



*En Hallberg-Rassy platsar över hela jorden, i alla klimat. Här en HR 46 i Alaska. Foto: John Neal*

## Hallberg-Rassy Cup 13-18 augusti 2000

Den 13 till 18 augusti 2000 kommer det åter att seglas en Hallberg-Rassy Cup i Neustadt i norra Tyskland.

Arrangör är välrenommerade Norddeutscher Regatta Verein NRW, som har en diger erfarenhet av att arrangera stora regattor. Initiativtagare till evenemanget är den entusiastiske Hallberg-Rassy seglaren Gunter Persiehl från Tyskland.

Det är andra gången cupen arrangeras. Förra gången segrade svenska HR 34:an Mimmi AlBerta storstilat, styrd av Claes Österlind med familj.

Seglingen blir något av ett Gentlemen's Race. In-

hyrda proffsrorsmän är inte tillåtna, ej heller Kevlarsegel. Rorsman/skeppare måste vara ägaren eller en medlem i dennes familj.

Ancora Marina med sin fullservicehamn i Neustadt vid sydvästra Östersjön är en idealisk hamn för detta evenemang.

Närmare information och anmälan görs senast den 14 juli hos:

**Norddeutscher Regatta Verein,  
Gunter Persiehl, Schöne Aussicht 37,  
DE-22085 Hamburg, Tyskland.**

**Tel +49-40-22 90 753.**

### Övrigt innehåll:

Se oss på båtmässorna	sid 2	Citat	sid 6
Nytt HR-kontor i Neustadt	sid 2	HR och kriminalpolisen	sid 6
Detaljförbättringar	sid 2	Amanda Swan-Neal håller	
Ny online shop på <a href="http://www.hr-parts.com">www.hr-parts.com</a>	sid 3	föredrag under Öppet Varv	sid 7
Frågor & Svar	sid 3	Nästa nummer	sid 7
Experten trimmar en HR	sid 4-5	Öppet Varv 25-27 augusti	sista sidan



## Se HR på båtmässorna!

Datum	Mässa	Land	Utställda modeller
17-20 aug '00	Helsingfors	FI	HR 34
25-27 aug '00	Öppet Varv	SE	31,34,36,39,42,46,62
10 sept-15 sept	Ijmuiden	NL	31,34,36,39,42,46,62
7-10 sept	Oslo	NO	HR 34, 36, 46
15- 24 sept	Southampton	UK	HR 34, 46 och 42
15-19 sept	Seattle, WA	USA	HR 46
16-19 sept	Newport, RI	USA	HR 34
23 sept-1 okt	Friedrichshafen	DE	HR 34, 36 och 42
28 sept-1 okt	Antwerpen	BE	HR 31, 34 och 42
5-9 oktober	Annapolis	USA	HR 42
oktober	Yokohama	JP	HR 31
14-22 okt	Genua	IT	HR 46
28 okt-5 nov	Hamburg	DE	31,34,36,39,42,46,53
9-12 nov	Stockholm	SE	HR 31, 36, 39
4-14 jan 2001	London	UK	HR 36
Mitten jan	Seattle, WA	USA	Modeller ej fastlagda
22- 30 jan	Düsseldorf	DE	31,34,36,39,42,46,53
april 2001	Tannowa	JP	HR 36
24-26 aug '01	Öppet Varv	SE	HR 31 t o m 62

*Reservat*ion för ändringar

## Detaljförbättringar

- Belysningsarmaturer i alla modeller har fått sig en ansiktslyftning. Läslamporna är numera i rostfritt.
- I storseglet är numera logotypen och modellbeteckningen blå.
- Alla modeller har fått vit överbyggnad, mot tidigare elfenbensfärgad. HR 62 och HR 53 har haft vit överbyggnad redan sedan tidigare.
- På HR 46, 53 och 62 införs en ny typ av skylights. Modellen har utvecklats i särskilt samarbete mellan Hallberg-Rassy och Lewmar.
- HR 46 har fått en ny nedgångslejdare, med rundade steg, som redan är fallet hos HR 53 och 62.
- Tvättställena i HR 46 och 53 görs nu i Corian, som på HR 62.
- Varmvattenberedarna har bytts till en modell med förbättrad isoleringsförmåga.
- I HR 46 har dessutom volymen utökats från 40 liter till hela 55 liter.
- HR 31 och 34 har fått elegantare fallavlastare.



