

Segling

BÄST PÅ
SEGLING

Välkommen till Sveriges enda renodlade seglingstidning.

"Fart och utrymme för hela familjen"



Rubriken är ett citat från 70-talets broschyr om Comfort 26. Och hon är en pigg båt som seglar fint, inte lika bred som många andra i samma storlek men ändå med goda utrymmen. Halvfabrikat gör att kvalitet och finish varierar, men nergångna båtar till lågt pris har stor utvecklingspotential.

Av Bengt Jörnstedt

Comfort 26:an är inte typisk för 70-talets mindre familjebåtar. Hon är smalare än de flesta andra och blir inte riktigt lika rymlig - men hennes slanka skrov ger henne samtidigt fina seglingsegenskaper.

- Hon är helt underbar att segla, säger Patrik Norling, 22-åring som seglat sin båt i två säsonger och är så nöjd att han aktivt - under pluggandet på Tekniska Högskolan i Stockholm - jobbar på att bilda ett klassförbund.

När han skaffade sin Comfort 26 våren -98 hade han i flera år sett sig omkring och letat efter en båt runt 7-8 meter och med en prislapp på max 50-60 tusen

kronor. Patrik hade då ingen egen båt och hade lärt sig segla på olika seglarskolor som barn och tonåring.

- Jag tittade på Bellona 23, H-båt, IF-båt, RJ 85, Express och ännu fler, berättar han. Comfort 26 var då en okänd storhet för honom.

En entypsbat lockade mest, för där fanns bästa möjligheterna till kappsegling om han ville pröva på det. IF-båten låg bra till, och det hade det nog också blivit om inte slumpen velat annorlunda.

- Jag tog ett sabbatsår från KTH och jobbade på Royal Sails. En av killarna där tyckte att jag skulle ha en snabbare båt än IF:en. Han rekommenderade en Comfort 26 om jag lyckades hitta en.

Det har bara byggts ungefär 160 Comfort 26:or, så det är ingen storsäljare på begagnatmarknaden. Men Patrik fann sin båt, slog till - och är mycket nöjd. Detaljer kunde vara bättre, men helheten - seglande och boende - är bra, tycker han.

Lättdrivet skrov

Comfort 26 har ett LYS-tal på 1,07, bara ett par hundradelar under halvtonnarna kring 30-fot.

- Det är Diva 39, Linjett 35 och liknande båtar som seglar ifatt. Annars seglar man lika fort som de flesta andra, även Scampi och Ballader som är ute och cruisingseglar, säger Patrik.

- Hon seglar snabbt utan att man behöver sitta och trimma som på en Express. Jag har en kompis med en Express, och om han inte seglar sin båt aktivt seglar min snabbare. Utom i kryssdueller, där Comforten har en stor genua som ska runt i slagen.

Comfort 26 har mycket som talar för bra prestanda, inte minst det slanka skrovet med en smal vattenlinje som ger en lättdriven båt. Fenköl och spadroder minskar den våta ytan. Deplacementet är bara 1,5 ton och segelytan på stor och genua ca 30 kvm, vilket ger fler hästkrafter än 'normalt' per kilo. Patrik Norling har dessutom ökat på storseglets akterrunda så mycket det går

och vunnit nästan två extra kvadratmeters yta på det.

Det smala skrovet gör båten ganska begynnelsevek, eftersom det inte finns så mycket reservdeplacement att stödja sig mot i form av bredd vid och ovanför vattenlinjen. Men eftersom nästan 800 kilo, ungefär halva båtvikten, ligger i kölen så bromsas krängningen snart upp och gör henne slutstyv.

Eftersom Comfort 26 är fraktionsriggad - där avvek man på sin tid också från den gängse mastheadriggen - är segelytan ungefär lika fördelad mellan stor och genua. Det gör att genuan får en mer hanterlig storlek och inte blir lika omständlig att hantera i stagvändningarna som på masttoppsriggade båtar. Det innebär också att Comfort 26:an kan klara sig hyggligt med focken redan i lite lättare vindar. Upp mot 4-5 m/s behövs emellertid genuan för att båten ska komma till sin rätt, så det seglet bör finnas med i garderoben.

