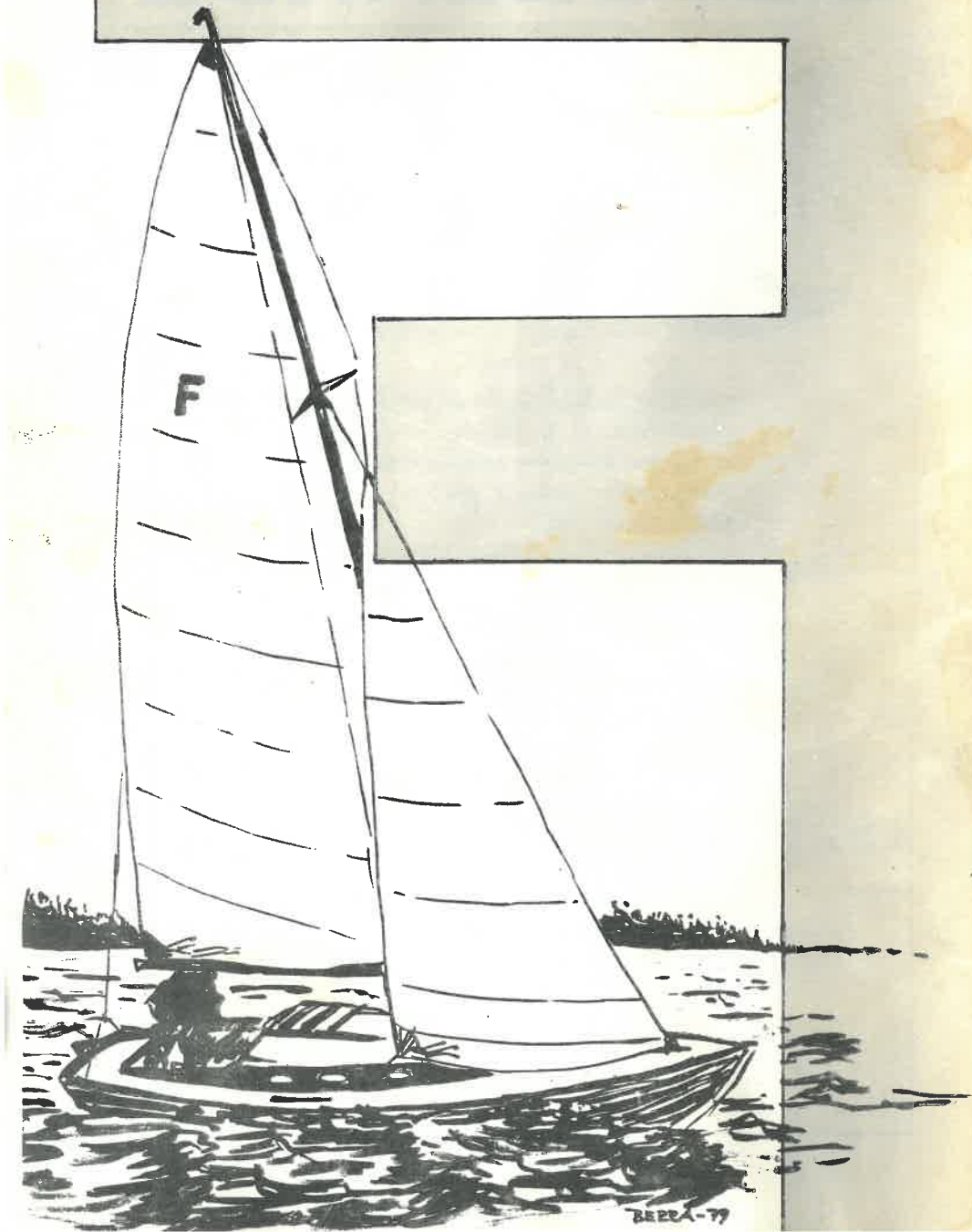


Folkbåtsnytt

Nr 1 1979





PRESENTATION

Nordiska Folkbåten är en av Sveriges populäraste ruffade bankappseglare. Med sina ungefär 1300 klassade båtar spridda runt om i Sverige samlar klassen stora startfält på regattorna. Utanför Sverige finns det Nordiska Folkbåtar främst i Danmark (c:a 800 st), Tyskland (c:a 400 st), Finland (c:a 300 st) och USA (c:a 175 st). När Nordiska Folkbåten blev godkänd för tillverkning även i plast ökades intresset ytterligare för klassen. Plastbåten tillverkas nu i Sverige, Danmark och USA.

Tack vare strikta - skandinaviska - entypsregler underlättas det internationella utbytet med Danmark, Finland, Tyskland och USA.

Genom små försegel och en måttlig spinnacker hålls kostnaderna nere, samtidigt som även mixade besättningar kan hävda sig väl på kappseglingensbanorna.