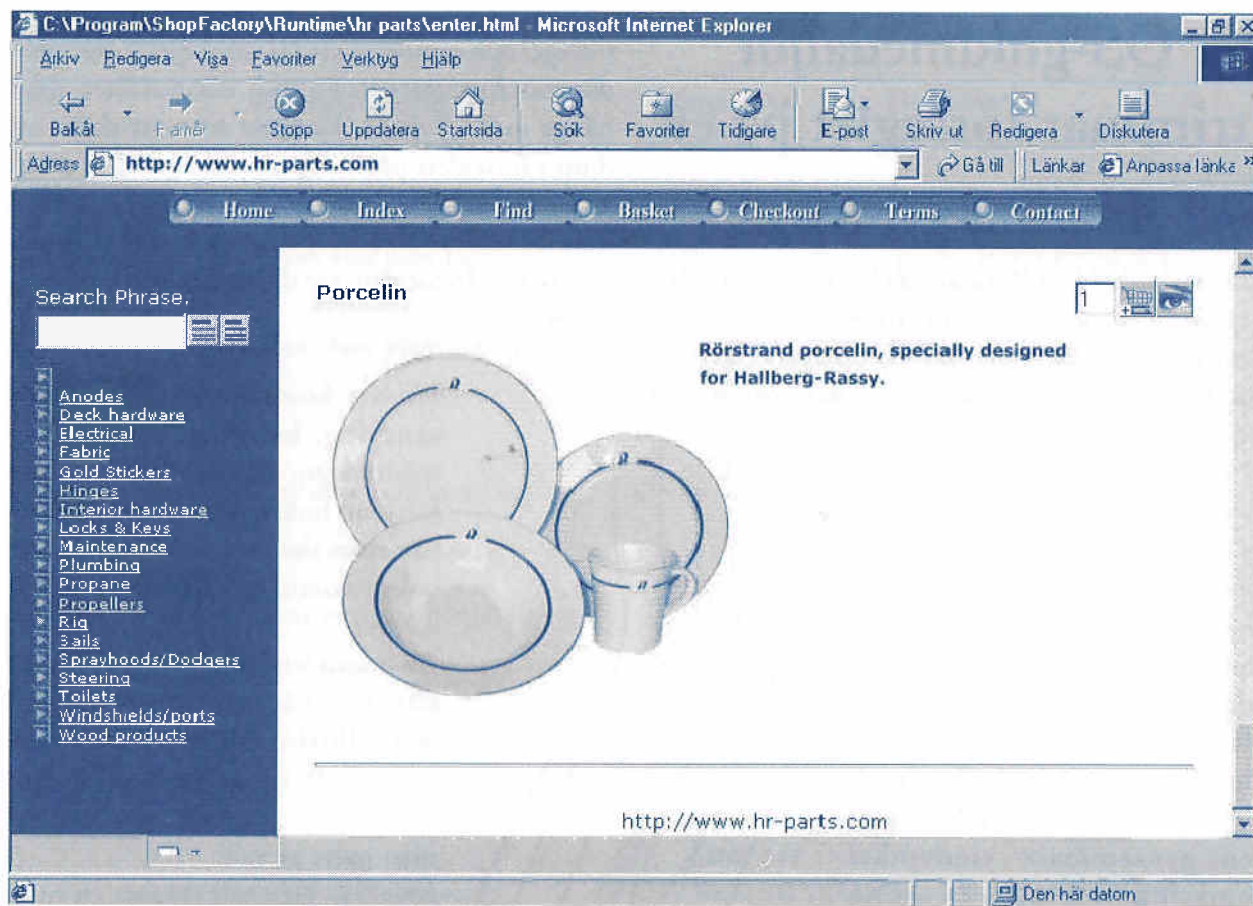
*Hallberg-Rassys nye man i Tyskland, Horst von Hörsten*

## Hallberg-Rassy öppnade nytt försäljningskontor i Tyskland

Som ett led i att förstärka sin redan goda internationella position har Hallberg-Rassy öppnat ett nytt försäljningskontor i Neustadt i norra Tyskland. Hallberg-Rassys försäljare i Tyskland sedan 25 år tillbaka, Klaus Behrmann, pensionerade sig till årskiftet 1999/2000. I samband med att HRs nye tyske man, Horst von Hörsten, tillträdde, har vi passat på att flytta försäljningsstället från Hamburg till Neustadt vid Östersjön. Det ger en mängd fördelar: Hamburgkontoret låg i ett industriområde, ganska långt ifrån demonstrationsbåtar som låg i Kiel. I Marina Ancora i Neustadt ligger kontoret ett stenkast från visningsbåtarna. Försäljningsstället ligger mitt i en fullservicemarina med liv och rörelse. Man har även möjlighet att vintertid visa båtar i hallar.

