bordvarts och akterut påminner hon starkt om en R-båt.

Efter detta fick hon en självläsande sittbrunn i T-form med skotbalken och hjärt-

stocken på samma plats men med stuvluckor i sitsar och ryggstöd. Under den aktre bänken finner man antingen en jättestuv eller också en inombordare.

Nästan hälften av Smaragderna har inombordare, vanligast är MB 2/50S eller den senare versionen Four Sail Drive 280, alltså en tvåcylindrig, fyrtakts bensinmotor, läs Honda. Det förekommer också Vire tvåtakare samt Yanmar 1GM diesel. Med en motor på 7-8 hk gör hon en marschfart på cirka 6 knop.

Däcket är synnerligen generöst med sina stora ytor och den svaga välvningen. Förstaget är klokt nog placerat en bit in på däck för att skapa fotutrymme. Fördäcket är helt rent och avslutas med förpiksluckan och därefter den självsläande fockskotskenan. Akter om masten bildar trimlinor och luckgaraget en naturlig avgränsning mot mitten, men man har gott om utrymme att röra sig på det ovanligt generösa skarn-däcket. Akter om sittbrunnen är det återigen stora frikostiga ytor att röra sig på, trots två stycken jätteluckor – och under dessa talar vi om kubikmeter i stuvutrymmen.

FRÅN CA 120.000 KR

Som så ofta när det gäller äldre båtar så varierar priserna mycket beroende på skick och tidigare skötsel samt mer eller mindre efterfrågade versioner. Om vi börjar nerifrån så går det att hitta Smaragder av äldre årgångar, med gamla brunnen och utan inombordare, för kanske 120.000 kronor. Men då kan man nog helt säkert räkna med att utombordaren garanterat inte kommer att starta på första rycket, och inte tror jag heller att man hittar buken på rätta stället i något enda segel. Är det sen en slarvigt hopsatt byggsats eller, än värre, ett självbygge där snålheten bedragit visheten, ja, då är det dessutom prutmän.

Med nya brunnen, inombordare, Treadmaster-matta (med halkfritt mönster) på däcket, kylskåp och solceller, cruising-



Pentryt om babord har allt det nödvändigaste: tvålågigt kök, diskho med söt- och sjövattnen, samt diverse stuvfack och lådor. Här kan man stå upprätt med en sprayhood som skydd.

och tävlingssegel, toalett under förpiksdynorna, väloljad teakinredning, kanske nya dynor, mm... ja, då bär det iväg ordentligt och man får betala 180.000 kr eller mer. Är det sen en nyare årsmodell med dylik skötsel så slutar inte prislappen förrän strax över 200.000 kr. Beträffande priser, se vidare under "Vad ägarna tycker".

*

Har du tröttnat på köttbullar med mastheadrigg och stora otympliga försegel, har besättningen svårt för att mötas på skarn-däck, har bröstkorgen fått nog av att hänga över pushpit vid ankring, får du inte plats med utrustningen under sittbrunnsbänkarna, lastar du segelpåsarna på däck när besättningen skall sova, skymmer överbyggnaden sikten, tar din båt dålig höjd, stampar hon i motsjön, slår hon omkull vid minsta vindby, kan du tänka dig att pinka i hinken, anser du att segla är att kryssa, gillar du att segla ifrån de flesta och laga mat med huvudet under sprayhooden – ja, då är du nog ganska mogen för en Smaragd.

Särklassig anslutning

□ Smaragdförbundet utgör nog en av de bästa organisationerna i sitt slag inom seglingssporten. Förbundet startade 1976 och man har i dag 207 ägare anslutna av 213 båtar – det måste vara något av ett rekord. Totalt är man 270 medlemmar med gastbank och passivt intresserade.

Huvudverksamheten är förstås att ordna kappseglingar. Man seglar SM vartannat år på ostkusten och vartannat år på västkusten, varvid man lämnar 1500 kr i resebidrag till dem som kommer från andra sidan. Även DM och Smaragd Cup seglas på både ost- och västkusten.

Starka lokala avdelningar är västra Mälaren och Västervik. De närmaste "utländska" båtarna dyker ofta upp till SM och Tjörn Runt. Förutom kappsegling anordnas också aktivitetsträffar av traditionellt slag, t ex på segelmakerier (där flera har stort intresse i Smaragdseglarna).

Ett motto för Smaragdförbundet har alltid varit att ta hand om nykomlingarna; man har parollen att det är de fem sista i regattan som man skall måna om och inte de fem första.

Kappseglat har man gjort sen förbundet startades. 1980 kom riksmästerskapen

igång och övergick 1984 till SM. Den med flest segrar – 10 stycken totalt! – är västkustsegelaren Emil Sandberg, som för övrigt också varit en stor tillgång i förbundet på många sätt, inte minst för alla nykomlingar som fått värdefulla råd av Emil.

Intresserade kan ta kontakt med Smaragdförbundets styrelse:

Kontaktman/ordf. Jonas Bagge, Mölne-lycke Tel. b. 031-88 48 76

Sekreterare Thomas Ottosson, Göteborg Tel. b. 031-16 71 05

Tekniskt ansv. Åke Boqvist, Västervik Tel. b. 0490-305 47

Tillverkare Rivalbåtar AB, Södertälje Tel. 08-550 675 40

Data:

Längd ö a	10,15 m
Längd v l	7,90 m
Bredd	2,23 m
Deplacement	3,4 ton
Storsegel	24 kvm
Fock	16 kvm
Spinnaker	75 kvm