Det frihängande rodret är, enligt Patrik Norling, nästan lite för balanserat, på gränsen till okänsligt. En pluspoäng med det är emellertid att man kan släppa rodret långa stunder utan att båten ändrar kurs.

- Det är nästan så att man kan gå fram och byta försegel utan att någon styr, säger Patrik. - Man får gå tillbaka och ställa om rodret när seglet tagits ner, men sedan kan båten segla själv medan man sätter nästa segel. Jag har skaffat ett roderlås men inte monterat det, det behövs inte.

Att rodret är väldigt utbalanserat intygar även Mikael Lindh, som köpte sin Comfort 26 som 24-åring redan 1981.

- Hon är lite överstyrd på kryssen, kan nästan vara fallgirig ibland. Hon bör kränga uppåt 15 grader för att man ska få lite tryck i rodret.

Precis som Patrik uppskattar Mikael kursstabiliteten.

- Hon är väldigt lätthanterlig och fin på rodret, säger han. - Hon blir aldrig tung med spinnakern uppe, man måste pressa båten hårt innan den skär omkull.

I krabb sjö tycker Patrik att det kan vara svårt att styra båten bra, men det tillskriver han delvis sin bristande erfarenhet.

- Jag har inte seglat jolle och inte kappseglat - jag håller fortfarande på att lära mig.

Lätta (köl)båtar som Comfort 26 blir ju också med nödvändighet ganska känsliga att hantera på bidevind i sjögång, särskild krabb skvalpsjö. Den levande kraften är inte särskilt stor, och det är lätt att få stopp på båten om man inte styr aktivt och uppmärksamt mellan vågorna, ett kunnande som bara kommer med erfarenhet.

Eftersom Comfort 26 är ganska smal i skrovet hela vägen bak blir akterskeppet inte särskilt bärigt, och med flera personer i brunnen kan häcken gräva ner sig.

- Det släpper inte riktigt bra i aktern, det blir ganska turbulent kölvatten, tycker Patrik.

Det här är inget ovanligt fenomen, särskilt på mindre båtar, och det får man leva med.

Valdäck för volym

När Comfort 26 lanserades 1976 var det under mottot "Massor av fart - massor av utrymme - en båt för hela familjen". Konstruktörer var Thomas Bern och båtbyggaren Kenneth Albinsson, som drev Comfortbåtar AB och hade Comfort 30 som storsäljare. Ca 170 båtar byggdes, ett ansevärt antal, men inte riktigt den storsäljare man hoppats på.

- Den kom lite fel i tiden, Albin hade börjat sälja Expressen ungefär samtidigt, minns Ingemar Boding, som sålde Comfort-båtarna på den tiden.

Han berättar att Ödet skulle vara en kul båt att kappsegla med, och för att få en snabb båt blev skrovet slankt med en lång vattenlinje. Deplacementet blev lågt och tånjdes ut mer åt ändskeppen så som började bli den etablerade designtrenden vid mitten av 70-talet.

- Prestanda var nummer ett, det gällde att få till något som seglar bra, berättar Thomas Bern för Segling. - Kanotformen var utgångsläget för att få ett lättdrivet skrov.

På Comfort 26 är vattenlinjen hela 7,3 m och går ända tillbaka till akterspegelns nedre spets. Med det ganska smala akterskeppet blir det, som påpekats, ofrånkomligen så att häcken gräver ner sig lite vid segling med en eller ett par personer i brunnen.

Vid en hastig blick kan Comfort 26 påminna lite om Maxi 77. Precis som på den berömda 77:an och t ex Ohlson 22 har man använt sig av knepet med en valdäckslänkande upphöjning av däcket runt hela båten, som en påbyggnad av skrovet. Någon egentlig överbyggnad finns inte och fönstren är infällda i skrovsidan. Avsikten är förstås att skapa utrymme inne i båten och medge sitthöjd på salongskojerna, där skrovets insida utgör ryggstöd.

Comfort 26 byggdes till stor del som halvfabrikat, och inredningarna varierar därmed ganska mycket både i layout och kvalitet. Patrik Norlings båt från 1976 har standardlayouten från de första åren med två stickkojer (fullängd) akteröver, en pentrymodul på varje sida - diskho om styrbord, kök om babord - strax framför nedgången, två fullängdskojer/soffor i salongen, och längst föröver en mini-förpik framför ett skott. Något separat toa - eller garderobsutrymme finns inte.