Kappseglingar

Stora utländska regattor som samlar seglare från olika länder är t ex Kielerwoche, Guldpokalen, San Fransisco Cup, Hangöregattan och landskampen mellan Sverige och Finland. En ovanligare regatta är Sessanpokalen där representanter från Folkbåtsklubbarna i Sverige, Finland, Danmark och Tyskland drabbar samman i av världsländet ihoplånade båtar.

I Sverige har klassen SM-värdighet och man brukar få ihop 35-70 båtar på linjen. Arrangerandet av SM-seglingar cirkulerar mellan de olika regionerna. 1979 är det Ostkustens tur. Därefter följer Vättern, Västkusten och Sydel-ler Ostkusten igen.

Distrikts- och regionsmästerskap arrangeras i de flesta av landets distrikt. Minst en rankinglista sammanställs även av Folkbåtsklubbarna i sina respektive regioner.

Organisation

Klassen är organiserad i ett nationellt klassförbund, Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) som består av en ordförande och fem regionala klubbar. SFF's organisation innebär att de olika Folkbåtsklubbarna - Västkustens, Sydkustens, Ostkustens, Bottenhavets och Vätterns - har ansvar för den största delen av förbundets aktiviteter. Detta ger SFF en stark förankring hos aktiva seglare runt om i landet.

1978 var 556 seglare anslutna till SFF. Flest genom Ost- och Västkustklubbarna, 202 respektive 200 medlemmar. Därefter kommer Sydkusten med 75, Vättern med 50 och Bottenhavet slutligen med 29 medlemmar.

SFF's viktigaste verksamhetsområden är för närvarande utbildning, kappsegling, finputsning av klassreglerna och på sista tiden även marknadsföring.

Utbildning

Väst- och Sydkustens samt Vätterns Folkbåtsklubbar har årligen återkommande utbildningsprogram. Ostkusten tänker börja med ett program under våren -79. Oftast innebär programmen 3-4 träffar på kvällstid samt eventuellt ett avslutande träningsläger.

Informationskanaler

Informationen inom SFF sker dels genom vår tidning Folkbåtsnytt och dels genom den mötesaktivitet som både SFF och Folkbåtsklubbarna har. Folkbåtsnytt har under senare år kommit ut med två nummer per år. Innehållet spänner över allt från trimning och taktik till rena eskaderbeskrivningar. SFF har vanligen två möten per år, varav ett hålls i samband med SM då många seglare är samlade. Under 79 kommer SFF även försöka marknadsföra/informera om Folkbåtssegling och tala om att det även finns en Nordisk Folkbåt i plast genom främst annonser i båtpressen.



Det här numret av Folkbåtsnytt är sammanställt av Vätterns Folkbåtsklubb.

Redaktion: Anders Jarl, Bertil Gustavsson, Per Särnstedt, Christel Nilsson.

Kontaktmän

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

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

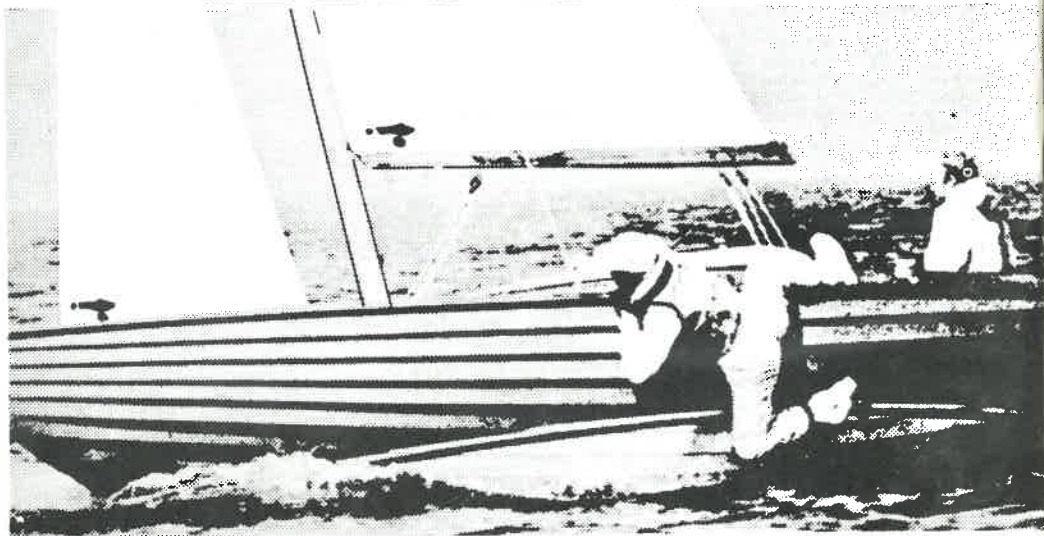
BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB
Sune Karlström
Fyrvägen 11
871 00 HÄRNÖSAND
Tfn: 0611-169 01

VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
Bengt Jarfelt
Gatugårdsv. 3A
423 00 TORSLANDA
Tfn: 031-56 23 13

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

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

KANONSEGEL!



