

Folkbåtsnytt

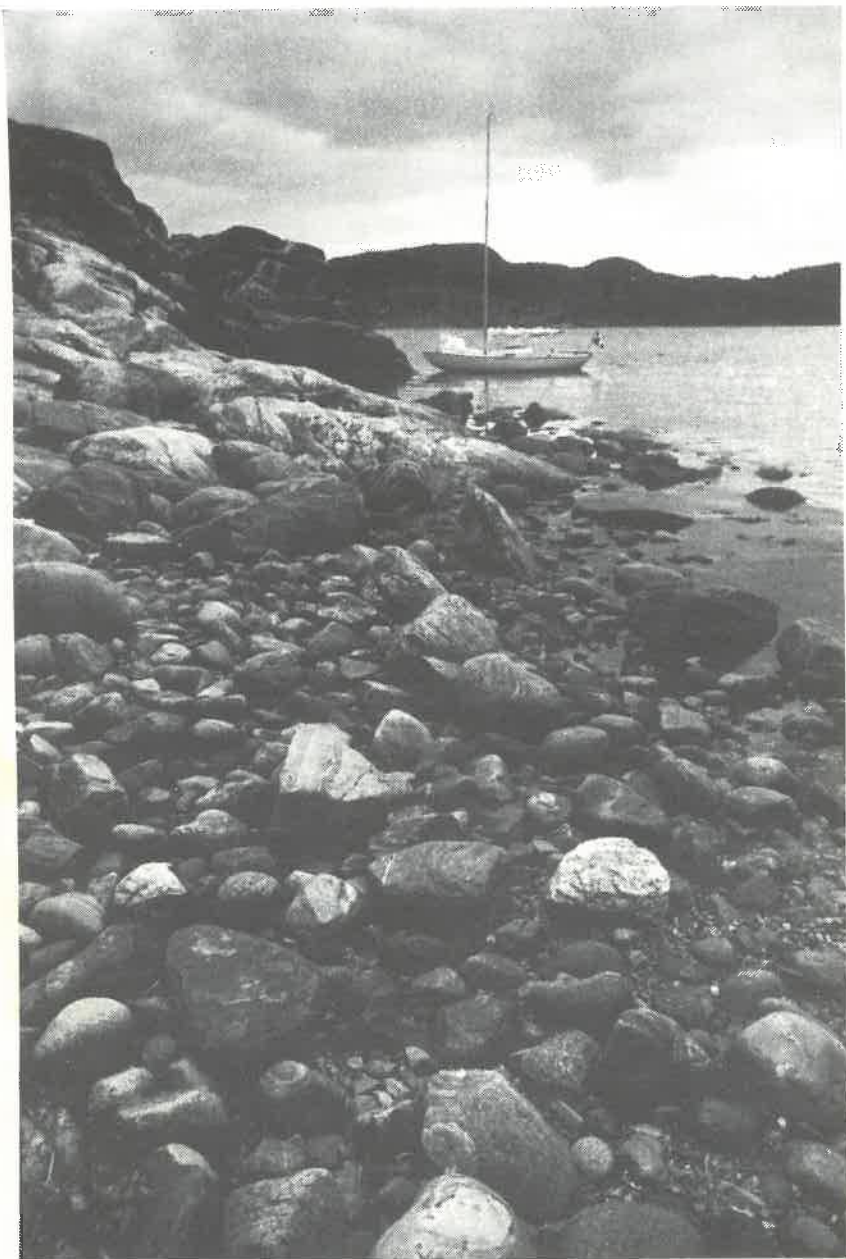
Hesthöl 12cm

Hest 10cm.

nr 1

1978





Det här numret av Folkbåtsnytt är sammanställt av Väst-
kustens Folkbåtsklubb.

Redaktion: Bo Hougström, Bengt Jarfelt, Gunilla Jarfelt

Kontaktmän

SVENSKA FOLKBATSFÖRBUNDET

Ander Olsen
Östra Ekdalsgatan 49
593 00 VÄSTERVIK
Tfn: 0490-326 66

BOTTENHAVETS FOLKBATSKLUBB

Sune Karlström
Fyrvägen 11
871 00 HÄRNÖSAND
Tfn: 0611-169 01

ÖSTKUSTENS FOLKBATSKLUBB

Leif Ahlqvist
Infanterigatan 1
171 59 SOLNA
Tfn: 08-83 72 99

SYDKUSTENS FOLKBATSKLUBB

Jan Backman
Davidhallstorg 6
211 45 MALMÖ
040-12 45 46

VÄSTKUSTENS FOLKBATSKLUBB

Lars Larsson
P1 3303 Bukärr
430 40 SKRÖ
Tfn: 031-70 63 78

VÄTTERNES FOLKBATSKLUBB

Anders Jarl
Vändgatan 3
591 00 MOTALA
Tfn: 0141-119 77

ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET:

Ordning och reda



Förhoppningsvis skall vi nu få ett nytt bra regelhäfte som innefattar alla tillägg och ändringar fram till 1978, inklusive plastbåtsregler och minimiviktsbestämmelser. Det hela kanske inte verkar så konstigt, men vänta bara tills jag förklarar det:

Folkbåtens organisation är mycket demokratisk, men tyvärr också tungrodd till tusen. Plastbåts- och miniviktsbestämmelser har godkänts av Skandinaviska Seglarförbundet, men utan att definitivt fastlägga vikten. Ett förslag till nytt regelhäfte har nu granskats och sammanjämkats av Svenska Seglarförbundet, Skandinaviska Seglarförbundets tekniska kommitté (Gustav Plym), Svenska, Danska och Tyska Folk-

båtsförbunden. Någon finsk representant dök tyvärr ej upp på det regelmöte som hölls 4 - 5 mars i Köpenhamn, och förslaget har nu sänts även till Finland för granskning.

Förhoppningsvis skall det hela resultera i att Du i din brevlåda får en ny upplaga av Folkbåtens regler någon gång i april - maj. Även om det hela får ses som ett stort framsteg, så kan väl ej bestämmelserna liknas vid någon sprudlande champagne, utan i vissa avseenden är det mer som en avslagen lättöl. Detta får ses som ett resultat av allt filande och kompromissande som måste bli följderna av att så många är inblandade. Jag tänker i första hand på minimiviktsbestämmelserna, som efter mycket hårda förhandlingar med danskarna verkar sluta vid 1960 kg för segelklar båt. De skall gälla båtar byggda från och med 1976.

Reglerna är skrivna så att de båtar som har normalutförande på skrov, inredning och rigg ej skall behöva vägas segelklara om de uppfyller alla materialdimensioner som föreskrivs i reglerna. För att uppnå detta har en "normalinredning" definierats och en båt måste ha minst denna inredning för

att slippa från kravet på att vägas segelklar.

För båtar byggda före 1976 gäller preliminärt att de båtar som deltar i SM och vissa andra större tävlingar (ex Guldpokalen) skall ha minst föreskriven normalinredning eller vara vägda och uppfylla minimivikten. Detta gäller också övergångsvis träbåtar byggda 1976 - 78.

Att minimivikten blir 1960 kg innebär att den lättaste träbåten som vägts i Sverige ligger 40 kg under minimivikten och den lättaste plastbåten 60 kg under. Plastbåtarna är byggda efter 1976 och skall alltså höja vikten. För det fåtal träbåtar som underskrider minimivikten rättas det hela alltså till dels genom att minst "normalinredning" föreskrivs på större tävlingar (alternativt att de är vägda och väger över 1960 kg), dels genom att de med åren blir tyngre genom att trätar upp vatten. Genom minimivikten stoppas även framtida spekulationer med vikten inom folkbåtsklassen.

Några andra ändringar i reglerna kan vara värda att nämnas. Många detaljer har ändrats för att stämma bättre överens med internationella mätregler. Sålunda anges längden över allt nu till 7,68 m och skall mätas över hela skrovlängden, i stället för till i höjd med akterspegelns hörn såsom anges av utslagsritningen. Kraven på obligatoriska utrustningen har skärpts i enlighet med de regler som är under

utarbetande från försäkringshåll. Sålunda krävs att flytvästar finns för alla ombordvarande och att fast monterad länsypump finns. I övrigt har en mängd ändringar gjorts, som dels gör reglerna mer lättlästa, dels betydligt skärper båtens entypskaraktär, dels får dem att överensstämma med andra länders regler.

Folkbåtens ritningar har slarvats bort åtskilliga gånger sedan 1940 och de kopior av kopior av kopior av kopior av kopior som nu gäller är i ett bedrägligt skick. De har nu renritats, dock utan att några ändringar gjorts.

Produktionen av plastbåtar är nu i full gång i Sverige och efterfrågan har varit över förväntan. Ett 30-tal båtar hade sålts till nyår och de experter, bl a Gustav Plym, Skand SF:s kölbåtskommitté och Lennart Olsson, mätchef och plastexpert inom Svenska Seglarförbundet, som granskat båten, varvet och dess produkter, är mycket nöjda. Det har dock varit en del gnissel med försenade leveranstider, men vi får väl hoppas att detta är "barnsjukdomar". De som ej fått Skand SF:s kvitto, "Building Fee Plaque", skall kontakta varvet. Båten klassas ej utan detta och med varje båt skall levereras en sådan.

Priskrig lär ha utbrutit på Västkusten mellan svenska och danska tillverkarna och en hel del dåligt underbyggda områden lär ha yttrats av den ena parten

om den andres produkter. Båtarna torde dock vara likvärdiga vad avser kvalitet, finish och snabbhet.

Sommarens stora evenemang blir SM och Guldpokalen/World Cup i Malmö. Det väntas stor anslutning från Sverige, Danmark, Tyskland, USA och kanske även från fler länder till Guldpokalen. Plastbåten har medfört att en hel del gamla folkbåtskämpar, som på senare år seglat andra båtar, åter börjat segla Folkbåt och det kan nog bli mycket spännande seglingar i sommar. De nya viktsbestämmelserna kommer också

att medföra att, samtidigt som klassens kappseglingsstatus ökar, båtens lämplighet som både långfärds- och kappseglingsbåt garanteras. Möjlighet finns också nu att bygga en plastbåt med trä-ruff och träsittbrunnssargar, något som jag själv tycker verkar attraktivt. I och med utarbetandet av det nya regelhäftet hoppas jag att regeltolkningsdiskussionerna och diskussioner om plastbåtens eventuella överlägsenhet i fart skall vara avslutade och att vi kan ägna oss åt att segla.

Anders Olsen

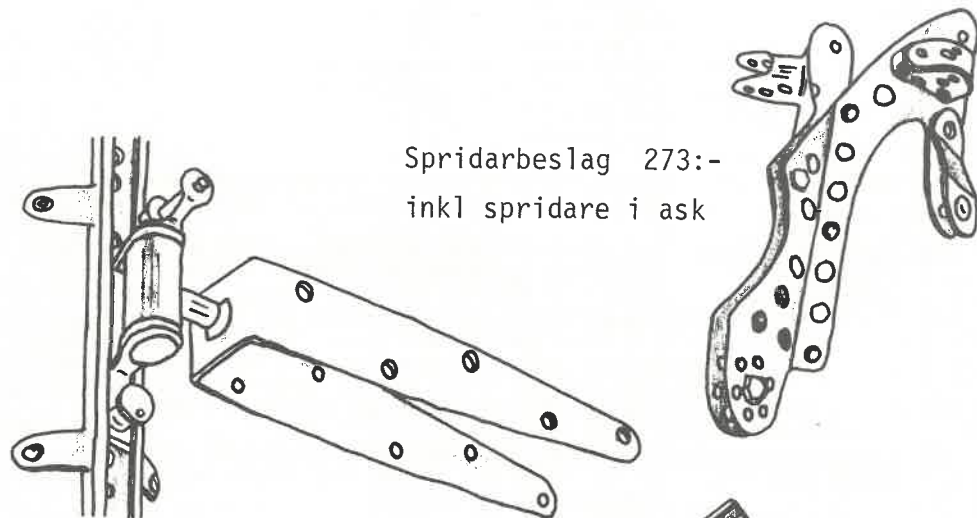
**Man behöver inte
Gransegel för att vinna ---
Men det underlättar**



Arved von Gruenewaldt, Stefan Winberg
Hornsgatan 168, 117 28 Stockholm
Telefon 08/69 95 30

FOLKBÅTSBESLAG

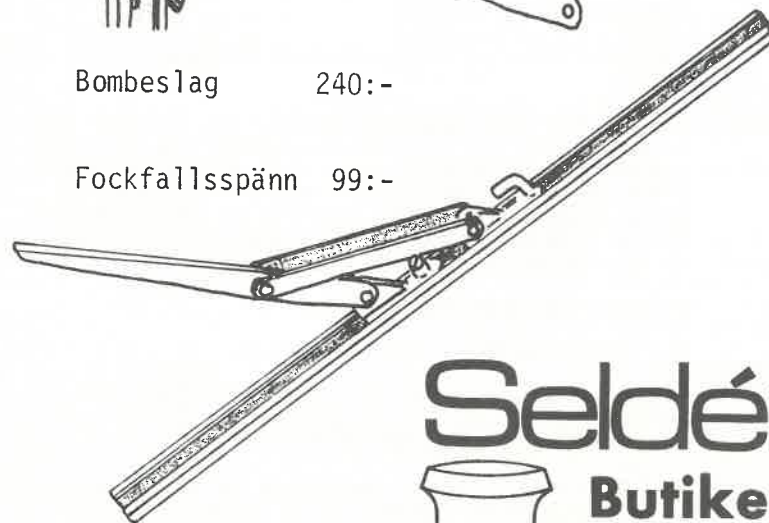
Utöver vårt ordinarie sortiment (Seldénkatalog) finns även i vår butik en hel del specialbeslag för Folkbåt.
Ex: Mastring RF, träspridare i ask, H-skena osv.