Efter ett par års tillverkning, kring 1978, ändrades layouten. Diskhon om styrbord flyttades över till samma sida som köket, vilket breddades akteröver. Därmed bommade man igen babords stickkoj in under brunnen. Här blev det istället stuvfack, åtkomligt via en lucka från brunnen. Denna förändring innebar nog en bättre lösning, eftersom båten mest seglades av ett par med kanske ett eller två minderåriga barn. Två stora stickkojer var inte riktigt nödvändigt; barnen kunde med fördel sova i den korta förpiken, som annars blev ganska outnyttjad, och föräldrarna kunde använda salongskojerna. Segelpåsar och diverse skrymmande utrustning kunde förvaras i den kvarvarande stickkojen. Samtidigt fick man betydligt mer utrymme för våtstuv tack vare luckan i brunnen ner till f d stickkojen.

På Patrik Norlings båt används förpiken enbart som stuvplats - och som toalett. Förre ägaren hade installerat en fast vattentoa med avlopp här framme, och med en gardin på skottet får man avskildhet.

Eftersom båten är smal finns inga fack eller skåp utmed skrovsidorna; dessa blir ryggstöd med en tunn dyna framför. Stuvplats finns däremot under alla kojer,

ända från förpiken och akteröver. I de bägge pentrymodulerna finns också ganska gott om förvaringsfack och lådor för torrskaffning, porslin och kastruller.

Höjden under däck är ungefär 1,60 meter. Ingen ståhöjd för vuxna, men fullt tillräckligt för att sitta bekvämt i salongen. Här finns också ett bord monterat på maststöttan; det kan både vridas och hissas upp mot taket för att ge mer rörelseutrymme när det inte används.

Ett basinrede i plast utgör durk och kojfundament. Kölsvinet är väl åtkomligt via en stor lucka i durken. Det är ett par decimeter djupt och rymmer väl åtminstone en halv platta öl. Bottenstockar finns inte, men är heller inte lika nödvändiga på en så här pass liten och lätt båt som på större segelbåtar. Konstruktionen av Comfort 26:ans kölficka bygger på att laminatet ska vara så tjockt och starkt att det tål rejäla smällar (dessutom är kölen, ovanligt nog på en 26-fotare, gjord i bly, vilket ju bidrar till att dämpa granitstötter). En del båtägare, bl a Mikael Lindh, har ändå valt att förstärka sitt kölområde med rejäla bottenstockar som ska hindra kölfickan från att röra sig (hur det kan göras beskrivs i Segling nr 7/97). Konstruktören Thomas Bern tror att det håller bra ändå:

- Jag har aldrig hört att det varit något bekymmer. Kölprofilen är ovanligt grov på den här båten och radien ner (från skrovet mot kölfickan) är väldigt stor. Kölsvinet är ovanligt stort för en 760 kilos köl, det är både brett och långt och får en bättre momentupptagning när det smäller, förklarar han.

Eftersom de flesta Comfort 26:or saknar inombordare finns ett stort stuvutrymme in under sittbrunnen. Här kan man ha en rad med plastbackar, och det brukar utvecklas mer eller mindre sinnrika anordningar för att hala ut de backar som är längst bak. Patrik Norling brukar använda en vanlig båtshake som ligger till hands härnere.

Ventilationen varierar med byggare. På Patriks båt finns bara en enda ventil i rufftaket. Han menar ändå att Ódet blir inte farligt fuktigtÓ, och tycker att båten Óär fuktfri jämfört med ExpressenÓ. Någon form av luftinsläpp via t ex akterluckan skulle förstås inte skada för att få igång en cirkulation, liksom en ytterligare ventil i taket.

Udda lösningar

På många mindre båtar hamnar sittbrunnsturken alldeles vid vattenytan, och då krävs det självlänsar som öppnas och stängs manuellt. Så var det på de första årens Comfort 26, därefter höjdes turken och båten blev helt självlänsande. På Patriks båt av den tidiga modellen måste länsarna hållas stängda under segling, annars kommer det in vatten den vägen. När man lämnar båten får länsarna stå öppna, och något sittbrunnsskpell behövs alltså inte.