Ordföranden har ordet:



Begränsning av antal segel som får användas på kappsegling är vanligt i nyare kappseglingssklasser. Detta för att förbilliga sporten. Frågan har nu diskuterats i Folkbåtsförbundet, men det enda förslag som klubbarna kunde ena sig någorlunda om var 2 storar och 2 fockar. Spinnaker ville alla bara tillåta en, d v s samma bestämmelse som redan finns. Att tillåta 2 storar och 2 fockar innebär fördelen att man kan hissa ett gammalt segel om det blåser hårt, och således spara på det nya fina stället. Emellertid skulle en sådan bestämmelse knappast bli mer än en papperstiger. Det skulle fortfarande löna sig att ha en stor segelgarderob även om man första regattadagens morgon, efter att ha hört väderprognoserna, tvingas välja ut två segelstall. Att införa en krånglig bestämmelse och en kontrollapparat för att se till att den efterlevs för att uppnå en så marginell effekt är tveksamt. Årsmötet spolade därför hela frågan. Det här med stora segelgarderob är ju heller inget stort problem i folkbåtsklassen. Hur ska vi få fart på Folkbåtsklassen? Den frågan har ofta ställts bland folkbåtsseglarna. Inte för att det är sämre aktivitet än i andra klasser, men det ligger väl förmodligen i varje sund förenings natur att vilja höja aktiviteten och expandera. Inför årets årsmöte, som skulle ägnas åt PR och marknadsföring funderade jag över vad som egentligen är bra med Folkbåten. Har man Folkbåt för att man är nostalgiker? Självt hade jag väl inte funderat så mycket över detta tidigare eftersom nöjessegling ju kan tyckas vara alltigenom orationell. Att leta efter rationella skäl till varför just Folkbåten är bäst tedde sig lite inkonsekvent. Men om man ska övertyga andra om att Folkbåten är bäst måste man ju ha några vettiga skäl att lägga fram.

Satte mig alltså ner och funderade och si Folkbåten fördelar bara radade upp sig. Faktiskt så prydligt att jag nu måste tycka att de som dyrkar många nyare båtars konstruktion hänger sig åt mer skönmålning och nostalgi än vi.

Är "moderna" skrov verkligen snabbare än Folkbåtskrovet? Dom borde vara det men om man beaktar att många nya båtar är överriggade jämfört med Folkan så skiljer det konstigt nog nästan ingenting i LYS-tal. Är masttoppsrigg verkligen bra? Varför lutar rodet på många nyare båtar med negativ akterspegel nedåt-bakåt? Det ska självklart luta som på en Folkbåt, d v s nedåt-framt. Varför görs plastbåtar med slätt skrov? Det blir ju mångdubbelt starkare om man gör det veckat, d v s "klinkbygget". Ingen lägger ju slät plåt på ett tak när det finns korrugerad.

Varför används limträ i takbalkar i idrottshallar? Jo, för att limträ är bland det starkaste material som finns i förhållande till sin vikt. Borde alltså vara klart lämpligt i master. Och så vidare. Och hur många vet om att Folkbåten är skandinavians och Tysklands absolut mest aktiva kappseglingssklass bland kölbåtar? Knappast så många. Ingen annan klass har sådan aktivitet som Folkbåten i samtliga dessa länder. Vilka vet om att Folkbåtsförbundet är synnerligen aktivt?

Att vi i år har tre seglarläger, San Fransiscosresa, Sessanpokalen, Finnkamp. Att vi är mellan 37 och 66 på våra SM (66 i Vadstena -76).

Ingen annan kölbåtsklass har varit 66 båtar på något SM så vitt jag vet. Ja så här kan man fortsätta ett bra tag till. En del lite mer tekniskt-teoretiska aspekter längre fram i tidningen.

Dock måste man förstås inse att ruffutrymmet i en Folkbåt inte är mycket att skyta med. Men som kappseglare för dem som inte önskar en så extrem båt, en folk-kappseglare, är den ju perfekt. Och som dagseglare, och som långfärdsbåt för den lite mindre familjen som är frisklufts-inriktad och hellre intar sin kvällspilsner i sittbrunn än nere i ruffen.

Ja, det finns mycket som man skulle vilja berätta för folk om Folkbåten.