Spridarbeslag 273:-
inkl spridare i ask

Bombeslag 240:-

Fockfallsspänn 99:-



Seldén ab



Specialitet:
Segelbåtsutrustning

Butiken:

GKSS- Båthamn
Långedrag

Tel. 031-29 86 30

SSF:s årsmöte

HOTELL REISEN, STOCKHOLM, 1978.01.28

- | | | |
|----------------------|---|--|
| Närvarande ledamöter | Anders Olsen
Lars Larsson
Bengt Jarfelt
P L Westesson
Ake Holmberg
Anders Jarl
Leif Ahlqvist
Jens Siebolds | SFF
VFK
VFK
SFK
Vätterns FK
Vätterns FK
OFK
OFK |
|----------------------|---|--|
- § 1 Mötet öppnas Svenska Folkbåtsförbundets ordförande hälsade ledamöter och övriga närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Ordf, sekr, justeringsman, föredragningslista Till mötesordförande valdes Anders Olsen och till mötessekreterare valdes Magnus Söderbäck. Till justeringsmän valdes Leif Ahlqvist och Kjell Larsson. Det utsända förslaget till dagordning godkändes med följande ändringar. § 18 Brain storming över ämnet, "hur få fart på Folkbåtsklassen" lyftes ur dagordningen för att behandlas efter mötet samt att frågan hur ett Skandinaviskt Folkbåtsförbund ska organiseras tas upp under § 17 Ordet fritt.
- § 3 Beslutordning, mötets utlysning Mötet beslöt handa enligt praxis, dvs att varje klubb har två röster och ordf en röst. Mötets utlysning kunde godkännas.
- § 4 Föregående protokoll Ordförande läste upp protokollet från föregående möte i Lysekil.
- § 5 Ordförandekassan 77 & 78 Beslöts att 1977 års underskott å 800:- kr, förs över till budgetåret 1978 samt att klubbarnas bidrag till ordförandekassan höjs från 2:- kr/medlem till 4:- kr/medlem, målsättningen ska vara att denna avgift ska sänkas. Beslöts att ansöka om bidrag främst från Skandinaviska Seglarförbundet för att täcka SSF:s kostnader vid utarbetandet av regler och byggnadsbestämmelser för Nordiska Folkbåten.
- § 6 Ansvarsfrihet Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.
- § 7 Ordförande 78 Till ordförande 1978 valdes Anders Olsen.
- § 8 Stadgar Beslöts att antaga stadgar för Svenska Folkbåtsförbundet enligt bilaga 1. Stadgarna ska publiceras i Folkbåtsnytt och gäller från och med 1978.01.28.
- § 9 Representant Seglardagen Till SSF:s representant på Seglardagen valdes Leif Ahlqvist. Om Leif Ahlqvist får förhinder utser Anders Olsen en ny representant.
- § 10 Folkbåtens regler Mötet stöder åsikten att det är viktigt med gemensamma regler mellan de länder som kappseglar med Nordisk Folkbåt. Följande punkter föreslås justeras i det gemensamma regel-

§ 10 Forts

häftet som ska skrivas i Köpenhamn under Skand Folkbåtsmötet (feb/mars).

- Särskilda bestämmelser punkt 17. Nuvarande text: längden av spinnackerns stående lik bör vara ... föreslås ändras till längden av spinnackerns stående lik skall vara...
- Särskilda bestämmelser punkt 12. Föreslås följa den danska regelskrivningen som förbjuder varje anordning avsedd att underlätta burkning.
- Fot och relingslist (avbärrarlist) i aluminium förbjudes.
- Fot och relingslist skall tillverkas i trä.
- Tillägg 1973 till reglerna. Stryk meningen som säger att fotlistens mått å ritning är minimimått.
- Lars Larsson ordnar dispens för de plastbåtar som redan nu har fotlist i aluminium.
- Bengt Jarfelt ges uppdraget att undersöka om toppförstärkningen i storseglet är i minsta laget. Toppförstärkningen bör eventuellt anpassas till internationella bestämmelser.
- Förstagets infästning i stäven ska ske med vantskruv över eller under däck.
- Tolerans på spridaren \pm 20 mm.
- Tolerans på rodrets breddmått (långskepps) ska vara \pm 20 mm över hela rodret på de nya måtten.
- Focken får ej vikas runt förstaget (blixtlås e dyl).
- Rullflock får ej användas.
- Hydraulik får ej användas.
- Materialet i spinnackerbommen är fritt.
- Däcksmaterial av duk, väv eller massa ska först och främst hålla föreskriven vikt.
- Stämpling av kölen behöver ej ske, det räcker med viktattest från tillverkaren.

§ 11 Aluminiumlist och metallmast

Frågan om aluminiumlist behandlades i § 10. På förfrågan från Lysekils Plastprodukter diskuterade mötet metallmast och var negativt till sådan då det blir svårt att göra en metallmast likvärdig trämasterna. En metallmast måste uppfylla de i bilaga 2 formulerade kraven.

§ 12 Infogrupp

Anders Olsen föredrog Informationsgruppens verksamhetsberättelse och mötet beslut att dess verksamhet skall trappas ner.

§ 13 Viktsfrågan

- a Anders Olsen informerade, varefter det diskuterades huruvida vikten på nya plastbåtar som ej vägs segelklara skulle bli den rätta. Beslöts att för sådana båtar minska plastminivikten till 660 kg och på lämpligt sätt införa minimivikt på inredning i ruff och sittbrunn.

- § 11 Forts
- b Mötet anser att Svenska Folkbåtsförbundet bör motarbeta en sänkning av minimivikten under 2000 kg för att inte träbåtarna ska bli värdelösa, det är dock viktigt att det fattas ett beslut i viktsfrågan under Köpenhamns-mötet.
- c Förslaget med minimivikt ska gälla även för äldre båtar under SM-seglingar och förslagsvis även under Guldpokalen 1978 under förutsättning att det ej sker någon drastisk sänkning av minimivikten.

- § 14 Repr till Skand Folkbåtsmöte i Köpenhamn
- Anders Olsen, Lars Larsson och Bengt Jarfelt utsågs till att representera SFF på Köpenhamns-mötet februari 78. SFF betalar hotell och resor för representanterna, Anders Olsen påpekade att detta kan medföra att budgeten överskrids.

- § 15 SM 1978 & Guldpokalen
- P L Westesson informerade om arrangemangen inför SM 1978 och Guldpokalen. För att kunna bjuda in amerikanare till Guldpokalen måste några låna ut sina båtar. Mötet föreslår att P L Westesson frågar de som var över till USA 1977 om de kan låna ut sina båtar eller föreslå någon som vill ställa upp med en båt. (Västkusten bör komma i fråga före t ex Ostkusten då det gäller att låna ut sina båtar.)

- § 16 SM 1979
- Till arrangör för 1979 års SM förordar mötet Västervik eftersom Nyköping hållit i SM-seglingar för Nordisk Folkbåt ganska nyligen.

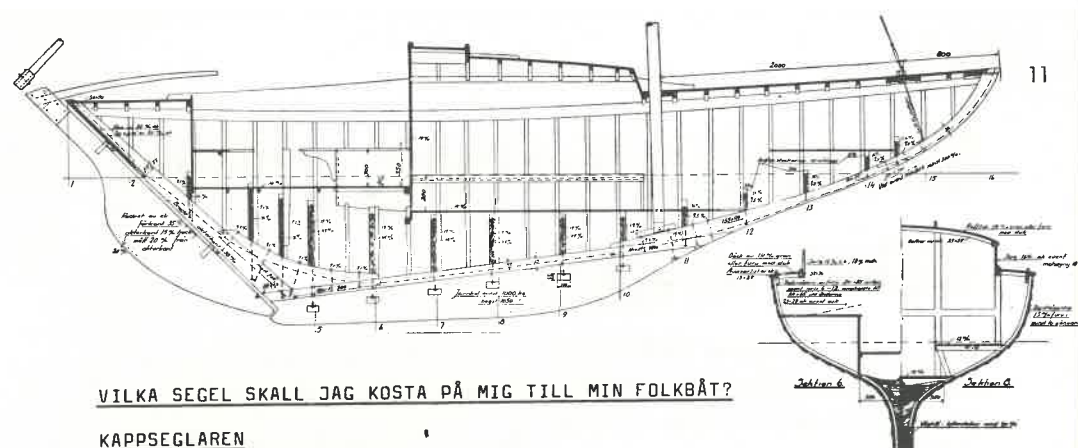
- § 17 Ordet fritt
- SFF:s representanter sonderar stämningen för att bilda ett Internationellt Folkbåtsförbund som t ex ska vara remissorgan för Skand Seglarförbundet. Av praktiska skäl föreslås att endast länder som är medlemmar i Skand Seglarförbundet får full rösträtt i Internationella Folkbåtsförbundet.

- § 18 Avslutning
- Ordförande förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet:	Ordförande:
Magnus Söderbäck	Anders Olsen
Justeras:	
Leif Ahlqvist	Kjell Larsson

Kommentar från justeringsmännen:

Tillägg § 6 "Att i efterhand granska 1977 års ekonomi valdes G Svensson. Till revisor 1978 valdes A Jarl."



VILKA SEGEL SKALL JAG KOSTA PÅ MIG TILL MIN FOLKBÅT?

KAPPSEGLAREN

En kappsegelare klarar sig i alla väder med en allroundbetonad kryssflock och ett mycket trimbart storsegel. För hårdvind kan man behöva komplettera med en hårdvindsflock i tjockare duk och med aningenflatare skärning och öppnare akterlik. Duken till dessa segel är amerikansk Bainbridge Dacron 6,5 oz och 5,75 oz. Focken görs i hårdare tempererad duk än storen.

LÅNGFÄRDSSEGLAREN

För familje- och långfärdssegelaren behövs ett lätttrimmat och välsytt kryssställ. Duken kan gärna vara i tysk Polyant Racing som ger ett billigare pris men samma livslängd.

SPINNAKER

Farten och höjden är likvärdig på spinnakers med Cross Cut och Radial Head skärning. Däremot har Radial Head spinnakern större livslängd p g a att trådriktningen i toppen kommer riktigare i förhållande till belastningen. Inför 1978 har vi gjort vår spinnaker aningen elliptiskare och bredare upptill för att uppnå bästa effekt på länsen utan att tappa de fina slöregenskaperna.

STORMSTORSEGEL

Både familjeseglaren och kappsegelaren har behov av att kunna ta sig hem till vardagen i vilket väder som helst. Övrraskas man av hård vind så är det ju aldrig något problem att klara sig hem med en Folkbåt, men det kan gå lättare och smidigare med ett speciellt stormsegel. Vi har sytt ett stormsegel på c:a 12 kvm, som våra kunder genom åren har varit nöjda med. Måtten på detta segel är - mast 7,70 och bom 3,30 och akterliket är underskuret utan lattor. Våra äldre kunder brukar kalla den här typen av stormsegel för Ljungströmstormsegel. Duk 280 gr.