En ovanlig lösning är att stuvutrymmet under akterdäcket nås via en lodrät öppning i sittbrunnens akter skott. Luckan är inte upphängd i gångjärn och måste alltså tas bort när man ska in i utrymmet, som också blir svårare att nå än om luckan haft en normal, vågrät placering på akterdäck. Den här rätt knöliga lösningen är delvis betingad av billigare produktion, men nog framför allt av det faktum att rorkulten sveper över akterdäck. Vid t ex tilläggning - då man ska plocka fram tampar, ankare och fendrar - går det nu att komma åt prylarna och ändå styra båten.

Med denna stående lucka gäller det emellertid att komma ihåg att öppna självlänsarna när man lämnar båten, annars kommer stigande regnvatten att tränga in i akterutrymmet och därifrån vidare ner in i båten om inte skottet är tätt.

Patrik berättar att en del båtägare satt gångjärn i luckans ovankant för att kunna fälla upp den och använda den som bord, stöttad antingen av ett ben eller t o m av ett fall som kopplas fast.

En annan udda luckvariant är vid nedgången, där den horisontella luckan inte är skjutbar föröver utan helt enkelt lyfts loss den också när man ska ner i båten. I vackert väder är det inga problem, men vid regn och stänk är detta en primitiv lösning som förstås betingades av besparingsskäl vid produktionen. En nackdel är också att det blir omöjligt att få helt tätt vid överbrytande sjö som sköljer över däck.

En del udda lösningar, således. På plussidan finns Comfort 26:ans rejält stora sittbrunn, med ganska höga sargar och gott om plats - mer än på många större båtar. Storskotskenan stör inte; den är kort och nerfälld i bridgedäck, och med en snabbhake kan storskotets talja krokas loss i hamn.

På de senare årens modeller finns som sagt ett rejält stuvfack under babords sittbänk. På de tidiga båtarna får man, förutom akterhacket, nöja sig med den ankarbox som finns framme i fören - ovanligt på en så här liten båt.

- Den är guld värd för att kunna förvara smutsiga tampar, säger Patrik.

Till detta dränerade utrymme tänker han flytta gasolflaskan, som nu sitter inne i båten invid pentryt. Samtidigt påpekar han att man inte får lasta ner båten för mycket föröver eftersom hon har ett smalt förskepp och är känslig för nostrimmet.

Mantåg och pulpit saknas, men åtminstone den senare skulle kunna fylla en funktion vid av- och påstigning; förstaget sitter en bit in på däck och man saknar något att hålla sig i om man ska ta ett steg upp från en klippavsats. Familjeseglaren skulle kanske också känna en ökad trugghet med ett mantåg eftersom det inte finns någon överbyggnad med handräcken att hålla i under förflyttning på däck.

Extra stringers

På Seglings fråga om inbyggda fel, beskriver Patrik Norling två tänkbara källor till läckage. På hans egen båt har tidigare ägaren dubblerat antalet bultar i fönsterglasen på skrovsidorna, där det läckte in vatten. Fönsterglasen i plexi börjar f ö bli slitna nu efter ett kvartssekel; Mikael Lindh ska byta sina i år. Likaså kan det läcka vid röstjärnen i däck; här kan man känna efter inne i båten om det finns fukt mellan röstjärnen och skrovsidan. Detta lådformade utrymme brukar vara åtkomligt på de flesta Comfort 26:or, även om man kanske får lossa på någon list.

Comfort 26:an har sandwichlaminat i de horisontella däcksyterna, men hela skrovet är gjort i enkellaminat. Mikael Lindh tycker att båten rör sig lite mycket i skrovet vid hårt väder och har valt att styva upp den invändiga bordläggningen med ett par stringers, d v s plastade förstärkningsbalkar. Dels i det tomma utrymmet mellan röstjärnslådan och kojbottnen, där basmodulen i plast fungerar som en förstärkning mot skrovet, dels också en längsgående förstärkning utmed skrovsidorna i den nakna förpiken. Detta minskar tendensen att bukta in vid slag i vågor. Sådana här Ölådformade stringers är enkla att

göra på egen hand med glasfiberväv och plast över en längsgående kärna av Divinycell.