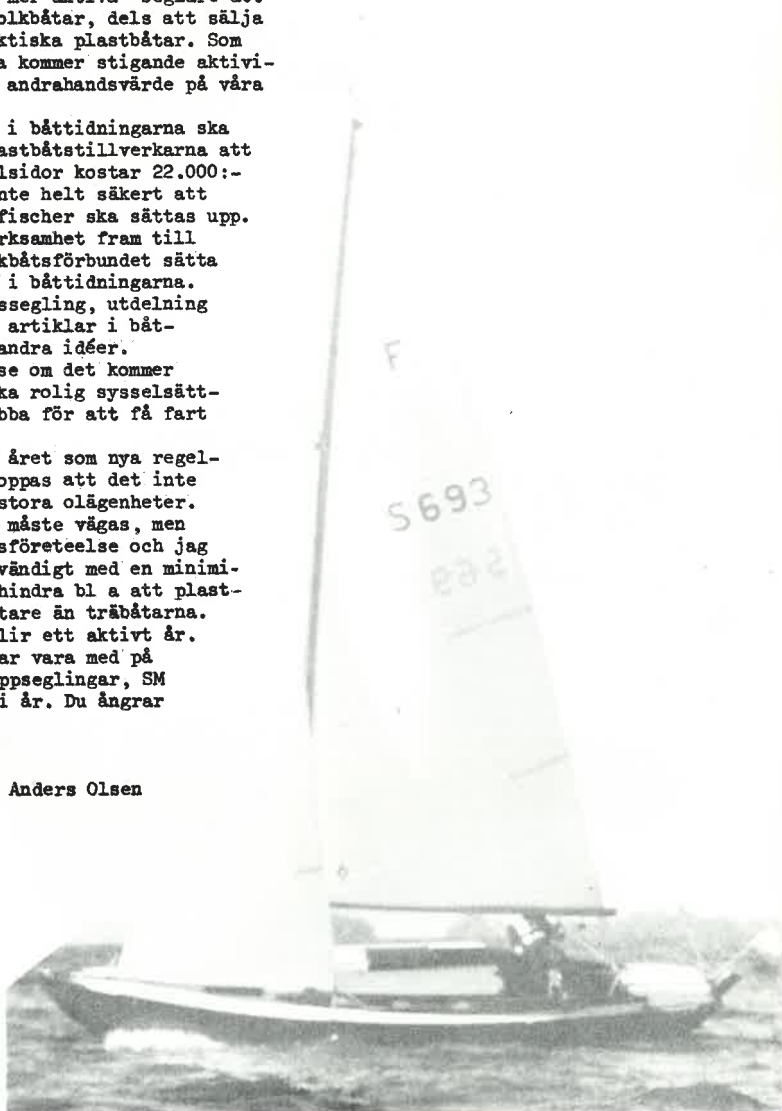
Om man hade råd Att tala om allt det här för folk kallas marknadsföring och kostar massor med pengar. Folkbåtsförbundets årsmöte hade dock en optimistisk syn på det hela och en mängd konstruktiva beslut fattades. Målsättningen bör vara tycker jag, dels att få mer aktiva seglare att köpa begagnade folkbåtar, dels att sälja nya båtar, i praktiska plastbåtar. Som en följd av detta kommer stigande aktivitet och stigande andrahandsvärde på våra båtar.

Helsidesannonser i båttidningarna ska vi försöka få plastbåtstillverkarna att gå ihop om. 4 helsidor kostar 22.000:- och det är väl inte helt säkert att detta lyckas. Affischer ska sättas upp. Som en försöksverksamhet fram till sommaren ska Folkbåtsförbundet sätta in 8 småannonser i båttidningarna. Seglarskola, presseglings, utdelning av Folkbåtsnytt, artiklar i båttidningarna var andra idéer.

Ska bli kul och se om det kommer att märkas. Ganska rolig sysselsättning ändå att jobba för att få fart på klassen.

I år blir första året som nya regelhäftet gäller. Hoppas att det inte ska medföra för stora olägenheter. En hel del båtar måste vägas, men det är en engångsföreteelse och jag tror det var nödvändigt med en minimivikt för att förhindra bl a att plastbåtarna blir lättare än träbåtarna. Som sagt, 1979 blir ett aktivt år. Du som inte brukar vara med på seglarkurser, kappseglingar, SM o s v, häng med i år. Du ångrar Dig inte

Anders Olsen



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



SFF:s årsmöte

Protokoll från Svenska Folkbåtsförbundets
årsmöte den 21 januari 1979 i Linköping.

Följande Folkbåtsklubbar representerade:
Västkustens Folkbåtsklubb
Östkustens Folkbåtsklubb
Sydkustens Folkbåtsklubb
Vätterns Folkbåtsklubb

Närvarande:
Anders Olsen (SFF)

Leif Ahlquist (OFK)
Christian Söderbäck (OFK)
Magnus Söderbäck (OFK)
Hans Melcherson (OFK)
Lennart Bratt (OFK)

Anders Wittbeck (MSS/Vätterns FK)
Liselott Pettersson (MSS/Vätterns FK)
Anders Jarl (Vätterns FK)
Åke Holmberg (Vätterns FK)

Bert Andersson (VFK)
Bo Hougström (VFK)

Rikard Wissing (SFK)
Jan Backman (SFK)

§1.
Anders Olsen förklarade mötet öppnat och hälsade delegaterna
välkomna.