Bolagsformen är ett helägt tyskt dotterbolag, Hallberg-Rassy Deutschland GmbH. Hallberg-Rassys servicetekniker i Tyskland sedan över 20 år, Rolf Nagel arbetar också i Hallberg-Rassy Deutschland GmbH. Horst von Hörsten har gedigen erfarenhet av båtbranschen, särskilt när det gäller modern utrustning för cruisingbåtar. Horst har redan visat sig mycket framgångsrik hos HR. I och med att Neustadt-kontoret öppnade 1 januari 2000, stängdes Hamburgkontoret. Den nya etableringen stärker Hallberg-Rassys position ytterligare i Östersjöområdet.





## Ny Online-shop för HR Parts & Accessories

En ny online-shop för HR Parts & Accessories finns nu tillgänglig på [www.hr-parts.com](http://www.hr-parts.com). Här kan du på ett enkelt sätt hitta tillbehör och reservdelar till din Hallberg-Rassy. På din dataskärm får du upp både bild och pris. Med några enkla klick shopper man ihop det man vill ha. Detaljerna skickas till önskad plats, mer eller mindre vart som helst i världen. Utbudet är redan stort och en uppdatering sker kontinuerligt. Det går även bra att nå HR Parts & Accessories på tel +46-304 54 990 eller fax +46-304-54 991.

### Frågor och Svar

#### Hur behandlar jag mitt teakdäck som fått mögelfläckar?

Fråga: Jag har fått mögel i mitt teakdäck och undrar hur man bäst behandlar detta.

Svar: Mögelbildning är någonting som förekommer allt oftare i dagens samhälle. Det rör sig

inte bara om teakdäck, utan även om betong, bryggor, målade ytor och så vidare. Förekomsten kan skilja sig mycket lokalt, vissa områden verkar skonas medan andra blir väldigt drabbade. Det långsiktigt bästa sättet att behandla teakdäcket mot mögel är med Boracol. Boracol är en vätska som är ofärgad och tunnflytande som vatten. Medlet säljs i normal färghandel och järnhandel, och marknadsförs främst som ett mögelbehandlingsmedel för trädgårdsmöbler. Pensla helt enkelt in Boracol på däck. Gör jobbet en torr dag. Regnar det, spolas alltför mycket Boracol bort. Nästa dag får det gärna duggregna, men inte vara stadigt regn. Blir det inget regn, gå och spruta lite lätt vattenimma över däck. Vatten i den här lilla mängden hjälper bara Boracolen att sjunka in i teaken. Efter tre dagar tvättar man däck med svamp och rengöringsmedel (t ex grön såpa). Bli inte avskräckt av att medlet inte har gjort nytta än. Tvärt om, de första dagarna ser det egentligen värre ut än vad det gjorde innan behandlingen. Efter ungefär en och en halv vecka har det dock börjat hända saker. Möglet har försvunnit och däck blir rent på djupet. Mögelbildningen är dessutom motverkad för en tid framöver. Var inte rädd att upprepa behandlingen av och till.

# OS-guldmedaljör trimmar förseglet på en Hallberg-Rassy

*Jesper Bank, bl a OS-guldmedaljör i Soling, världsmästare i matchracing och tillika ansvarig segelmakare för Hallberg-Rassys Elvströmsegel i Offshore-utförande, hjälper dig här att optimera trimmet på din Hallberg-Rassy.*

I detta nummer förklarar vi trimmet av förseglet. Förseglet kan man betrakta som båtens huvudmotor och storen som en hjälpmotor. Man kan också säga att förseglet bidrar med huvuddelen av framdriften och storseglet fungerar i stor utsträckning som höjdroder och trimvinge. Viktigaste orsakerna till detta är en gynsammare vindvinkel omkring förseglet än kring storseglet. För om förseglet finns ingen mast som ger vindmotstånd och turbulens. Den gynsamma vindvinkeln omkring förseglet skapas av att luftströmmen ändrar riktning innan den når förseglet. Storseglet skapar faktiskt en annorlunda vindriktning för förseglet, vilket är positivt. Därmed kan förseglet skotas med större vinkel i förhållande till centerlinjen och således uppnås större framdrift. Se skiss 1.