Till medlemmarna i Västkustens Folkbåtsklubb tog vi under våren fram en serie på dessa segel. Genom serietillverkning kunde vi hålla priset nere. P g a det stora intresset då, har vi för avsikt att lägga upp en ny serie för leverans i juni. Ett normalt styckpris på detta segel skulle ha varit kr 1.015,- exkl moms, men p g a serietillverkning kan vi pressa priset till kr 850,- exkl moms. Tag chansen att skaffa Dig ett lätthanterligt stormsegel till seriepris. Hör av Dig i god tid innan juni månad.

SYVERSEN SAIL

Syversens Segelmakeri AB

BOX 4, 450 43 SMOGEN. Tel vx 0523-324 10



ETABL. 1888

Snabbsegling utan spinnaker

Vid Guldpokalseglingarna används inte spinnaker på folkbåten. Då Sverige i år för första gången arrangerar dessa seglingar är det viktigt att vi svenskar lär oss segla fort utan spinnaker.

Den danske folkbåtssegelaren Flemming Hansen har för danska Bådnyt gjort en intervju med den dubbla vinnaren av Guldpokalen, Erik Andreasen, Kerteminde. Folk-



Erik Andreasen

båtsnytt redovisar här Eriks viktigaste knep för att få fart på sin båt.

Slörsegling med spirad fock är Erik Andreasens starka sida. I folkbåtskappseglingar kan man ofta uppleva att Erik seglar förbi ett dussin båtar på slörbenen.

Erik är inte alltid lika bra i starten och kommer därför ofta efter i början av seglingen. Slörbenen hjälper emellertid fram "Tibbe" och när den väl är med i täten så stannar den där. Farten på kryssen är det inte heller något fel på, men så har Tibbe också massor av möjligheter till perfekt trim.

Bådnyt: "Vad är hemligheten med den fina farten på slörbenen?"

Erik: "Jag har monterat en extra stropp till spirbommen på masten. När bommen sätts, så sätts den inte i beslaget på masten, utan i stroppen. Denna går ner till en ögla med ett block i däcket och är sedan dragen till sittbrunnen.

När vinden ibland under slör skiftar riktning, en sak som jag tror många förbiser, kan jag korta spirbommen genom att slacka på stroppen."

Bådnyt: "Hur skall man använda stroppen?"

Erik: "När man seglar med vinden precis akter om tvärs skall stroppen vara helt sträckt, så att bommen blir så lång som möjligt. Om vinden kantrar och kommer mera akterifrån eller om båten ändrar kurs, skall bommen kortas ned. På detta sätt kommer focken att stå i riktig vinkel vilket ger bättre dragkraft.

På slörsegling passar vi hela tiden vindriktningen och anpassar trimmet i focken efter detta."

SÅ TRIMMAS MASTEN

Bådnyt: "Finns det andra saker som ger fart på undanvinden?"

Erik: "Det är mycket viktigt att masttoppen lutar framåt så mycket som möjligt. Därför har jag monterat en sträckare till focken, dvs att fallet till focken sträcks, genom vilken masten dras framåt. Häckstaget måste naturligtvis vara löst.

På folkbåten, där masten går genom däck, är det viktigt att vant och förstag trimmas riktigt. Det har stort inflytande på hur masten böjer."

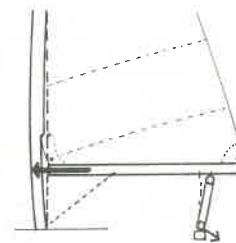
Erik trimmar sin mast på följande sätt: När mastfoten är fixerad i botten pressas masten fram i mastsålet. Vanten skruvas nu åt så att de är strama i denna position. Därefter pressas masten akteröver och förstaget sätts an på samma sätt. Till sist lättar Erik ett varv på vantskraven.

Alla folkbåtar är "födda" med en viss lovgirighet på kryssen. Kan man trimma ned denna lovgirighet till ett minimum kommer det att ge bättre fart.

För att göra detta har Erik flera möjligheter på sin båt. Blocken till storsegelskotet sitter inte lodrätt över skotbänken utan har flyttats ca 10 - 15 cm akterut på bommen.

När båten seglas på kryss kommer bommen att pressas framåt och masten bör-

jar böja längre ner än den skulle göra annars. På detta sätt planas seglet ut samtidigt som segelcentrum flyttas aningen framåt. Detta lättar trycket på rodret.



Genom att ta hem i kicktaljan kan man öka mastböjen, men en förutsättning är då att den inte sitter fast i masten utan i ett beslag i masten.

UPPFÄNN MASTBESLAG

Då Erik Andreasen för några år sedan började montera sina trimtampar på folkbåten saknade han något att göra fast blocken i. Tidigare hade man beslaget sittande på masten. Detta kunde inte användas då man ville dra ned tamparna till sittbrunnen då masten härigenom skulle låsas fast.

Hos en smed lät Erik framställa ett mastbeslag i rostfritt stål, som sätts fast runt om masten. På denna finns plats för alla nödvändiga tampar. Detta beslag har sedan blivit standard på alla danska båtar.

Skotningen av storseglet på Tibbe sker på en skotbänk som i motsats till andra skotbänkar böjer nedåt på mitten. Eriks teori är att man på detta sätt kan uppnå samma drag i skotet oberoende om skotvagnen är dragen till lovart eller slackad till lä.

På kryss när besättningen kränger båten kan storseglet justeras genom att man kör ut och in med skotvagnen. Trimtampen till denna har förts ut till sargen för att vara lätt åtkomlig under seglingen.



Vid den nedersta pilen ses troppen som spirbommen hakas på under slören. Den översta pilen pekar på blocken som sträcker fockfallet så att masten dras framåt.

Världsmästare till klassen

Den nya plastfolkbåten har bidragit till att göra klassen intressant för seglare i andra klasser.

Under den kommande säsongen kommer Göran Andersson i Marstrand att segla folkbåt. Göran är känd segelmarkare och dubbel världsmästare i OK-jolle. Med på båten kommer Björn Arnesson att finnas, också han gammal världsmästare i OK-klassen.

Från Skåne ryktas det om att dubbele världsmästaren i OK, svenske världsmästaren i Finnjolle m m, Kent Carlsson, köpt en folkbåt och har för avsikt att ställa upp i sommarens regattor.

Amerikaner till Guld-pokalen

Vid guldpokalseglingarna i Malmö kommer fyra amerikaner att delta. Som bekant finns en folkbåtskoloni i San Francisco och det är seglare därifrån som nu vill prova lyckan på folkbåtens hemnavatten.



BERGASTIGEN
510 41 SJÖMARKEN
SWEDEN
TEL. 033 - 541 24

SM 1977

vanns med Blixt-segel (hårdvind)

Vi gratulerar rorsman
Peter Sohl med besättning
i Folkbåten S 1212.



Västkustens segerrikaste Folkbåt-1977
S 1249 med rorsman Bengt Jarlfelt.
(Mellanvindssegel)

Sydkustnytt

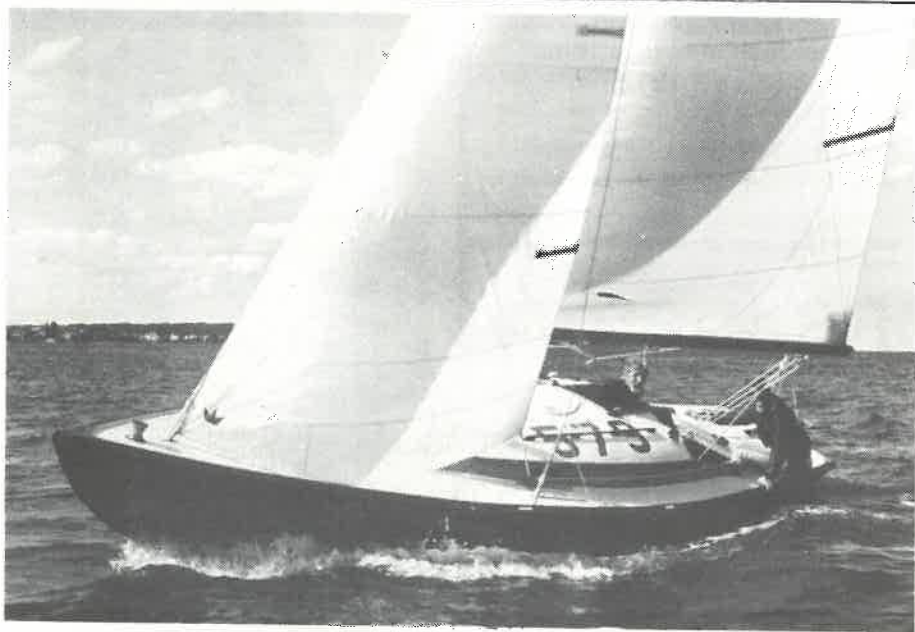
JOHN ALBREKTSSON TRÄNAR FOLKBÅTSSEGLARE INFÖR SM OCH GULDPOKAL

Under pingsthelgen börjar den sydsvenska folkbåtsseglarsäsongen med ett tre dagar långt seglarläger i den underbart natursköna blekingeskärgården. På Tjärö söder om Karlshamn kommer ett femtiotal entusiastiska folkbåtsseglare under tre dagar att hårdtränas inför sommarens SM och Guldpokal av OS-medaljören John Albrektsson. Seglarna kommer till ön i egna båtar och bor inkvarterade på det pittoreska vandrарhem-

met. Programmet består av praktiska övningar med båtarna och teoretiska genomgångar av teknik, regler och erfarenheter.

SYDSVENSKA MÄSTERSKAPET BLIR EXAMENS-PROVET

Redan följande helg får deltagarna praktisk glädje av sina nyvunna kunskaper då Sydsvenska Mästerskapet arrangeras på närliggande banor. Mästerskapet blir examensprovet och efter det kommer deltagarna att få sina betyg och diplom. Sydkustens



Den klassiska svenska kappseglingsfolkbåten, Dragsmarkarn. Detta är Lun kentuss, byggd i Dragsmark 1960 och fortfarande aktiv på kappseglingsbanorna.



En av de förnämsta folkbåtarna som byggts, Flemming Hansens NUP. Båten byggdes av Torkel Lind till Guldpokalen i Kerteminde 1974. NUP såldes 1977 och den framgångsrika folkbåtsseglaren kämpar nu i den ännu hårdare Starbåtsklassen.

Folkbåtsklubb kommer att hålla sitt traditionella vårmöte i Karlshamn när hela regionens folkbåtsseglare är samlade.

SVENSKA MÄSTERSKAPET I LOMMA

I mitten av juli kommer så SM och då hoppas väl alla folkbåtsseglare att ha intresse, entusiasm och tampar i ordning för att ha så roligt som möjligt. För det är tveklöst så att nöjet att delta måste vara den dragande kraften. Vinna kan ju bara ett ekipage göra och skulle alla de andra ge upp vore det tämligen tomt på banan till nästa års SM.

GULDPOKALEN ÄNTLIGEN TILL SVERIGE

Guldpokalen är en dansk-tysk tävling som normalt alternerar mellan Danmark och Tyskland. Hittills har den aldrig seglats i Sverige. Nu är det alltså första mången då Malmö Segelsällskap den 23 till 29 juli 1978 arrangerar tävlingarna i vattnen söder om Malmö. I Danmark har tävlingarna alternerat mellan skilda klubbar medan i Tyskland har Kieler Yacht Club helt stått för arrangemangen i samband med Kielerwoche. Tidigare seglades även Guldpokalen i Travemünde och ofta då i samband med Travemündewoche, men så alltså inte längre.

I Guldpokal-sammanhang har svenska folkbåtar hittills deltagit endast i litet antal. Störst antal svenska deltagare torde det ha varit i Köpenhamn 1976 då tio båtar deltog. Man har ofta från danskt och tyskt håll undrat: "Var har ni alla era 1300 folkbåtar i Sverige egentligen, eller kappseglar de inte?"

SEX SEGLINGAR UTAN SPINNAKER

Seglingen, som består av sex deltävlingar, anses vara den förnämsta och mest kvalificerade som ordnas för folkbåt. Regelmässigt deltar hela den danska och tyska eliten. Från och med 1978 deltar alltså även den svenska eliten. Danmark har hittills haft de flesta framgångarna i Guldpokal-sammanhang och bland annat vunnit de fyra senaste åren. Tyskarna kommer emellertid närmre för varje år. Guldpokalen seglas, liksom alla tävlingar i Danmark och Tyskland, utan spinnaker, tävlingen i Malmö kommer även att genomföras utan spinnaker.

