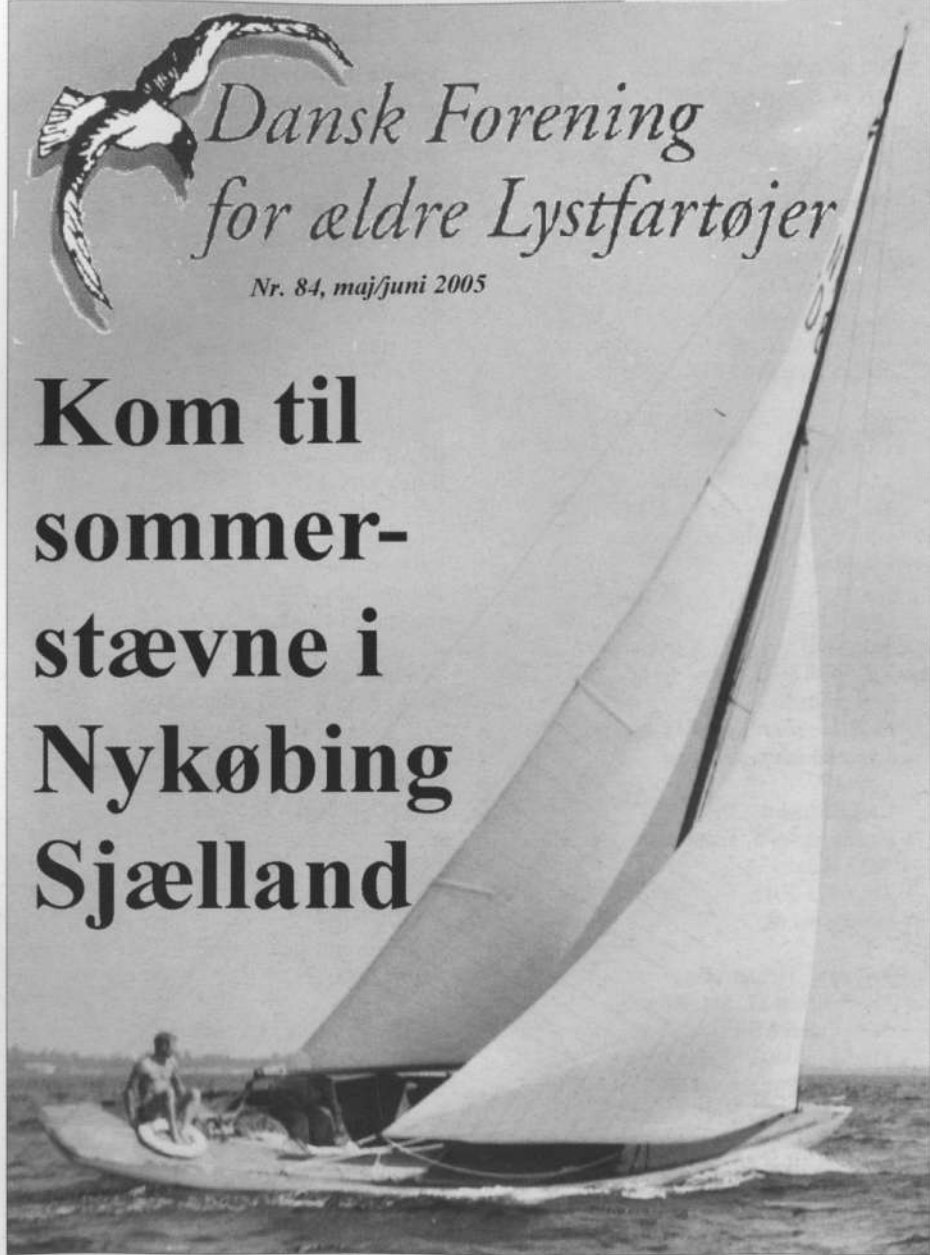




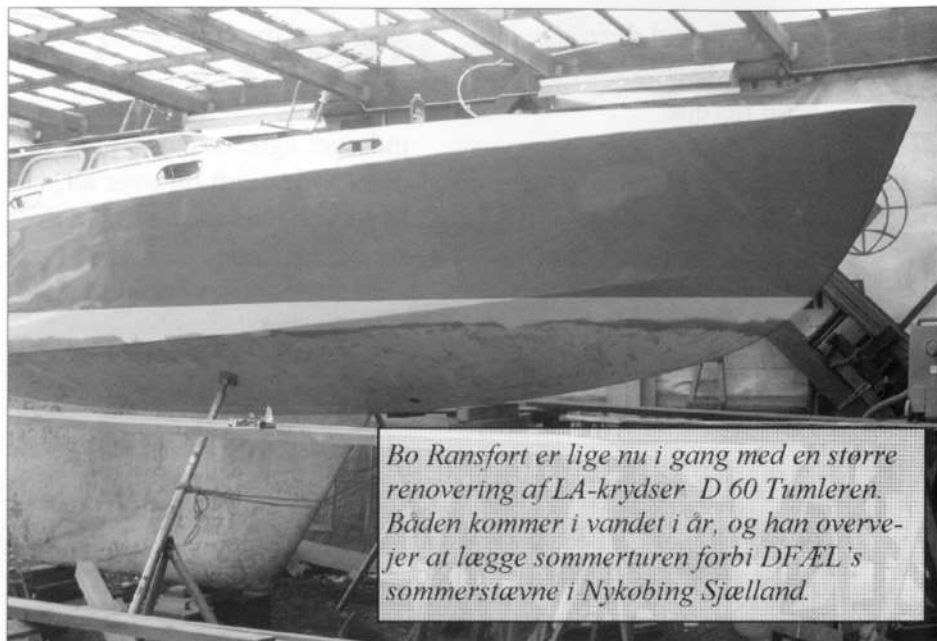
*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

Nr. 84, maj/juni 2005

**Kom til
sommer-
stævne i
Nykøbing
Sjælland**



**LA-krydserne vil gerne være med, læs side 14
Ubehageligt tema: Pæleorm, læs side 8**



Bo Ransfort er lige nu i gang med en større renovering af LA-krydser D 60 Tumleren. Båden kommer i vandet i år, og han overvejer at lægge sommerturen forbi DFÆL's sommerstævne i Nykøbing Sjælland.