Detta om de många naturlagar som vi seglare medvetet eller omedvetet drar nytta av. Hur stor effekten blir har man själv ett stort inflytande på genom att kontrollera seglens inställning. Ett försegels form bestäms av följande parametrar:

- 1) Akterstagets spänning
- 2) Fallspänningen
- 3) Skotpunktens placering och därmed skotets vinkel
- 4) Skottryck

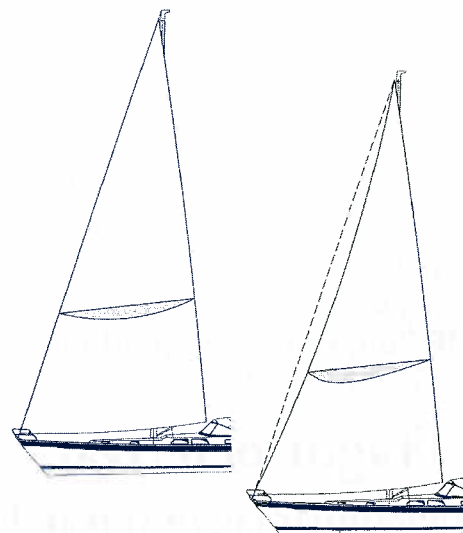
När seglet levereras från segelmakaren har förliket en böjd form, som motsvarar förstagets kurva under segling. Om man sträcker akterstaget, så att förstaget står rakare än seglets tänkta kurva, kommer man få både en planare infallsvinkel i sitt

försegel och samtidigt ett planare segel. Låter man däremot förstaget vara löst och därmed låter seglet hänga mer i förkant, kommer man att skapa ett djup i förseglets profil. Särskilt den främre delen av förseglet blir djupt och vindens ingångsvinkel därmed större. Genom spänningen på akterstaget påverkar man formen, var djupaste delen av buken ligger.

För att kompensera för bukens vandring, kan man justera fallspänningen; sträcks fallet måttligt förskjuts buken framåt i seglet. Och när man slackar på fallet, vandrar buken akterut och infallsvinkeln blir flatare.

Av ovanstående kan man dra slutsatsen att både förstagsspänningen och fallspänningen påverkar förseglets form i den främsta delen. Allt detta är gott och väl, men när har man nytta av vad?

Man kan generellt säga att en rund ingång gör det lättare att styra båten. Seglet "förlåter" precis styrning. Men man kan inte hålla särskilt bra höjd.



Ett plant infall gör det möjligt att segla närmare vinden, men det kräver också mer precis styrning. Schematiskt kan detta åskådliggöras på detta vis:

I punkt 1 och 2 har vi sett att förseglets form påverkas på grund av förändringar av akterstag och

## Smult vatten

Vind	Förseglets form	Akterstagets spänning	Förlikets spänning
Lätt	<i>Djupt med plan ingång</i>	40 %	<i>Löst, vågräta rynkor</i>
Mellan	<i>Plant med plan ingång</i>	80 %	<i>50 %, att rynkorna just försvinner</i>
Hård	<i>Plant med plan ingång</i>	<i>Max</i>	<i>Max</i>

## Skvalpig sjö

Lätt	<i>Max djup med rund ingång</i>	25 %	<i>Löst, vågräta rynkor</i>
Mellan	<i>Djupt med rund ingång</i>	50 %	70 %
Hård	<i>Plant med rund ingång</i>	75-85 %	<i>Max</i>



*Djupt med plan ingång*



*Plant med plan ingång*



*Max djup med rund ingång*



*Djupt med rund ingång*



*Plant med rund ingång*

fallspänning. En tredje faktor, som också bestämmer seglets form är "twist". Twisten styrs av skotpunktens placering och hur hårt man skotar. Rätt twist har du när:

- 1) Seglet slår in vid förliket från topp till botten samtidigt när du luffar (går upp mot vindögat) samt när
- 2) Alla tell-tales lyfter exakt samtidigt när du luffar.

*Du har för mycket twist när :*

- 1) Seglet slår in i toppen först och när
- 2) Översta tell-talen på läsidan lyfter först när du luffar.

*För lite twist har du när:*

- 1) Seglet slår in i botten först samt när
- 2) Nedersta tell-talen på läsidan lyfter först.

När genuaskottravaren flyttas fram minskar twisten – och djupet i nedre delen av seglet ökar. När travaren flyttas akterut ökar twisten och seglet blir flatare i nederdelen.

Den riktiga skotpunkten för varje enskilt segel är precis den position, där man samtidigt får den önskade formen i seglets nederdel och den önskade twisten. Som en tumregel kan man säga: en 150 % genua skall inskotad ha en vinkel, som i en tänkt förlängning pekar på mitten av förliket. En 100 % fock skall ha en något brantare vinkel. Skotet skall här peka upp mot översta tredjedelen av förliket.

Med skotspänningen reglerar man samtidigt seglets twist och seglets vinkel mot centerlinjen. Det är därför en bra idé, att skaffa sig referenspunkter i riggen, i underkant mot toppvanten och i överkant mot övre spridaren.

Detta om förseglet. Jag räknar med att komma tillbaka med fler tips i nästa nummer av Hallberg-Rassy NewsLetter.