Mikael Lindh har också plastat fast basmodulens kojfrontssida mot skrovet; detta har framför allt skett från insidan av modulen, d v s med plastning via luckorna i kojbottnen. €ven det bidrar till att styva upp skrovbotten.

En potentiellt känslig punkt är den inplastade blykølen. Spricker det vid en grundstötning kan vatten komma in, och då måste det få en chans att komma ut igen innan skadan lagas, annars kan det bli frostsprängning vintertid.

Comfort 26 med dess stora variation ifråga om inredning och finish - och med de billigare lösningar som varvet använde från början - är en båt som kan lämpa sig bra för den som vill jobba med egna händer och sätta sin egen prägel på verksamheten ombord. Kanske vill man installera en skjutlucka på rufftaket, kanske bygga två mindre luckor i akterdäck så att det går att styra men ändå nå utrymmet ovanifrån. Inredningen kan utvecklas, det finns goda möjligheter att bygga till små fack på ställen där man inte behöver sittutrymmet hela vägen ut mot skrovsidan. Et cetera. Här finns en stor utvecklingspotential för den som tycker om att fixa på egen hand.

De första, varvsbyggda Comfort 26:orna kostade 53.000 kronor inklusive den tidens (1976) moms på 17,65 %. Precis som med de flesta båtar från 70-talet ligger begagnatpriserna kvar på ungefärligen det nominella nybåtsvärdet. Risiga Comfort 26:or säljs för 45-50 tusen kronor, men då är det mycket som inte fungerar och behöver bytas. Båtar i bästa skick, eller med extra utrustning som t ex en liten inbyggd bensinmotor, säljs för runt 70.000 kr. Normalpriset ligger däremellan, d v s kring 60.000 kr.

För de pengarna får man en båt som har en fartmässig spets jämfört med många alternativ, i alla fall de med motsvarande utrymmen.

'Tao' rätt båt för Jennie

Är det en slump eller ett tecken att yngre seglare valt Comfort 26? Precis som Patrik Norling i huvudartikeln går Jennie Wilund på Teknis i Stockholm, och liksom Patrik har hon nyligen skaffat en Comfort 26 - och på precis samma bevekelsegrunder.

- Jag funderade på IF och på H-båt, men så kom jag i kontakt med Comfort 26:an när jag letade i annonserna. Det var ju en båt i samma prisklass. Och alla Comfort-ägare talade sig varma för sin båt, även de som redan sålt sin båt. Flera av dem hade också seglat både IF och H-båt, så jag blev nyfiken, berättar Jennie.

Till slut hann hon lägga beslag på en begagnad Comfort 26 innan någon annan köpare hann före; en söndagskväll plankade hon in på Galärbryggan på Djurgården för att titta på en båt som annonserats ut, och hon föll direkt.

- Jag tyckte om den, det var min båt.

Vad Jennie gillade var dels utrymmena, som var ett steg över både IF - och H-båten, dels Comfort 26:ans prestanda. Hon ville gärna ha en kombination av fart och utrymme, och det fick hon bäst i C 26:an.

- Den seglar jättebra, är pigg och lätt att hantera, säger hon. Att båten skulle vara alltför balanserad tycker hon inte; släpper hon rodret lovar den upp.

Jennie är självlärd som seglare. Hon är 25 år och satte igång när hon var 17, då hon följde med en kompis som lånat föräldrarnas IF-båt.

- Jag kommer aldrig att glömma första tilläggningsen i Sandhamn. Jag kastade mig fram och tillbaka mellan utombordaren och rodret och ramlade till slut pladask ner i brunnen. Min lågstadielärare som jag inte sett på sju år dök upp på bryggan och sa, 'Jag hörde att det var du därborta, Jennie'!

Jennie läser till bergsingenjör på KTH (examensjobbet handlar om masugnar), och ett stipendium på 30.000 från Järnkontoret gjorde att hon våren -98 kunde skaffa sin Comfort 26, döpt till Tao. Priset var 48.000 kr utan motor.