Båden der afsluttede træbådernes epoke

Af Simon Hansen

Den vakte virkelig opsigt, LA-krydseren, da den kom ud på kapsejlsbanerne i 1963 blandt slanke kuttere og trinde spidsgattere. Med sit valdæk og markante knækspant, så den bare helt anderledes ud. Værre endnu var, det båden faktisk

kunne sejle. Tilmed bedre end mange af de traditionelle både. Det var den danske konstruktør Bjørn Olsen, der udviklede LA-krydseren. LA står for svenske Lövsågs Akademin - på dansk lovsavsakademiet. Men båden blev bygget i Danmark. Og hvad var det så for en båd? Køl og stævne var lavet af la-

Bådportrættet, LA-krydseren

mellimet mahogny, sådan som den svenske konstruktør Arvid Laurin også brugte det på en del af hans både. Bundstokkene helt traditionelt af eg, og spanterne af både mahogny og eg. Klædningen var 3/8 tomme marinekrydsfiner. Og så det kontroversielle: Uden på træbåden blev der lagt 2,5 mm glasfiber.

Her var virkelig en båd, der stod med et ben i både den gamle tradition og den nye tid. Både i krydsfiner var ingen

nyhed, men en så stor sejlbåd tillige belagt med glasfiber, det var noget ganske nyt. Oven i købet var båden konstrueret, så de kunne seriebygges.

Vendepunkt og tidstypisk

Der er ingen tvivl om, at LA-krydseren står som et historisk vendepunkt. Den var begyndelsen til en ny tid, men den bar samtidig den gamle tid i sig. I den forstand er LA-krydseren en unik dansk båd.

Designet er særdeles typisk for

LA-laugets formand, Bo Ransfort: på renoveringsarbejde i båden.





de tidlige 60ere. Her var alt nyt godt, verden lå åben, parcelhuse i massevis skod op på pløjemarkerne rundt om de gamle bykerner. I garagen stod måske familiens nye Ford Anglia med bagrude der skrånede den forkerte vej. Jo, tingene var virkelig fikse den gang.

Inspireret af Laurin

LA-krydseren med det karakteristiske valdæk, som den omtalte Laurin også benyttede på sine særdeles velsejlende kosterbåde, og det lille doghou-

se i mahogny er et stykke båd-design, der i sjældnen grad er tidstypisk.

Båden blev populær, og da den sidste båd blev bygget hos Børresen så sent som i 1980erne, var mere end 300 LAere sat i søen.

Konstruktion med svagheder

Men det var også en konstruktion med indbyggede svagheder. Krydsfineren er stærk og helt formstabil. Til gengæld skal den plejes og passes. Trænger der fugt ind i finerens ender, følger råd hurtigt efter.

I dag regner LA-laugets formand, Bo Ransfort med, at der sejler omkring 70 LAere i danske farvande.

”Det kræver en vis indsats at holde LA-krydsere i god stand”, fortæller Bo Ransfort. ”Mange unge køber båden, fordi de får en stor, rummelig båd til små penge. De tror det er en glasfiberbåd, der bare kan passe sig selv. Men hvis man behandler en LA-krydsere sådan, forfalder den hurtigt.”

Vi burde være med i DFÆL

Han er selv i gang med en omfattende reovering af sin egen båd, Tumleren.

”Jeg opfatter LA-krydsere

som en vigtig, ældre dansk lystbåd. Og jeg synes da min båd burde være med hos DFÆL. Men i dag optager DFÆL jo ikke LA-krydsere. Den logik forstår jeg ikke rigtig. Er der nogen der passer på en ældre dansk lystbåd, så er det da os med de velholdte LAere”, siger Bo Ransfort. LA-lauget har eksisteret lige siden båden i nogle år i 60erne var blandt de største klasser i



Sjælland Rundt, og mange af ejerne fra den gang har holdt trofast ved lige til i disse år. I dag har lavet 35 aktive medlemmer.

”Bådens største svaghed er nok kølkonstruktionen. Den er af plywood dødtræ og mahognyspant med en 1300 kg jernkøl og vanskelig at komme til. I mange år sendte LA-lauget derfor en stor tønde med træbjærene på omgang. Så kunne medlemmerne fylde kølen op med træbjærene og få imprægneret kølen på den måde”.

Krydsfineren optog mange af tidens konstruktører. Også den Stor norsk-svenske konstruktør, Jac. M. Iversen tegnede nogle 12 meter lange og kun 2,5 meter bredde kapsejladsbåde med en skrogform, der kunne minde om LAeren. Bjørn Olsen selv tegnede en tvilling til LAeren, nemlig Citus, som var en ren krydsfinerkonstruktion.

Fakta om LA-krydsere

Længde: 8,90 m

Lvl: 7,64

Bredde: 2,13 m

Dybgående: 1,55 m

Deplacement: 2,5 tons

Sejlareal: 27 kvm

Konstruktør: Bjørn Olsen