Det är ett fint erbjudande som danska och tyska folkbåtsseglare har gjort i år att släppa ifrån sig Guldpokalen till Sverige. I statuterna för seglingen står att endast unganagsvis kan seglingen genomföras utanför Danmark och Tyskland.

Tanken bakom arrangemanget 1978 är att öka gemenskapen mellan de olika nationernas seglare och att stimulera folkbåtens utveckling i Sverige.

ETT AMBITIÖST PROGRAM OCH NOGGRANNA FÖRBEREDELSE

Malmö Segelsällskap och Sydkustens Folkbåtsklubb kommer att göra stora ansträngningar för att Guldpokalen 1978 skall bli en minnesvärd segling där många nya vänner träffas och trivs tillsammans. En viktig del av seglandet heter nämligen seglarvänner, gemenskap och några glada semesterdagar. Framför allt betyder detta mycket för alla de seglare som inte vinner utan bara är med för att Ja, just det.

SM OCH GULDPOKAL SAMORDNAS

Guldpokalen kommer direkt efter SM detta år för att många svenska seglare skall ha möjlighet att delta. Seglingarna kommer att utgå från Malmö småbåtshamn som heter Limhamn. Den ligger cirka en halvmil söder om stadskärnan. Hamnen är stor och rymmer 800 båtar. För att folkbåtarna inte skall komma bort i villervallan kommer individuellt numrerade platser att finnas alldeles framför klubbhuset. I närheten av hamnen finns hotell, pizzeria, affärer, stadsbussar, campingplats, motionsområde, bastu, varuhus och framför allt ett bra klubbhus.

SAMVAROPROGRAM

I inbjudan till Guldpokalen som varje folkbåtsklubb kommer att distribuera individuellt till sina medlemmar finns ett detaljerat program, men vi vill i

alla fall peka på ett par exempel upp-tåg som kommer att roa deltagarna och deras åskådare: Demonstration och övning att selga windsurfer, ölhäfnig, vikingadrick på välkomstparty, badutflykt till Skånes Waikiki Beach med strandparty eller bussutflykt till

skånska slott och herresäten, tvekamp, fotboll och kalas med prisutdelning.

Vi gör vårt bästa och väl mött i Malmö.

SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
P-L W



SM I LOMMA

Svenska mästerskapet för Nordisk Folkbåt arrangeras den 17 till och med den 21 juli 1978 av Lommabuktens Seglarklubb.

Lomma är en mindre ort, som ligger ett par mil norr om Malmö. Innevånarantalet uppgår till ett par tusen och huvudsakligen bor dessa människor i enplanshus längs den långa Strandgatan.

Klubben är liten och präglas av ett gott kamratskap och skåniskt gemyt. Tillsammans med kommun och industri finns alla förutsättningar för att kunna arrangera ett fins mästerskap. Bland annat kommer invigningsfest, öppet klubbhus och en gemytlig avslutningsfest att anordnas. Man hoppas dessutom kunna ställa enklare bo-

städer till seglarnas förfogande utan kostnad. Samma typ som i det militära. Det finns dock både bastu, dusch och pentry att tillgå på detta "regemente" som ligger bara ett par hundra meter från hamnen. Hamnen för övrigt är väl det sämsta med Lomma, men å andra sidan kommer det att bli utomordentligt gemytligt när alla båtarna finns inne ty då torde man kunna gå från brygga till brygga tvärs över hamnen hela tiden på båtar som ligger tätt packade.

Detaljinformation, som anmälningsstid, bostäder och hamnplatser kommer i inbjudan, men svarar på övriga frågor gör Niss Öberg i Lomma. Han har telefon 040-41 39 16.

P-L W

PAUL ELVSTRØM: Så här trimmar du din folkbåt

Denna vägledning är tänkt som ett kort koncentrat av mina erfarenheter från många års seglingar i en rad nationella och internationella mästerskap. Instruktionen är uppdelad i tre huvudavsnitt, lättvindssegling, mellanvindssegling och hårdvindssegling.



LÄTTVINDSSEGLING 0 - 4 M/SEK

Mastens läge. En bra utgångspunkt för masten, när den står fritt utan segel, är att den befinner sig i centrum av masthålet. Masthålet skall ligga på maximalt mått, 12 cm. Masten skall vara på minimum 10 cm, så att den inte trycker hårt på förkanten under kryss.

Mastens lutning. När man skall bestämma sin masts lutning är balansen i rodret den avgörande faktorn. Min erfarenhet är att masten skall stå lodrätt när båten inte har någon besättning ombord. När båten sedan seg-

las på kryss kommer besättningens vikt att få masten att luta en aning akteröver. På länsen, då det är bra att masten lutar föröver, kan man placera en man på fördäcket och slacka på häckstaget så masten trycker mot förkanten av masthålet.

Mastens böjning. I lättvind skall masten trimmas så den har en jämn böj och maxbuken ligger mitt i seglet. Häckstaget bör inte sträckas mer än att det precis stöttar masten.

Skotning av storsegel och fock. Jag rekommenderar att focken under alla vindförhållanden hålls helt ner mot däck. Skotningen av focken skall flyttas så lång in som möjligt. I längdriktningen skotas focken så man får fin balans i akterliket, dvs så att den inte slänger eller blir lös och orolig.

Storseglet skotas ca 10 - 15 cm från centrumlinjen, beroende på de förhållanden som råder under seglingen.

Trimning av seglen. Cunningham i storsegel och fock skall inte röras i rik-

tigt lätt vind. Efter hand som vinden ökar börjar masten böja och små rynkor uppstår längs förliket. Dessa avlägsnas genom en lätt dragning i cunningham. Storseglet skotas så att de tre översta lattorna står parallellt med bommen. Det är viktigt att den översta lattan är så mjuk att seglet också här behåller sin naturliga form. På bommen ställs seglen ca 3 - 4 cm från mätmärket.

MELLANVINDSSEGLING 4 - 8 M/SEK

Mastens läge och lutning. Samma sättning som vid lättvindssegling.

Mastens böjning. Masten skall ha en jämn böjning och seglets buk skall

ligga ungefär vid en tredjedel. Masttoppen, och därmed akterliket, fininställs med häckstaget. T ex halas häckstaget mera hem i slätt vatten än vid hög sjö.

Skotning av storsegel och fock. Storseglet skotas upptill 25 cm från centrumlinjen och lite hårdare. Seglet får dock inte skotas hårdare än att de tre översta lattorna är parallella med bommen. Focken skotas eventuellt längre ut i sidan men under inga förhållanden längre än att inslag i storseglet precis försvinner.

Trimning av seglen. Storseglet justeras med cunningham tills rynkorna i förliket försvinner. Bomliket halas



så att det står någon centimeter från mätmärket. Det kan vara en fördel, då vinden blåser upp mot 8 m/sek, att använda en styvare latta i toppen för att få bättre släpp.

HÄRDVINDSSEGLING 8 - 12 M/SEK

Mastens läge och lutning. Samma som vid lätt- och mellanvindssegling.

Mastens böjning. I hårt väder skall masten trimmas så den har en jämn böjning. Maxbuken i seglet skall ligga vid en tredjedel eller framför. Man kan ta hem ca 30 cm i storskotet. Om inte masten böjer jämnt kan det bero på att den trycker mot fördäcket. Detta motverkas genom att flytta tillbaka mastfoten. Fiolen trimmas

så att den översta lattan står parallellt med bommen. Häckstaget halas så akterliket öppnar.

Skotning av storsegel och focck. När vindstyrkan når över 8 m/sek skall storseglet skotas med skotsläden mer mot lä så att den vid de allra högsta vindstyrkorna står ca 20 cm från sittbrunnskanten. Focken skotas så att man erhåller minsta möjliga inslag i storseglet.

Trimning av seglen. Gradvis, med ökande vindstyrka, tas hem i cunningham upp till 20 cm, dock aldrig mer än att de tre översta lattorna är parallella med bommen. Cunningham i foccken halas helt hem.

Paul Elvström

SA KAN DU ÄNDRA TRIMMET PÅ DIN BAT

	KRYSS				SLÖR	
	Höjd	Fart	Lovgirig	Fallgirig	Fart	Extra lovgirig
Hela masten bakåt			+	-		+
Hela masten framåt			-	+		-
Masttoppen bakåt	+				-	+
Masttoppen framåt	-	-			+	
Masttoppen faller ut i lä	-	+				
Mastens mitt faller ut i lä	+	-				
Hela riggen står för löst	-	-				
Fockstaget står för löst	-	-			+	
Masten pumpar på mitten	-	-				

Källa: Bådnyt

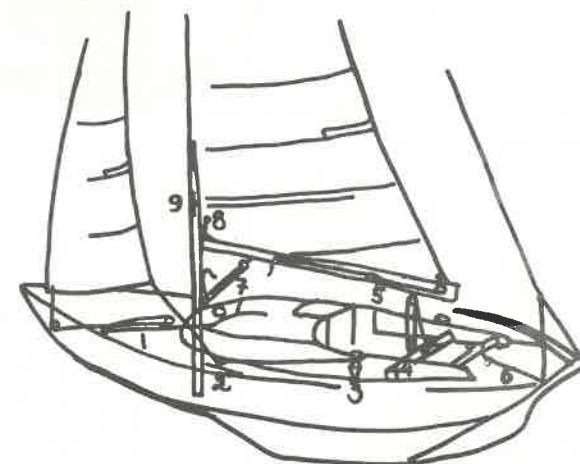
ELVSTRÖM



SEGEL

JOHN ALBRECHTSON, ANGHOLMEN, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA, TEL. 031-29 55 51.

1. Förlikssträckare
2. Reglerbar skotskena
3. Vinsch
4. Skotbänk
5. Uthal
6. Aktersträckare
7. Nedhalare
8. Cunninghamhål
9. Reglering av spridare



VÄLJ
Marinex Folkbåtsställ!

Varför?

Därför att vi just avslutat en lång test och lyckats utveckla ett ännu bättre segelställ. Genom bland annat större trimningsmöjligheter har registret ytterligare ökats.



MARINEX - Göran Andersson AB

Box 13 - 440 30 MARSTRAND - Sweden
Telefon 0303/60055 - Priv. tel. 0303/60877
Postgiro 62 05 80-1 - Bankgiro 431-6121
Telegramadress: MARINEXSAILS
Telex: MXSAILS 2489

Stadgar

FÖR SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET
ANTAGNA 28 JANUARI 1978

1. Målsättning

Att tillvarata folkbåtsklassens intressen, verka för hög aktivitet, sportslig kappsegling och trivsam samvaro inom Folkbåtsklassen, samt att bevaka Folkbåtens bestämmelser och vara remissinstans för Svenska och Skandinaviska Seglarförbunden.

2. Organisation

Svenska Folkbåtsförbundet består av Bottenhavets, Ostkustens, Sydkustens, Västkustens och Vätterns Folkbåtsklubbar, samt en separat vald ordförande. Folkbåtsklubbarnas inre verksamhet regleras av respektive klubbs stadgar. Svenska Folkbåtsförbundets styrelse består av ordföranden och klubbarnas styrelsemedlemmar.

3. Möten

Minst ett möte ska hållas årligen. Ett möte varje år ska utlysas som årsmöte. Kallelse sänds till klubbarna i god tid (minst tre veckor) före möte, varefter klubbarna ska meddela ordföranden om de kommer eller ej. Motioner ska sändas till ordföranden och samtliga klubbar minst två veckor före möte. Varje klubb bör företrädas av

två ombud. Ordföranden kallar till möte, men även tre klubbar kan tillsammans kalla till möte. Punkten "ordet fritt" ska utlysas på varje möte.

4. Beslut

Beslut fattas genom röstning med enkel majoritet. Härvid har varje klubb två röster och ordföranden utslagsröst. Röstning på möte får ej ske via fullmakt. För stadgeändring fordras två mötens beslut med minst två månaders mellanrum. Undantagsvis får närvarande delegater på internationellt möte besluta för Svenska Folkbåtsförbundet.

5. Ordförandens uppgifter

Ordförandens uppgifter är att

- få förbundet att uppnå dess målsättning.
- sträva efter största möjliga demokrati.
- informera och entusiasmera klubbarna och samordna deras verksamheter.
- besluta i löpande frågor, i brådskande fall besluta i viktigare frågor efter hörande av klubbarna.
- kalla till möten.
- företräda Svenska Folkbåtsförbundet utåt.
- teckna förbundets firma och redovisa dess ekonomi på årsmöte. Om budgeten överskrids ansvarar ordföranden för detta.
- delegera mesta möjliga arbete.