§2
Till att justera mötesprotokollet valdes Christian Söderbäck
och Magnus Söderbäck.
Sekreterare: Hans Melcherson
Ordförande: Anders Olsen

§3
Mötet förklarades beslutsmässigt

§4

Föregående protokoll lästes upp och godkändes.

§5

Ordförandekassa 1977, 1978, 1979

Revision för 1977 års verksamhet framfördes genom brev från Göran Svensson (OFK) och godkändes.

Revision för 1978 års verksamhet framfördes av Anders Jarl och godkändes.

1979 års ordförandekassa fastställdes enligt följande:

En avgift på 2:-/medlem tas ut och antalet medlemmar räknas från närmast föregående års verksamhet.

§6

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 1978 års verksamhet.

§7

Till ordförande för SFF 1979 valdes Anders Olsen

Som revisor valdes Anders Jarl.

Som representant till seglardagen den 18 mars 1979 valdes Anders Olsen.

Val av redaktör för Folkbåtsnytt våren 1979.

Vätterns Folkbåtsklubb åtog sig att sammanställa Folkbåtsnytt under våren med Anders Jarl som redaktör.

Övrigt om Folkbåtsnytt. Sista materialdag 15 februari.

Visor skickas till redaktionen.

§8

Regelfrågor

A. En diskussion om segelbegränsning uppstod, men mötet beslöt att bordlägga frågan.

B. Skand. SF har beslutat att de medeltjocklekare som anges på plastlaminaten i regelhäftet i fortsättningen vara minimitjocklekare.

§9

Seglingar 1979-1980.

SM 1979 arrangeras av Nyköpings SS på broken den 16-20 juli.

SM 1980 arrangeras av Vätterns FK, men i händelse av förhinder skall Västskustens FK tillfrågas.

Finnkampen 1979 arrangeras av Vikingarnas SS tillsammans med OFK på Ekholmen direkt efter SM, Eskadersegling från Broken den 23-24 juli.

Sessanpokalen 1979 arrangeras av Karlshamns SS.

SFF är positiv till att Tyskland arrangerar Sessanpokalen 1980.

§10

Övriga frågor.

A. Ordf. informerade att Guldpokalen 1979 arrangeras av Horsens Sejlklubb den 2-7 juli.

B. Marieholms Strömstad Marina har auktoriserats som Folkbåtsbyggare i glasfiber.

C. Leif Ahlquist informerade att SSF överväger att rekommendera Albin Express som entypsklass.

Mötet beslöt att protestera skriftligt mot detta och inlämna en motion i frågan till seglardagen.

D. Leif Ahlquist frågade mötets synpunkt om en motion från H-båtsförbundet angående en begränsning av klassförbund.

Mötet beslöt att stödja en motion om begränsning av klassförbund, klass med dålig spridning bör ej få SM-värdighet.

§11

Marknadsföring av Folkbåten.

Anders Olsen framförde ett antal ideer om en tänkbar "drive" för folkbåten.

A. Plastbåtstillverkarna går ihop om en helsidesannonsering i båttidningarna.

Leif Ahlquist redogjorde för kostnaden som slutade på 22.500:- vilket skall delas upp på båttillverkarna dvs. 22.500:- genom tre.

SFF åtar sig utformningen och bokningen i båttidningarna.

Annonsen skall utformas så att klubbarna får en plats för telefonnummer till en kontaktman i resp. klubb. Annonsen skall även utformas på ett smidigt sätt så att inte träbåtarna klassas ned.

Mötet diskuterade frågan och beslöt att Leif Ahlquist fick i uppdrag att genomföra projektet.

B. Mötet beslöt att en affisch byggd på annonsen, finansierad av båttillverkarna, tas fram för att sättas upp på klubbarna.

C. Klubbarna uppmanades att skriva så mycket som möjligt till lokala tidningar, båttidningar osv och en utvärdering av resultatet görs till nästa möte.

D. Anders Olsen föreslog att klubbarna utser en speciell "distributör" av affischer mm.

E. Anders Olsen presenterade en ide om små "blänkare" i båttidningarna som skulle finansieras med ett uttag av 5:-/medlem, för detta skulle 13 st "blänkare" kunna införas.

Mötet beslöt att 3:-/medlem tas ut för iden och ett försök görs under våren för att senare göra en utvärdering av resultatet.

F. Folkbåtshandboken diskuterades men mötet tvekade inför den preliminära kalkyl på projektet som gjordes. Hans Melcherson fick i uppdrag att göra en noggrann kalkyl och ett beslut tas upp under SM 1979.

G. Övriga ideer

Mötet diskuterade andra marknadsföringsideer bl.a. följande:

Låna ut båtar för kappsegling mellan ordf i olika styrelser mm.

Ett försök att ställa upp med en träbåt 1980 på någon mässa.

Annonsutbyte med andra klasstidningar.