Jesper Bank



## Citat

**Oddmund Emmerhoff, Säbövik, Norge. Ägare av HR 31:**

”Efter att ha seglat 3 395 sjömil efter leveransen i Ellös 19 maj i år har vi besökt Färöarna, Shetland, Orkneyöarna och Skottland. Vi är mycket nöjda med båten. Den står sig otroligt fint även i hård vind och grov sjö. Motorn har gått 72 timmar, också den går mycket fint. Överallt där vi går in i hamn blev båten beundrad och det var många superlativer vi fick höra om båtens linjer och inte minst den påtagliga kvaliteten på alla beslag och utrustning ombord. För övrigt är namnet Hallberg-Rassy vida känt och respekterat av folk som har att göra med havet.”

*”Själv skulle jag inte tveka, jag skulle ställa mig i kö för en HR”*

**Svenska Dagbladet, 6 maj 2000 om HR 34:**

”Egenskaper i världsklass. Riktiga seglare blir glada i HR 34. Båten gör fin fart i lätt vind, har trivsam tyngd i gången, ligger med ett trevligt tryck i rodret och är mycket god i balans. Allra bäst är HR 34 i busväder. Med nära 40 % kölvikt och djup blyköl, har båten låg tyngdpunkt och enastående slutstyvhet. Sökande seglare blir lyckliga. Båten har välkänd kvalitet, banksäkert andrahandsvärde, svårslagna seglingsegenskaper och härligt hantverk. Men bäst är linjerna. I skönhets-VM hade HR 34 vunnit. Världens bästa 34-fotare är i mitt tycke också världens vackrast! Själv skulle jag inte tveka, jag skulle ställa mig i kö för en HR 34.”

**Segling, Sverige, nr 3 2000 om HR 34:**

”Förnämlig seglare och härligt utförande, en båt med känsla, karaktär och kapacitet, styv, snabb, och trevlig på rodret, fin i sjö. Dyr, men säker som pengar på banken och därför extra köpvärd”

**Yachting World, England, september 1999, om HR 46:**

”Hallberg-Rassy är måttstocken för högsta klassen långfärdssegelare. Det här är den typen av båt som får dig att vilja korsa oceaner redan i eftermiddag! Invändigt kombinerade Hallberg-Rassyn praktisk användbarhet med makalös detaljfiffighet. Tveklöst var HR 46 båten jag kände att vi kunde segla komfortabelt med i vilket väder som helst, och detta med största seglingsglädje med ett minimum av kraft-

*”En båt med känsla, karaktär och kapacitet”*

ansträngning, med dess kraftfulla motor, elektriska vinschar och hydraulrullstor. Den i närmaste perfekta båten.”

**Sail, USA, juli 1999 om HR 46:**

”Mercedes-Benz är bilarnas Hallberg-Rassy. Detta fick jag höra av en HR-ägare. Jämförelsen är träffande och begåvad och Hallberg-Rassy 46 visar varför varvets rykte är så gott. Elverket var så tyst att min bullermätare inte ens gav utslag. Mahognyinredningen (teak går att få som extra) håller högsta kvalitet, och är en kombination av smakfullt träval och skickligt hantverkskunnande. Under segling förvånades jag över båtens goda fart i lättvind. HR 46 är en utmärkt långfärdssegelare, kapabel att med lätthet korsa oceaner och samtidigt att semestersegla längs kusten med högsta komfort. Båten kostar en hel del, men den ger valuta för pengarna – Hallberg-Rassy 46 är en båt för livet.”

## Kriminalpolisen och Hallberg-Rassy

En dag ringde kriminalpolisen till Hallberg-Rassy. Man hade beslagtagit ett segel som man hade funnit i en tjuvgömma. Polisen hade ingen aning om vad för båttyp seglet var till, bara att det rörde sig om ”en genua till en ganska stor båt”. Seglet beskrevs med mått, material och segelmakarfabrikat och ett byggnummer. Alla dessa fakta klingade bekant, för den person på varvet som polisen talade med hade året innan sålt sin Hallberg-Rassy 34 med ett segel som passade perfekt in på beskrivningen. På frågan varför polisen kom att ringa just till Hallberg-Rassy, det finns trots allt många hundra varv som skulle passa in lika bra, svarade kriminalpolisen att han tänkte att seglet måste vara till en stor, fin båt. Den enda stora fina båt han kom att tänka på var just Hallberg-Rassy. Slumpen gjorde dessutom polisen kom att kopplas till den förre ägaren av seglet. Den rättmätige ägaren kontaktades, och mycket riktigt, en genua hade försvunnit från hans båt. Ibland är världen liten.