Ordföranden väljs årligen vid årsmöte.

Vice ordförande är ordföranden i till medlemsantalet största folkbåtsklubben.

6. Valberedning

Valberedning består av ordförandena i de till medlemsantalet tre största klubbarna och ska till varje årsmöte föreslå kandidat till ordförandeposten. Sammanställande i valberedningen är ordföranden i till medlemsantalet största klubben.

Fackförening

Enligt rykten som då och då når Folkbåtsnytt finns bland Västkustens folkbåtsgastar planer på att bilda en fackförening för gästar. Namnet på den

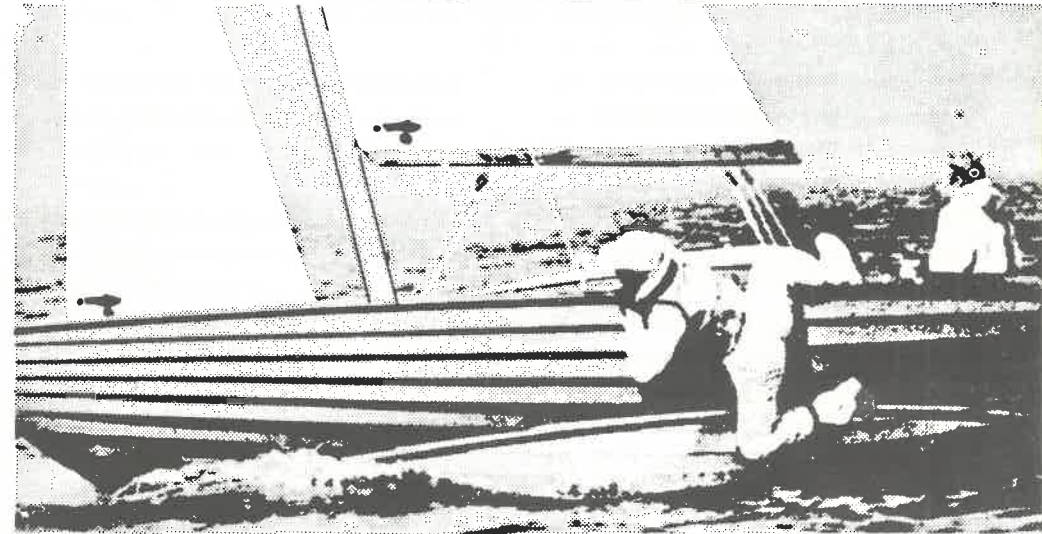
nya fackföreningen uppges i så fall bli Gastarbetarförbundet avd Väst.

Om nu dessa planer bli av ser man som sin främsta uppgift att verka för jämlikhetsfrågor ombord. Som exempel nämns att man i fortsättningen inte kommer att acceptera att rorsman tilldelas större bucklor än besättningen eller att besättningen inte nämns vid namn i resultatlistor och referat.

Då Folkbåtsnytt gärna vill bidra till att göra kamporganisationer överflödiga i seglingssporten vill vi gärna understryka gästarnas tänkvärda synpunkter. Det är alltså hög tid för kappseglingsarrangörer och seglings-skribenter att tänka om. Om man inte redan gjort det.



KANONSEGEL!



'Klippet'

ELLER

HUR MAN FRAKTAR EN FOLKBÅT UTAN ATT ANSTRÄNGA SIG

Personer: Lennart Bratt
Leif Ahlqvist
Jens Siebolds
Sven Holm

Historien börjar i baren, efter Sesansseglingarna i Göteborg, för några år sedan. Erik Andreasen har i entusiastiska ordalag beskrivit hur den nya Folkbåten i glasfiber kommer att ta sig ut. Styrda, som vi är, av våra emotioner när det gäller Folkbåt, bildas omgående ett konsortium av ovan nämnda personer. Order tecknas i rasande fart. Priset var ju dessutom så otroligt lågt. Tyckte vi då. Runt 20.000 för skrovfärdig båt med köl. Resten fixar vi själva, så gott som gratis, tyckte de mest optimistiska i konsortiet.

Tiden gick och i juni året därpå var det dags för leverans. Lennart, som är "affärsman", tog genast initiativet. Vi gör världens klipp, som han uttryckte sig, genom att klara transporten själva. Han hade talat med en kille från Tranås (känd folkbåtsseglare vars namn ej bör nämnas), vilken var villig att låna ut en gammal Bedford lastbil. Topplocket var dåligt,

annars var bilen i prima skick. Vi tar med oss ett nytt topplock, det fixar jag på nolltime, sa Lennart.

Sagt och gjort, Lennart, Leif och Jens kastade sig i Volvon och for ned till Tranås. Så börjar då vår historia på riktigt.

Resan startar bra, redan efter några mil börjar motorn koka. Fram emot kvällningen närmar sig sällskapet Jönköping. Ett försök att få rum på ett motell misslyckas, troligen på grund av kundernas nersmorda ansikten och smutsiga kläder.

- Vi kan inte sitta här och vänta tills det ljusnar, tyckte Lennart. Nu sätter vi igång och byter topplock.

Topplocket byttes. Att ingen tänkt på att köpa ny topplockspackning betydde inte så mycket, den gamla gick säkert att använda. Tre timmar senare var allt klart. Nersmorda till händer och fötter gick våra hjältar till kojs i Bedfordens förarutrymme. En fasans natt i den trånga och kalla hytten. Tidigt i gryningen fortsätter så färden. Underligt nog verkar bilen gå något bättre. Då och då måste dock vatten påfyllas, motorn visar tendenser att bli något varm.

Sällskapet når så småningom Göteborg och färjeläget. Optimismen stiger något vid middagsbordet ombort på färjan, men sjunker genast till noll på andra sidan i Fredrikshavn när bilen

har fräckheten att börja koka redan efter några hundra meter. Jens, som har hand om förståndet, sammankallar till skepparmöte. Till sist får han sin vilja igenom. Bilen körs ombord på färjan igen och fraktar tillbaka till Göteborg och lämnas på Bedfordverkstaden. På nattåget mot Stockholm somnar tre trötta mekaniker, med verkmästarens ord ringande i öronen: - Det här skall vi ordna hur lätt som helst, och inte skall det bli dyrt heller.

En vecka senare ringer Lennart till Svenne.

- Nu är det din tur, Jens vägrar att följa med till Göteborg. Du behöver inte vara orolig, bilen är fixad, det blir rena nöjestrappen. Vi ses på centralen. Sovvagn och biljetter, allt är klart.

Klockan sju på morgonen står vi otåligt stampande utanför verkstaden i Göteborg. Sjuhundra kronor fattigare bär det av i full karriär till färjan. Temperaturmätaren stiger ovanligt snabbt den lilla biten ner till färjeläget. Bilen har ju stått en hel vecka, den är nog bara lite ovan, framkastade Leif. Men något riktigt lugn vill inte infinna sig under överfarten.

Våra allvarligaste farhågor besannas nästan omgående, kylaren börjar koka redan efter några kilometer. Nu är goda råd dyra. Fortsätta eller åter-

vända? Nej, inte ett nederlag till, färden försätter, och nu börjar en nöjestrapp genom Danmark med lastbil, som ingen sett maken till.

Framför oss har vi ca 30 mil. Med hjälp av en stor vattendunk på lastflaket tar vi oss tre kilometer i tåget mellan vattenpåfyllningarna och i den svindlande farten av 40 km/tim.

Sent om aftonen når vi den lilla byn Thisted, där en av bröderna Hovmark väntar med tre master, som lastas i snabb fart. Färden går vidare.

Nu inträffar något ovanligt, bilen börjar plötsligt gå flera mil mellan vattenpåfyllningarna. Om det beror på den svala kvällen eller nytt liv i motorn är svårt att förklara.

Snart syns en liten dansk by på slätten, varför vi beslutar övernatta. Dödströtta av allt vattanbärande somnar vi bums. Med nytt hopp fortsätter färden nästa morgon, men Bedforden vill annat. Nu kokar den nästan varannan kilometer.

Vid etthundrafemtionde, eller var det tvåhundra påfyllningen, stannar vi vid ett fält, där en bonde arbetar på sin åker. Med kylarlocket avskruvat för att motorn skall svalna något, lutar vi oss mot stänkskärmarna. Våra tomma blickar förirrar sig någonstans i fjärran, när odalmannen kommer fram till bilen och sticker fingret i kylarvattnet och konstaterar:

- Den koger.



Vi skänker honom vår tomma blick och fortsätter utan ett ord. Ett besök på en bilverkstad i Ålborg kostar oss ett par hundringar, men förändrar ingenting i bilens kynne.

Fullständigt uttröttade når vi sent på eftermiddagen vårt mål, Kolding. Lastningen av båten kan börja. Lite förstrött, så där i förbigående, frågar jag chauffören, som sköter lastkranen: Vad tar du för att köra en sån båt till Stockholm? Ettusenfemhundra blev svaret. Tablå.

Den som nu tror att Bedforden blev glad att få nästan två ton på flaket tar fullständigt miste. Nu började helvetet. Den som säger att Danmark inte har några backar, känner inte landet. En del backar är nämligen flera mil långa. Bedforden slår nu nya kokrekord på löpande band. 300

meter var visst bottenrekordet.

Trots alla motigheter tar vi oss upp till Grenaa, där midnattsfärjan tar oss över till Varberg. Klockan nio söndag morgon står vi återigen utanför Bedfords verkstad i Göteborg. En lätt huvudräkning hade givit vid handen att det skulle ta oss ca två och en halv dag att komma till Stockholm, med paus på fem minuter för vattenpåfyllning varannan kilometer. Vi lämnade hela skiten och tog tåget till Stockholm.

Långtradaren som vi ordnade för att åka ner och hämta båten kostade visst 500 kr.

Vi har inte sålt båten än, som meningen var, vi måste nämligen vänta några år tills inflationen hinner upp våra kostnader.

Sven Holm

Från skidor till folkbåt

Den västsvenske slalomåkaren Gunne Håkansson tänker i sommar satsa på folkbåtssegling. Gunne har tidigare varit ägare till en folkbåt, men har också seglat starbåt. Efter ett par års uppehåll i bankappseglandet är det alltså dags för comeback i seglingssporten.

Man måste kunna lita på skotet!

Gör som många många seglare använd AQUA-SKOTET, nu med den internationella färgkoden, då har Ni ett skot som håller för alla påfrestningar.

Båttillbehör - Sport - Fritid

STAREX AB

Fleminggatan 17, telefon 53 53 45 • Birger Jarlsgatan 9, telefon 10 11 49

VFK – 30 år

Under 1977 firade Väst kustens Folkbåtsklubb 30-årsjubileum. Klubben bildades 1947 som Göteborgs Folkbåtsklubb, men senare, med ökad spridning av verksamheten, ändrades namnet till nuvarande Väst kustens Folkbåtsklubb.

Om man bläddrar i gamla verksamhetsberättelser blir man fort klar över att klubben redan från början varit mycket aktiv, med ett flertal årliga regattor på programmet.

En av klubbens stöttepelare sedan många år, förre ordföranden Leif Lehmann, berättar att det största antalet deltagare på regattorna var i slutet av 50-talet och början av 60-talet. På den tiden var det inte ovanligt med startfält på 45 - 50 båtar.

Folkbåtsseglarna hade också speciellt rykte om sig att vara alerta under kappseglingar. Särskilt vid starterna var ivern stor och ibland kunde man

höra folk på land utropa: "Titta, nu startar brägårn."

På senare år har startdisciplinen blivit bättre, men så har startfälten också blivit något mindre. Men klubbens verksamhet har inte minskat i omfattning. Aktivitet under sommaren i samband med ett 10-tal regattor, tema-kvällar under vintern, PR-verksamhet och mycket annat gör att verksamheten numera sträcker sig över hela året.

Den stora försäljningen av plastfolk-båtar gör att framtiden kan ses an med tillförsikt. Folkbåten har kvar sin dragningskraft på seglarna och kanske kommer den efterhand att återvinna en del av sin gamla dominans ute på vatten och på kappseglingsbanorna.

Väst kustens Folkbåtsklubb börjar bli gammal, men det är en mycket vital jubilar, som vi kan vänta oss mycket av också i framtiden.

Bosse H



ALBATROSS NORDISKA FOLKBÅTSSPINNACKRAR ÄR VÄLKÄNDA. RESULTATEN NEDAN AVSER BÅTAR UTRUSTADE MED DENNA SPINNACKER.