Båten är från 1976 och var i blandat skick. Invändigt var den fräsch, med en inredning som förre ägaren byggt med hjälp av en möbelsnickarvän. Allt det gamla hade hivats ut, och man följde bara delvis den tidigare layouten. Pentry och en skåpmodul mitt emot upptar ungefär samma platser som tidigare pentry&diskho gjort på var sin sida, men akteröver har bägge stickkojerna slopats till förmån för stuv, varav en del invändigt, en del tillgängligt från

brunnen via en lucka i varje toft.

Föröver har skottet öppnats upp i sidled och förpiken höjts upp några decimeter över salongskojerna, vars förlängning går genom öppningar i skottet och in under förpikskojen. På så vis finns det fortfarande fyra fullängdskojer i båten. Utmed skrovsidan sitter en lång, smal hylla för småsaker

- Det är inte så mycket invändigt, men en sån här liten båt måste vara ren, säger Jennie.

Tao är nylackerad på friborden, men det återstår att snygga till de utvändiga trädetaljerna och topcoat-måla ytorna i stuvfack och kölsvin för att hon ska kännas riktigt fräsch.

Men redan nu är Jennie mycket nöjd med sin Tao.

Data:

Längd ö a	8,00 m
Längd v l	7,30 m
Bredd	2,30 m
Djupgående	1,35 m
Deplacement	1,5 ton
Storsegel	14 kvm
Genua	15 kvm
Fock	10 kvm
Spinnaker	46 kvm

LYS-tal 1,07

Comfort 26
klubben:

<http://www.comfort26.se>



Comfort 26 är en smal båt, ganska otypisk för 70-talets trend att skapa rymliga familjebåtar. Jämfört med t ex nästan lika långa Expressen skiljer 25 cm i maximal bredd. - Jag trivs med den här typen av båt, säger Patrik Norling. - Min nästa båt blir en Smaragd eller Carrera.



Patrik Norlings båt har den tidiga standardinredningen, där förpiken mest är stuvplats och i det här fallet fått en WC inmonterad. Det finns inga hyllor utmed skrovsidan. Tak och väggar är klädda med en plastmatta.



Dubbla stickkojer akteröver gör att det blir ont om stuvutrymme från brunnen. Utan inombordare finns gott om invändigt stuv akteröver mellan kojerna. Pentryt har diskho på ena sidan och kök på den andra. Här finns gott om lådor och fack.



På Jennie Wilunds båt sitter fönsterventilerna ovanligt nog infällda i den lilla överbyggnaden istället för i skrovsidan. Båten har också en vanlig, skjutbar rufflucka som är standard på senare modeller. En skena för självslående fock har installerats. - Automatlåda, tyckte Jennie först lite förklenande, men hon lärde sig snabbt uppskatta poängen med att slippa skota i slagen. Framför förstaget finns ankarboxen.



Sittbrunnen på Tao har två luckor ner till utrymmena i de f d stickkojerna. Detta måste vara special av den första ägaren, eftersom ingen eller en lucka varit standard. Ett par handskfack har öppnats upp i sargkanten. Luckan till akterutrymmet sitter på gångjärn och kan användas som litet frukostbord i den rymliga brunnen. Storskotskenan är normalt kortare och sitter nerfälld i akterkant bridgedäck.



Jennie Wilunds båt är en 76:a som byggts om invändigt så att den delvis påminner om den senare standardmodellen. Kojen i förpiken är höjd och ger utrymme att via hål i skottet sticka in fötterna för dem som ligger i salongen. Ett bord kan skjutas upp på maststöttan. Utmed skrovsidorna finns en smal hylla, men för att sitta bekvämt får man stötta med ett par dynor bakom ryggen.



Rufftaket har målats med Internationals Anti Condensation-färg, som tillsammans med ett flertal ventiler ger en helt kondensfri båt. - Det har fungerat otroligt bra, säger Jennie. Tittar man akteröver har bägge stickkojerna bommats igen, och utrymmet mellan dessa skott och pentrymodulerna blir djupa och rymliga stuvplatser. Bakom trappan, som tas bort i ett handgrepp, finns också bra stuv.