Anordning av seglarskolar.

Inga beslut av ideerna togs.

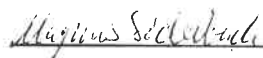
§12.

Mötet avslutat.

Vid protokollet:


Hans Melcherson

Justeras:



Magnus Söderbäck



Christian Söderbäck



FOLKEBÅD

Tyrebakken 7. 5300 Kerteminde
09 - 32 28 41
Lavonsvej 5. 6000 Kolding
05 - 53 35 35

Glasfiber er tidens
byggemateriale til både
- fordelene er utallige
PRIS-, VEDLIGEHOLDELSSES-,
og STYRKEMÆSSIGT

SELVBYG ELLER
SEJLKLAR
FORLANG BROCHURE

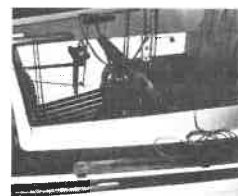
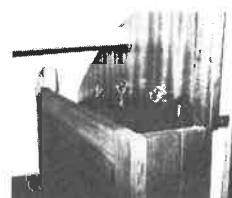
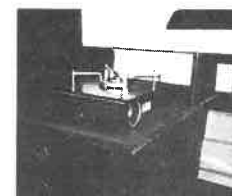
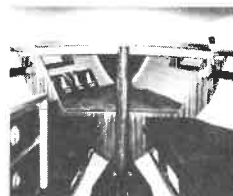


FOLKBOATS  FOREVER

FOLKEBÅD

Tyrebakken 7. 5300 Kerteminde
09 - 32 28 41
Lavonsvej 5. 6000 Kolding
05 - 53 35 35

FOLKEBÅDCENTRALEN VINDER PÅ DETALJERNE
HVER GANG!



Sejl, cockpitpressenninger, cockpitelte, motorer, motorbeslag,
sejl, master, bomme, ror, spilerstager, apteringsdele, forluger,
lanterner, batterier, ankre, køle, veste og alt i beslag.

EN DYR GNUTTA FART ?

Det är viktigt att ha en snabb båt när man seglar. Sedan den värsta hysterin nu lagt sig kring ståhöjd och antal kojplatser tycks marknadsförare och konstruktörer nu ha inriktat sig på att få fram snabba båtar. Att segla fort har alltid varit eftersträvarsvärt inte bara för kappseglaren utan även för långfärdsseglaren. Det höjer utan tvekan seglingens tjusning att se vattnet glida förbi snabbt och att kunna göra långa dagsetapper. En viss tävlingsdrift torde finnas hos alla människor, och att segla förbi båtar i skärgårdsleden brukar höja stämningen ombord även om man turistseglar. Även marknadsförarna har förstått detta och vid introduktioner av en ny båttyp är det nu gängse att låta en mer eller mindre professionell besättning kappsegla en vässad båt för att få några fina resultat att använda i reklamen.

I denna artikel kommer det att tas upp de konsekvenser för säkerhet, bekvämlighet och manöverbarhet som en alltför ambitiös strävan efter fart kan få. Frågeställningen är viktig eftersom många konstruktörer kanske redan gått för långt i sin strävan att få fram en snabb båt. Ambitionen kan också vara att få hyggliga fartresurser hos en båt som gjorts bred och hög för att få stora inneutrymmen. Havskappseglingen har på senare år starkt influerat marknadsförare, konstruktörer och seglare. RORC-regeln medförde i början av 70-talet "RORC-bula", stora genuor och litet storsegel. Denna modevåg har nu gått över genom ökad insikt, och införandet av IOR-regeln och de revideringar som har gjorts på denna. Fortfarande influeras dock familjebåtarna starkt av havskappseglarna, och bästa sättet att skapa sig ett namn som båtkonstruktör är att åstadkomma en framgångsrik havskappseglingsbåt efter gällande mätregel.

Vid konstruktion av en familjebåt eller en båt avsedd för entypskappsegling bör konstruktören vara ytterst försiktig med att överföra värderingar från extrema kappseglingbåtar.

LYS-tabellens tillkomst har, trots vissa mindre brister, givit en enastående möjlighet att bedöma olika konstruktioners fördel ur fartsynpunkt, och den ständiga diskussionen om köllängd, mastheadrigg mm bör kunna föras på ett mer sakligt plan. Denna artikel är en strävan i den riktningen och vill ifrågasätta vissa konstruktioners lämplighet.

Tendenser

De faktorer som kommer att tas upp till diskussion här är segelytan, segelytans fördelning på stor och fock, lång eller kort köl, och rodrrets konstruktion. Tendensen senare år har gått mot kort köl, stora försegel och negativ roderaxellutning. En viss reaktion har dock märkts mot detta och kanske är vi på väg mot en båt som är en lycklig syntes av olika skolor. Duktiga konstruktörer som t ex Lars Olov Norlin och Peter Norlin tycks dock ha vitt skilda uppfattningar om hur en familjebåt ska se ut. Som exempel på olika skolor kan väljas Folkbåten, och mot denna jämföra en båt av kvartstonnarutseende. Många av de detaljer som finns på ton-båtarna återfinns på de flesta nykonstruerade familjebåtar.