1:A	VÄSTKUSTMASTERSKAPEN	1977
1:A	BJÖRLANDA KILE	1977
1-2:A	BOHUSPOKALEN	1977

ÖVRIGA RESULTAT MED "ICKE MASTHEADRIGGADE" BÅTAR. RESULTATEN GÄLLER BÅTAR MED KOMPLETTA ALBATROSS-GARDEROBER.

IF-BÅT:

1:A	NORDISKA MASTERSKAPET	1977
1:A	VÄRCUPEN	1977
1:A	HÖSTCUPEN	1977

RJ 85:

1:A	KLASSMASTERSKAPET	1976
1:A	RJ 85-CUP MÅLARN	1977

Plastfolkbåten – en succé

Medan lågkonjunkturen tvingar de etablerade båtproducenterna till nedskärningar ökar efterfrågan på plastfolkbåtar. Ett storvarv lägger nu om produktionen och satsar på folkbåten, medan ett mindre varv just har kommit i gång. Samtidigt byggs ett nät av återförsäljare upp. Båten har under vintern visats på Göteborgs- och Stockholmsmässorna.

Det hela började 1975 med att två driftiga danska folkbåtsseglare, Erik Andreasen och Poul Ankjaer, lyckades övertala LM Glasfiber, ett av Danmarks största plastbåtsvarv, att framställa en skrovform. Erik ställde sin egen träbåt till förfogande som plugg. Samtidigt byggdes en ny träbåt och alla detaljer vägdes. LM:s tekniker kunde därefter beräkna skrovtjocklek och glasfibernmängd så att plast- och träbåt skulle få exakt samma viktsfördelning.

Produktionen började 1976 i blygsam skala hos LM, som också tog fram en teknisk beskrivning för plastarbetet. Detta gjorde man så bra, att Skandinaviska Seglarförbundet våren 1977 kunde godkänna plastversionen som Nordisk Folkbåt. Därmed seglar trä- och plastbåtar nu i samma klass.

Intresset för båten ökade kraftigt i och med godkännandet och LM har under hösten ökat produktionstakten till en båt per dag. Hittills har de flesta båtar sålts till Danmark, Tyskland och Holland genom Folkebådcentralen i Kolding. Ett trettiotal båtar har gått till Sverige, där ett nät av återförsäljare nu börjat byggas upp. Represantanter är f.n. Rönnängs Marina på

västkusten samt TJ-Båtar i Hammenhög på sydkusten.

Flera svenska varv har nu visat intresse för plastfolkbåten. Hittills har dock bara ett fått den nödvändiga auktorisationen från Skandinaviska Seglarförbundet. Lysekils Plastprodukter har gott renommé från tidigare plastbåtsproduktion. I nya lokaler tillverkar man nu två båtar i veckan. Även här är efterfrågan stor och större delen av vårens produktion är redan såld.

Hur kommer det sig då att Folkbåtstillverkarna kan kapa åt sig en allt större del av en marknad där storföretagen kämpar med stora svårigheter? Det finns troligen flera förklaringar. Folkbåten är med sina snart 40 år en klassiker bland svenska båtar. Den behöver ingen presentation. Den har rykte om sig att vara säker, lättmanövrerad och relativt snabb. Som kappseglare är den mer spridd i landet än någon annan kölbåt och klassorganisationen är stark. Dessutom är priset vettigt. Få båtar i 50.000-kronorsklassen kan ge så mycket seglingsglädje som just Folkbåten.

Lasse Larsson

FOLKBÅTSNYTT PRESENTERAR:

Peter Sohl, SM-etta 1977

Efter en mycket väl genomförd serie seglingar under SM i Lysekil sommaren 1977 kunde Peter Sohl och hans besättning placera sig överst på prispallen. Striden var dock dramatisk in i det sista. Först efter målgång i sista seglingen, med värsta konkurrenten närmast bakom, var saken klar. SM-tecknet var erövrat. Folkbåtsnytt presenterar Peter Sohl, hans båt och besättning:



- Det var ingen slump att jag började segla folkbåt, berättar Peter Sohl. Efter att ha seglat OK-jolle ett tag ville jag gärna pröva kölbåt och då var det naturligt att det blev folkbåt. Min morbror var ägare till gamla 153 Siro och denna kunde vi låna. I den båten gjorde jag mina första erfarenheter av folkbåten. Så stora var väl inte framgångarna i början, men

vi var faktiskt med i ett SM redan i början av 70-talet.

Peter, som hunnit bli 27 år, tillhör alltså inte nybörjarna i klassen. Men så har också hemtrakterna sedan länge varit ett fäste för folkbåtar. Peter seglar för Sölvesborgs SS. Inte långt därifrån ligger Karlshamn, där man sedan länge är aktiv i folkbåtsklassen. Också i Karlskrona finns många folkbåtar. Det är främst i Karlshamn som Peter kappseglar när det sker på hemmaplan. Där brukar man genomföra helgregattor med ibland upp till fem seglingar. Banorna är korta och rundningarna många, så man får anta att det är här som grunden lagts till den säkerhet med vilken Peter och hans besättning i dag behärskar sin båt.

Den första egna folkbåten köptes i Göteborg. Båten var den för många västkustbor kända 597 Vindlek.

- Denna båt var en dragsmarkare med gamla meriter i SM-sammanhang, säger Peter. Att den fortfarande är snabb visade den ju så sent som i somras med en framskjuten plats på SM. För mig blev den bara ett mellanspel. Då jag köpte den hade jag redan bestämt mig för att bygga en ny folkbåt.

Den nya folkbåten, som så småningom fick nummer 1212 och döptes till Skruff, är verkligen en historia av ovanligare slag. Då planerna på ett nybygge mognat 1972 kontaktades det välkända folkbåtsvarvet i Saxemara. Där sade man sig kunna bygga båten, även om man nästan slutat med folkbåtar. Som vanligt hos mindre båtvarv skulle väntetiden bli lång. Dessutom saknades lämpligt virke. I en sådan här situation är det lätt att misströsta som beställare, men det var just vad Peter Sohl inte gjorde. I stället letade han upp en lärskog och efter en del övertalning kunde skogvaktaren gå med på att ett träd fälldes. Pris 800 kronor. Sedan sågade Peter själv upp trädet och lade virket att torka under två års tid. På vintern 1975 byggdes båten som ett halvfabrikat av Tage Olsson på Saxemara. Peter och hans pappa tog vid under våren och till säsongstarten var båten klar.

- Det hela tog ju ganska lång tid, säger Peter. Fördelen med ett nybygge var förstås att jag kunde utforma många saker efter eget huvud. Nu när



båten är färdig kan jag också säga att jag är ganska nöjd med resultatet.

De som sett båten vet att Peters stolthet är befogad. Bordläggningen har en otroligt vacker lyster, och däckets har fått en djärv organge färg. Alla detaljer i sittbrunnen är av teak. Ligger man därtill avsaknaden av fotlister, som ger ett "racigt" intryck, har man bilden av en folkbåt utöver det vanliga. Många anser t o m att 1212 är landets snyggaste folkbåt.

Det är också med 1212 som Peter kommit att skörda framgångar som kappseglare. SM-tecknet från i somras är förstäs fullträffen.

- SM-vinsten får nog ses som ett resultat av gott samarbete ombord, säger Peter. Mina gästar, Per-Arne Johansson och Anders Nilsson, har varit med från början. Vi känner varandra utan och innan och alla vet ju att sådant underlättar när man kappseglar. Dessutom gynnades vi kanske av den hårda vinden. Vi har ett Blixtsegel som går mycket bra när det friskar.

De som sett Peter, Anders och Per-Arne segla har kanske lagt märke till att de alltid lyckas hålla sig väl framme i starterna.

- Jo, det är nog riktigt, säger Peter. Vi lyckas ofta bra i starten, men så har vi också bestämt oss för att hellre ta en tjuvstart ibland än att riskera att hamna i andra ledet. Det är mycket viktigt att man kommer bra iväg i en kappsegling.

- Spinnakersegling är nog annars det som vi betraktar som vår starkaste sida, menar Peter. Det är ju också här som det främsta lagarbetet krävs. Vi har tränat mycket på detta och brukar kunna få upp spinnakern snabbt när vi rundar.

En specialitet, som man kan märka på 1212, är att spinnakerskotblocken inte är placerade i aktern, utan betydligt längre fram. Peter menar att man på detta sätt får bättre direktkänsla då spinnakern skall justeras. Själva utprovningen av skotpunkten går till på följande sätt:

Spinnakern hissas som vanligt men spinnakerbommen fälls ned mot däck. Sedan skotas spinnakern så den står som en genua. Vid den punkt där skotet träffar däck i en vinkel av 25° har man skotpunkten för spinnakern. Skotpunkten för en folkbåt kommer med denna metod ungefär vid ruffskottet. Nackdelen med att ha skotpunkten så här långt fram är att det kan vara svårt att få spinnakern att stå på halvwind. Å andra sidan inträffar detta inte så ofta på en olympisk bana, säger Peter.

Under slörar och på länsar placerar sig besättningen relativt långt akterut i båten. Samtidigt kränger man hårt för att båten skall segla så upprätt som möjligt.

- Det är viktigt för farten att båten seglas upprätt, säger Peter. Därför kryper vi så långt ut på däck vi kan. När vinden friskar är det också viktigt att man inte skotar spinnakern och storseglet för hårt då båten härigenom lätt får för stor krängning.

Det är det goda lagarbetet, som Peter framhållit sitt och sin besättnings främsta vapen på kappseglingens banan. Men för att vinna ett SM behövs också andra egenskaper. Man måste vara sin egen meteorolog, en duktig taktiker och mycket annat. Om dessa saker talar Peter och hans besättning inte så gärna - de är blygsamma mästare.

Bosse H

Datasegel

Nu har datamaskinen gjort sitt intåg i folkbåtsklassen. Det är Göran Andersson i Marstrand, som genom anslutning till Horizon Sails har tagit ett dataprogram till hjälp vid tillverkningen av sina segel.



Göran Andersson

Under våren kommer Göran Andersson att tillverka fockar och spinnakrar till Folkbåtar efter denna nya metod. Dessa segel skall under säsongen testas mot konventionellt tillverkade segel.

Själva tillverkningen går till så att man ger datorn en mängd uppgifter om seglet som skall tillverkas. De viktigaste är den form man bestämt att seglet skall ha, dvs var i seglet buken skall ligga, hur djup den skall vara och hur högt upp i seglet den största buken skall ligga. Dessutom ger man datorn uppgifter om hur mycket akterliket skall twistas, och hur stor töjningen är i den segelduk som skall användas.

Vad som kommer fram ur datamaskinen, sedan segelmakaren matat in sina uppgifter om seglets utseende, är detal-

jerade uppgifter om hur varje panel i seglet skall skäras.

Göran Andersson menar att man genom att sy segel efter denna metod når flera fördelar. Man får en mycket stor jämnhet vid skärningen och seglet får exakt den form man bestämt att det skall ha. Man vet alltså en hel del om sitt segel redan från början. Det är också lätt att tillverka ett likadant segel om det visar sig framgångsrikt på kappseglingbanorna.

Bosse H

Träfolkbåtar i Thisted



Bröderna Hovmark i Thisted får, trots plastfolkbåtstider, alltjämt beställningar på Nordiska Folkbåtar i trä. Under våren levereras en båt till Tyskland och en till Danmark. Priset uppges för närvarande uppgå till ca 90.000 Dkr utan segel och moms.

DANMARKSMÄSTAREN I FOLKBÅT, KNUD ANDREASEN, KERTEMINDE:

Jag seglar bäst med mina gamla segel

Med ett undantag ställde samtliga 43 folkbåtar upp med splitternya segel i seglingarna om Danmarksjästerskapet 1977. Knud Andreassen var undantaget och med sina 5 år gamla segel vann han mästerskapet.

"För detta mästerskap i Thisted var min sailing master, Frits Busch, och jag överens om att använda det Elvströmsegel som vi vann Guldpokalen med 1972", berättar Knud.

"Jag har på senare år provat många segelfabrikat, men aldrig riktigt kunnat få samma fart som med de gamla seglen. Men så känner vi också dessa segel lika bra som våra egna byxfickor - och vet alltså hur dom skall trimmas."

De sex seglingarna på Thisted Bredning blev en prövning för folkbåtsseglarna. I fyra av seglingarna kantrade vinden helt och banan var fylld av stora vindhål. Vindkantringarna och byarna gjorde att båtarna kunde segla nästan samma kurs, fast på motsatta hålsar - bara 50 m från varandra. Bara två seglingar genomfördes i frisk och

mera stabil vind och vid dessa visade en av favoriterna till DM, Poul Ankjaer, överlägsen fart.

Men det var i de andra seglingarna, där besättningens taktik och överblick var avgörande, som mästerskapet avgjordes. Vid dessa seglingar visade Knud Andreassen och hans besättning sin verkliga styrka.

F1 Hansen



Danmarksmästarna i Folkbåt: Kim Larsen, Frits Busch och rorsman Knud Andreassen.

Resultat:

1. Knud Andreassen
2. Poul Ankjaer
3. Erik Andreassen
4. Kai Bränner
5. Christian Majgaard

Dansk dominans

Trots att det bara var 7 danska båtar i förra årets Guldpokalseglingar under Kieler-Woche kom dessa att dominera det 42 båtar starka startfältet. Guldpokalvinnare blev Flemming Hansen från Rungsted. På andra plats kom den tyske segelmakarrepresentanten Walter Muhs från Kiel.

Seglingarna präglades av mycket lätt väder och en av seglingarna räknades bort då maximitiden överskreds.

Tävlingarnas otursman var nog Poul Ankjaer, som i fjärde seglingen hade kommit före på en vindkantring på bordsida av banan. På andra kryssen gick de till samma sida - men olyckligtvis kom vinden denna gång från andra sidan. Första platsen förvandlades plötsligt till en sistaplats.

Vinnarseglen syddes under julen, då Fl Hansen tillbringade ett par dagar på Kai Bränners segelmakeri i Arhus.

Det speciella med seglen är ett nytt sätt att mäta upp storseglets mastkurva. Särskilt på folkbåten är det mycket viktigt att seglet sys till den egna masten, då trämasterna böjer mycket olika.

Med en riktig mastkurva kan seglet användas i nästan alla slags vindar, då

seglets form kan justeras genom att böja masten.

Storseglet och focken syddes dessutom bukigare än normalt, då tidigare seglatser visat att det kan gå hög sjö i Kielerbuktens öppna vatten.

Dessutom möter ofta dyningar från båtar som går och och ut i fjorden. Vid det lätta väder som präglade seglingarna kan ett par dyningar snabbt stoppa en folkbåt, om det inte är tillräckligt med dragkraft i seglen.

Fl Hansen

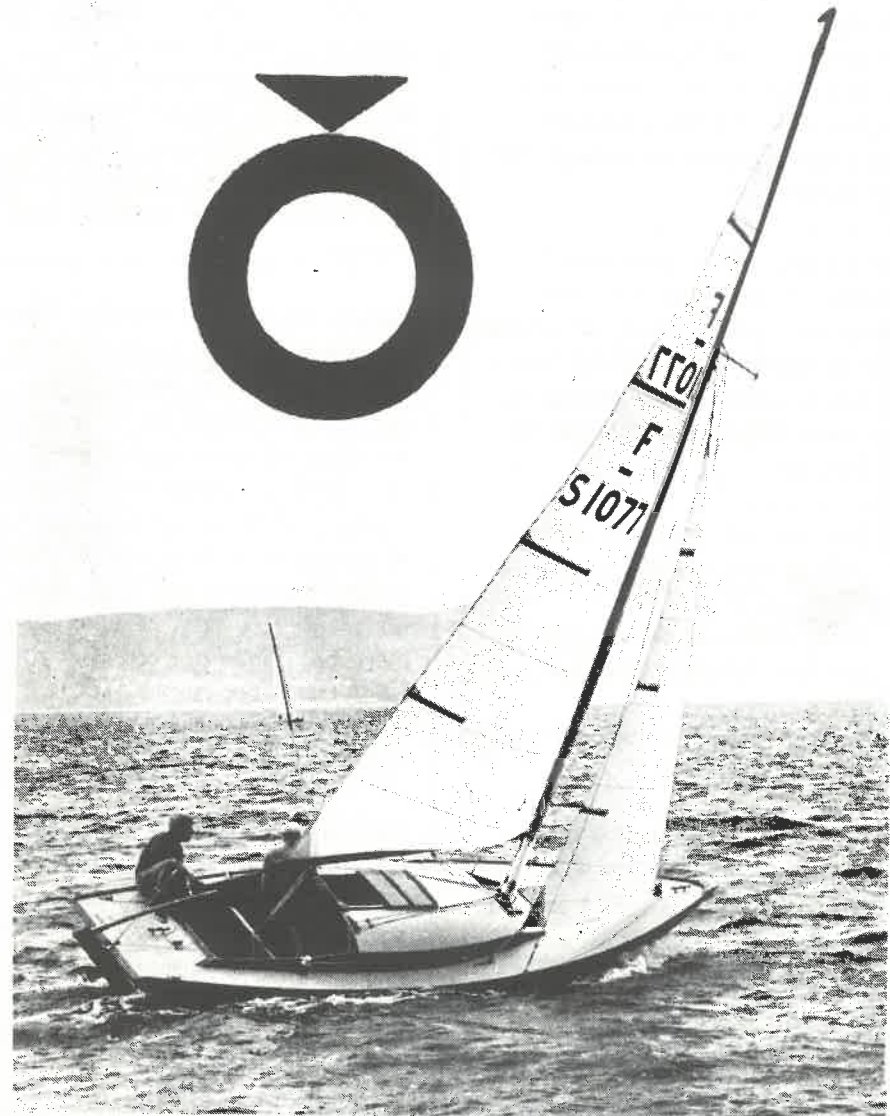
Resultat:

- | | | | |
|----|-----------------|-----------|--------|
| 1. | Flemming Hansen | Rungsted | 24 p |
| 2. | Walter Muhs | Kiel | 39,6 p |
| 3. | H Dittrich | Egerförde | 40,2 p |
| 4. | Poul Ankjaer | Kolding | 46,9 p |



Flemming Hansen med Guldpokalen, som Rungsted Kyst Sejlklub nu har en andel i

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 11130 Stockholm 08-113521

Ostkustrapport

Vinterhalvåret behöver inte betyda lågsäsong för oss folkbåtsseglare. Detta är den "administrativa" delen av året då vi träffas och summerar den gångna säsongen och planerar för den kommande.

OFK:s årsmöte hölls traditionellt i Kostnärsklubbens lokaler i Sthlm i slutet av november. Mötet var som vanligt välbesökt med en hel del folkbåtsseglare även utanför Stockholmsregionen. Från mötesprotokollet kan utläsas att:

- Åke Friestedt, Uppsala, valdes till ny styrelsemedlem.
- OFK:s ekonomi är god och medlemsavgiften föreslås oförändrad.
- OFK avser att gå ur Svenska Seglarförbundet.
- en omfattande diskussion utspann sig bland medlemmarna huruvida även äldre träbåtar skall omfattas av den minimivikt som gäller plastbåten.

Efter mötet åt vi en god middag och till avec-en visades film från folkbåtsseglarna i San Francisco.

I slutet av januari var det dags igen. Denna gång stod OFK som värd för Svenska Folkbåtsförbundets årsmöte på Reisen i Sthlm. Referat från mötet på annan plats i tidningen. OFK:s vårmöte kommer i april (separat kallelse till OFK:s medlemmar medföljer denna tidning).

Kappseglingssäsongen 1978 blir intensiv. Högst upp står naturligtvis SM och Guldpokalen och åtminstone ett par OFK-båtar kommer att styra kosan mot Skåne och dessa storevenemang. Tyvärr måste landskampen mot Finland inställas i år då kollision sker med SM. Vi slickar såren efter den utklassning Finland bestod oss med 1977 i Hangö och kommer igen 1979, då ju SM går på Ostkusten (Västervik) och då vi bör kunna ställa ett verkligt starkt svenskt lag under segel mot våra finska övermän.

Regionsmästerskapet går som vanligt den 1 och 2 juli på Broken med Nyköpings SS som arrangör. I Sthlm med omnejd har intresset för bankappsegling varit i sjunkande för praktiskt taget alla klasser och Stockholms Seglarförbund gör därför en satsning på Stockholmsserien i akt och mening att stimulera intresset. Stockholmsserien

beskrivs nedan och OFK:s styrelse föreslår att vår ranking kopplas till denna serie. Men Ostkusten är ju nu inte bara Stockholm utan sträcker sig från Norrtälje till Kalmar. Finns intresse att lokalt ordna rankingseglingar, tag kontakt med styrelsen för diskussion om utformning och eventuellt priser. Styrelsen är också tacksam att få in kappseglingresultat från större seglingar, typ DM.

RANKINGLISTAN FÖR STOCKHOLM I NY FORM

Vår rankinglista kommer 1978 att ingå i Stockholmsserien som är Stockholms Seglarförbunds nya giv för att öka kappseglingens intresset. Förutom Folkbåten deltar andra populära kölbåtsklasser. Stockholmsserien är öppen för alla seglare i Sverige och är en serietävling omfattande 8 deltävlingar, varvid slutresultatet i varje deltävling räknas.

De bästa resultaten i 5 deltävlingar räknas, poängberäkning enligt plats-siffermetoden.

Av de 8 deltävlingarna kommer 4 att köras på våren och 4 på hösten, likadana är fördelningen Saltsjön-Mälaren.

Deltävlingarna är följande:

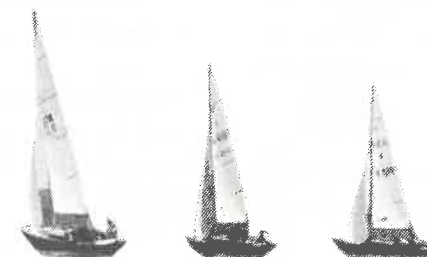
27 - 28 maj	Mälaregattan
3 - 4 juni	Slandöregattan
10 - 11 juni	Gäddisregattan
17 - 18 juni	Vikingaregattan
12 - 13 aug	Getfotsregattan
26 - 27 aug	ASS' regatta
9 - 10 sept	Vegas Höstregatta
16 - 17 sept	SSS' Höstregatta

Stockholms Seglarförbund kommer att hålla resultatservice så att den aktuella ställningen i serien finns tillgänglig vid varje deltävling. OFK har en kontaktman som Du kan kontakta och få den aktuella ställningen eller övrig information. Vår kontaktman är Jens Siebolds, tfn 08-68 23 95.

Folkbåtsseglare kom igen!!!

STÄLL UPP I STOCKHOLMSSERIEN 1978.

Ostkustens Folkbåtsklubb
Styrelsen



Rapport från Vättern

Det börjar åter ljusna, dagarna blir längre, en ny segelsäsong är i antågande. De första båtägarna har redan inlett arbetet med renskrapning av skrov o dyl. Än har ej Vättern blivit isbelagd så det kanske kan tänkas en tidig sjösättning för att komma i gång med det digra seglingsprogram som väntar regionens folkbåtar.

På Vätterns Seglarförbunds årsmöte i Jönköping fastställdes regattadagarna för klubbarna runt sjön. De vanliga klubbseglingarna väntas komma i gång första helgen i maj. Den 27 - 28 maj DM för Folkbåt Östergötland, samtigt seglas stadsmatch Motala-Vadstena arrangerar Motala Segelsällskap. Lördag-söndag den 3 - 4 juni Regionsmästerskap, seglingarna går i Karlsborg med CSS som arrangör. Eskadersegling blir det 24 - 25 juni under Vätterns Seglarförbunds ledning. (Segelsällskapet Vättern, Vadstena, inbjuder till tre kappseglingsdagar 16 - 17 - 18 juni.) 5 - 6 augusti Motala Segelklubbs allmänna regatta. I Jönköping håller Vätterns Seglarförbunds kölbåtsregatta den 12 - 13 augusti. Stadsmatch folkbåtar blir det i Vadstena den 26 - 27 augusti med deltagare från Motala och Vadstena.

Motala Segelklubb anordnar höstregatta lördagen den 2 september, vilken också

är den sista allmänna regattan för säsongen. Utbyte skall det även bli mellan Sommen och Vätterns Folkbåts-seglare så Sommens SS inbjuder ett antal seglare som i lånade båtar får ge sig i dust med hemmaseglarna på kanske nyckfullare vatten än vad "innanhavet" Vättern erbjuder.

Intresset för folkbåten i regionen verkar vara god, en hel del nyförvärv har under höst- och vinterhalvåret inköpts.