Fartvinsten

Hur stor fartvinsten i varje enskilt fall blir är svår att säga. Oftast utnyttjas fartvinsten till att göra båtarna bredare för att få ökad beboelighet. LYS-tabellen ger varje båt ett tal som är proportionellt mot båtens snabbhet på rundbana i medelhård vind. Om man jämför likstora båtar finner man att fartvinsten blir 0 till 3 % för båtar som ritats efter kvartstonnaridealet jämfört med konventionella båtar. Som exempel tages Folkbåt (LYS-tal 1,00), IF-båt (LYS-tal 1,01), och mot dessa jämföra Accent (LYS-tal 1,01) och mer extrema kvartstonnare (LYS-tal 1,03).

Förlorar man något ?

Nedan kommer för- och nackdelar med olika konstruktionsdetaljer att diskuteras.

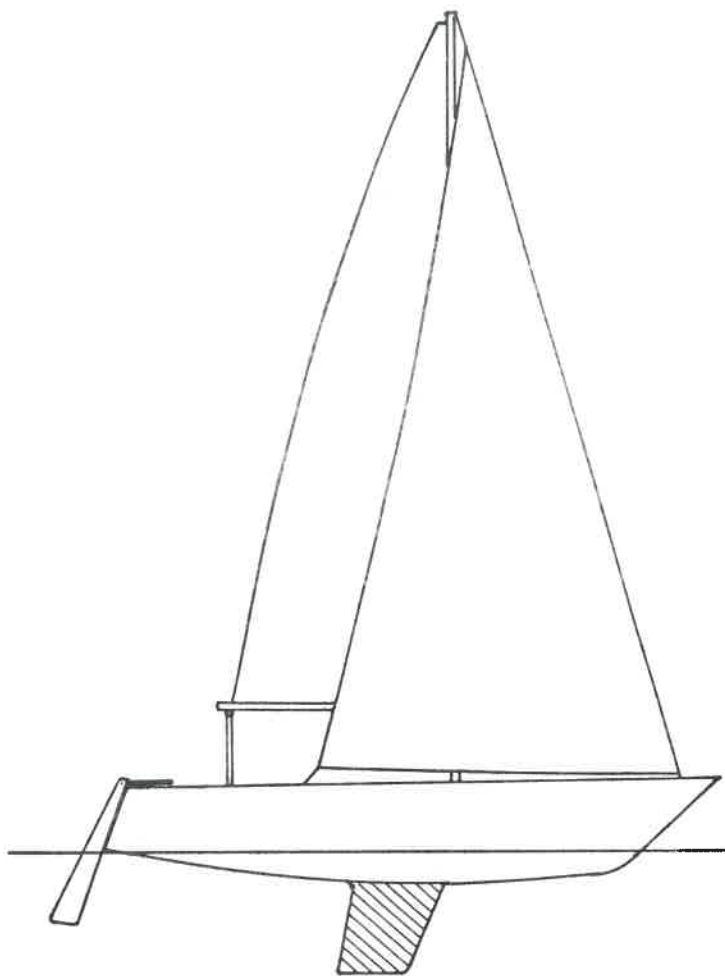
Stor segelyta

Att uppnå ökad fart genom stor segelyta är det enklaste sättet. Det medför förstas att seglen måste revas vid en låg vindstyrka, vilket är olämpligt på familjebåten. Brydsamma situationer uppkommer lätt vid byig vind. Vid bedömning av en båts fartresurser bör man därför ha i minnet att båtens snabbhet kanske till stor del beror på stora segel vilka ej kan användas till familjesegling. Seglen måste kanske revas vid så låg vindstyrka som 7 - 10 m/s. En flitigt annonserad båt med 33 m² segel och 800 kg kölvikt kan tas som exempel. Förmodligen skulle det inte skilja någonting i LYS-tal mellan en Folkbåt och en kvartstonnare om Folkbåten försågs med en segelyta som måste revas vid motsvarande vindstyrka.