Vätterns första plastfolka håller på att iordningställas av Kent och Yngve Bengtsson, Motala SS. Motalaklubben förfogar nu över 17 st folkbåtar. Vätterns Folkbåtsklubb hoppas nu också att intresset i Karlsborg för folkbåtssegling skall stiga då de i år arrangerar regionsmästerskapen, där finns för övrigt ett 10-tal Folkor men endast ett fåtal är med och kappseglar.

Om årets SM diskuterades också livligt och som det nu låter från båtägarna så är intresset stort för ett deltagande. Det är bara att hoppas på att Region Vättern blir bättre representerat i Lomma och Malmö än vi var i Lysekil.

På Folkbåtsförbundets årsmöte i Stockholm var dock regionen väl representerad med folk från både Vättern och Sommen.

Åke Holmberg

Bottenhavet

När jag skriver dessa rader är det drygt 20⁰ kallt, båtsäsongen verkar otroligt avlägsen. Om man läser i almenackan är det trots allt bara en och en halv månad till det att vi börjar leta efter skrapor och slip-papper. I slutet på maj ska det helt enkelt vara så nyfernissat, blankt och snyggt att sjösättningen är det enda som fattas för att sommaren skall vara ett faktum.

Härnösand fortsätter att vara folkbåtstättast på Norrlandskusten med 10 - 11 båtar. Vi har ca 30 medlemmar i BFK, det har inkommit förfrågan om medlemskap från Kiruna (världens nordligaste folkbåtsklubbmedlemmar?).

Årsmötet 1977 hölls i simhallen Härnösand i slutet av november. Det blev omval över hela linjen. På detta möte beslöts bl a att det en lördag i juni skall arrangeras en ren folkbåtssegling innefattande 2 st kör på en olympiabana vid Lustholmen strax norr om Härnösand. Baktanken med denna, något enklare segling, är att alla båtar, oavsett rutin bland besättningen skall ställa upp på linjen och få nöjet uppleva känslan att kappsegla med entypsbat.

Större seglingar bjuds senare, nämligen Örnköldsviks traditionella Ulvöregatta, där vi numer permanent har förlagt Norrlandsmästerskap för Nordisk Folkbåt. Därefter är det raka spåret över Bottenviken till Wasa, där man firar 100-årsjubileum. Några av medlemmarna från vår klubb kommer säkert att finnas på startlinjen för att slå finnarna.

Ett par veckor senare seglar vi till Sundsvall. Där körs Vindhemsregattan över ett veckoslut. Båtarna får sedan ligga kvar i Vindhem till lördagen därpå, då "Distansen" upp till Härnösand går av stapeln, en kul segling på 25 - 30 distansminuter, stor fest efter alla båtars målgång. Söndag går HSS ordinarie regatta, där distriktsmästerskap för Angermanland körs i Folkbåtsklassen.

Deltagande i SM och Sessanpokalen här uppifrån är ännu oklart.

Väl mött på sjöhavet!

N Norrbin
BFK



Kappsegling - ett lagarbete

Varje besättning som vill nå framgångar i kappseglingar måste göra upp en plan för arbetsfördelning ombord. Hur de olika uppgifterna fördelas är naturligtvis mycket individuellt, men i stort kan man säga att en avlastning av uppgifter från rorsman till gästarna nästan alltid innebär en fördel. En förutsättning för att ansvarsfördelningen skall fungera är att alla i besättningen har förtroende för de övrigas sätt att lösa sina uppgifter. Det är därför meningslöst för rorsman att t ex delegera avläsning av kompass eller tidtagning i starten om han inte litar fullt och fast på de uppgifter han får.

Jag har nedan gjort en modell för hur arbetsfördelningen kan göras. Modellen bygger på att en gäst ansvarar i stort för trimning, den andre gästen för insamling av data och rorsman styr båten och fattar taktiska beslut med hjälp dels av egna observationer, dels av de data han får av besättningen. Viktigt för stämningen ombord är naturligtvis att den som ansvarar för en viss uppgift får sköta den i lugn och ro utan negativ kritik under seglingen. Kritik finns det tid till efter seglingen, då naturligtvis alla skall kritisera alla i en positiv anda och meningen skall vara att till nästa segling skall det fungera bättre.

Modell för arbetsfördelning för Folkbåt

"Fördäcksgäst"	Skotpunkter, segelval, cunningham, stängning, mastlutning, skotning fock. Observerar höjd och fart.
"Brunnsgäst"	Kompasskurser, starttid, seglingsföreskrifter, vindskiften, letar upp nästa märke.
Rorsman	Segeltrim storsegel, beslutar om vägval, startpunkt på startlinjen, håller fart på båten. Bengt J



Mästersömmare -riggmästare



SKARVENS segel&rigg AB

Färdigt »spinnakerpaket (radial-head) för Folkbåten.
Folkbåtsställ i Polyantduk.
Specialitet: rostfria riggar med ändstyckebeslag.
Tilltalande priser.

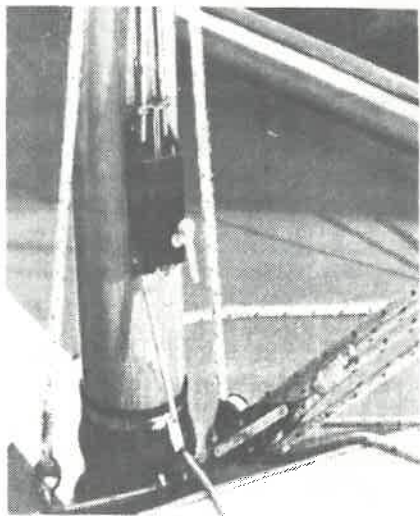
BOX 53, 651 02 KARLSTAD, TELEFON 054/15 08 80

Lådsträckare till fiolstagen

Under ett par år har man kunnat se folkbåtar med små metalllådor fästade strax ovan däck i akterkant av masten. Vad det handlar om är att man förlängt fiolstagen ned till en sk lådsträckare. Dessa sträckare brukar ha en utväxling på 8-10 gånger och man kan därför lätt justera fiolstagen till önskad hårdhet.

Västsvenska Folkbåtsnytt, som är lite skeptisk till alltför extravaganta nyheter, undrade om inte de gamla vantskruvarna duger längre.

Henrik Söderlund, europamästare i H-båt och segelmakare hos Elvström, provade i höstas på folkbåtssegling. Bå-



ten var försedd med lådsträckare och Henrik säger:

"Jodå, visst duger vantskruvar till att justera fiolerna med. Men ibland vill man snabbt kunna justera och då kan skruvarna vara lite svårhanterliga. Fördelen med lådsträckarna är att man under segling kan styva upp masttoppen för att kunna hala hem i häckstaget utan att masten böjer för mycket. På detta sätt kan man hålla förstaget sträckt och kanske vinna något i höjd. Problemet är bara att svårigheter kan uppstå med att styra mastens undre del."

Bosse H

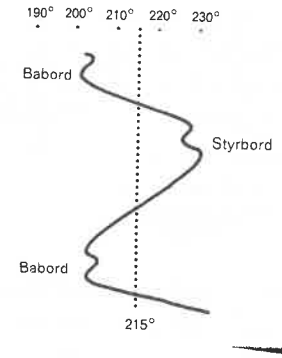
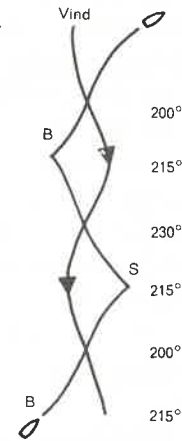
Lär dig behärska vinden

Ofta hör man seglare förklara sin placering i kön med att man missat några vindskiten. Med hjälp av en kompass och lite kunskap om hur vinden uppför sig kan man emellertid snabbt bättra på sina placeringar.

Folkbåtsnytt ger dig här några tips inför sommarens seglingar.

PENDLANDE SKIFTEN

Ibland pendlar vinden kring en ungefärlig medelvindriktning. Vid sådana pendlande skiften gäller det att alltid försöka gå så rakt på kryssmärket som möjligt. Vrider vinden åt höger slår man till styrbords bog - så att vinden kommer in från höger. Vrider vinden åt vänster ska man låta den komma in från vänster - på babords bog.



Men annars lönar det sig att slå också på små skiften, ända ner till 5 grader - om man bara kan uppfatta dem. Skillnaden mellan att gå ett "lyft" eller ett "sänkt" kryssben är nästan en meter per grad vindvridning, knop seglad fart och minut seglad tid. Slår man fel i ett 5 graders skift hamnar man vid en fart av 5 knop redan efter en minut nära 20 meter efter den som slog rätt. Att hämta upp en sådan förlust med båt fart är inte lätt.

Slå inte förrän vindriktningen passerar sitt medelvärde. Om vinden pendlar mellan 200 och 230 grader slår man vid 215 grader. Skulle man slå så snart vinden börjar vrida tillbaka kommer man att gå för lågt i början av den nya bogen. Små skiften som inte passerar medelvärdet för vindriktningen under hela kryssen slår man inte på.

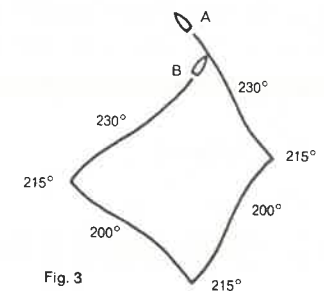
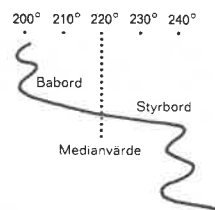


Fig. 3

Båt A slår riktigt, båt B slår fel.

BESTAENDE SKIFTEN

Ibland ändrar vinden riktning utan att svänga tillbaka, åtminstone inte under den tid kryssen varar.

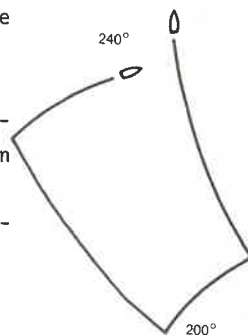


I exemplet pendlar vinden först kring 200 grader, men så kommer ett bestående skifte bort till 240 grader och vinden fortsätter sedan att pendla kring detta värde. Ur taktisk synpunkt spelar småpendlingarna ingen roll här, det är bara då vinden passerar sitt medelvärde för hela kryssen som det är aktuellt att slå. De stora skiften är ofta svåra att förutse. Ibland beror de på att vinden vrids av strandkonturen, öar, sund osv. Ibland är orsaken moln, sjöbrisen som sätter in eller andra ofta nog helt osynliga orsaker. De vindvridningar som orsakas av landformationer bör skiljas från de skiften som kommer med vinden

för att man ska veta vad som kan komma att gälla under nästa kryss.

Vid ett bestående skifte ska man segla in mot den nya vindriktningen. Vrider vinden åt höger seglar man först ett något sänkt bordsben, slår strax innan man ligger upp mot märket och får sedan ett storbordsben som lyfter upp till märket. Går man tvärtom förloras mer på det sänkta benet än vad som vanns på det lyfta

Vindmätningar som gjorts av kappseglingens meteorologer visar att vindskiften under en kappsegling ofta bildar ett mycket sammansatt mönster där små pendlingar läggs till effekterna av moln och sjöbrisens tendens att vrida medsoils under dagen.



Annons

TILL SALU

Nordisk Folkbåt i glasfiber LM, FS 1259, fullt komplett med bl a transportkärre. Kr 53.000:-.

Nils Nilsson, tfn 0303-504 35

NORDISK FOLKBÅT



Tillverkade av Lysekils Plastindustri.

1. Skrov, däck och köl monterad inkl rutor. Färg: Däck - ljusgrått, Skrov - benvitt.	Pris: 29.975:-
2. Inredningssats i teak (monteringsfärdig)	" 6.900:-
3. Skruv, proppar och lim till punkt 2.	" 650:-
4. Beslagssats i rostfritt.	" 3.293:-
5. Mast, bom och spinnakerbom.	" 3.525:-
6. Stående rigg.	" 946:-
7. Löpande rigg.	" 390:-
8. Segel Syversens Storsegel och fock.	" 2.630:-
Spinnaker.	" 1.450:-
9. Spinnakerutrustning.	" 272:-

Priserna i byggsatsen är inklusive moms och fritt Göteborg.

Återförsäljare



albrechtson-hasse ab

St. Badhusgatan - Verkstadsgatan Tel. 031/ 124220
119563

GÖTEBORG