Stora försegel

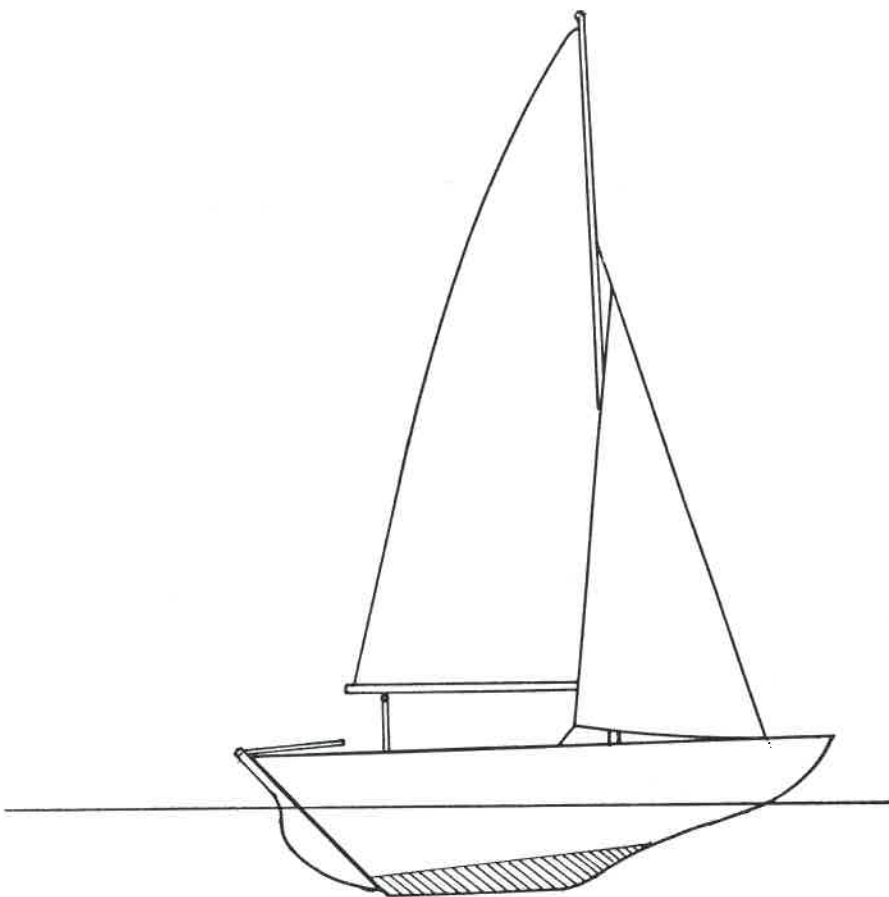
Stora genua och litet storsegel är en kvarleva från en regelmiss i havskappseglarnas mätregel och börjar mer och mer försvinna till förmån för mindre försegel. Den dragande kraften hos ett segel som sitter fäst på ett stag blir 15 - 25 % större jämfört med ett segel på mas enligt vindtunnelförsök. En mastheadrigg med stor genua bör därför ge ökad fart. Vad får man då betala för detta?

Figur 1.



1/4-tonidealet:

Typiska mått: Lvl: 6.20 . Bredd: 2.60
Djup: 1.40 Segelyta: 32
Kölvikt: 850



Vinklarna i figur 2 motsvarar 25 graders roderutslag hos två vanligt förekommande båtar.

Stagvändningarna går långsammare och är arbetssammare, vilket är en nackdel främst vid kryss i trånga leder eller vid segling ut och in i hamnar.

Genuan skymmer sikten. Detta torde vara en mycket vanlig orsak till kollisioner vid bankappsegling. Vid segling i för hård vind, exempelvis en snabbt påkommande åskby, är en båt med litet försegel betydligt lättare att handha. Man hårdskotar då focken samtidigt som man har lite slack i stören och båten går att segla lugnt och fint. Motsvarande teknik går inte att tillämpa på en båt med dominerande försegel. En genua är också besvärligare att reva än ett storsegel.

Vid dominerande försegel hamnar masten långt bak i båten i förhållande till lateralplanet. Detta ökar risken för skärningar vid slörar med spinnaker. Att ha ett så stort storsegel att båten lätt kan kryssas för enbart storseglet är en fördel bl a vid manövrering i trånga hamnar. Man seglar då ut för enbart stören och hissar focken då man är ute på fritt vatten.

Rodret

Vid farter under 5-6 knop för medelstora båtar svarar vattnets friktionsmotstånd mot båtbottnen för den största delen av båtens totala motstånd. Det är därför viktigt att ha så liten våt yta som möjligt, medan skrovets form i övrigt ej har så stor betydelse i dessa farter. Detta har frammanat delat lateralplan d v s separat roder och köl. Rodren har härvid ofta fått en olycklig utformning.

Att kalla en båt för "havskryssare" som har ett frihängande roder på akterspeglin utan stagnation av köl eller skeg verkar tveksamt ur hållfasthetssynpunkt. ("Skeg" är en liten sparat köl som rodret är fäst vid.) Denna konstruktion kan man tycka hör hemma inomskärs och kanske främst på segeljollar. En väsentlig aspekt är roderaxelns lutning. På många båtar med negativ akterspegel och utan påhängande roder lutar rodrets vridaxel liksom akterspeglin nedåt-bakåt. Man finner här till viss del förklaringen till dessa båtar's dåliga slöregenskaper, framför allt för spinnaker i frisk vind. Vid frisk slör blir alla båtar lov- giriga och detta torde vara den situation vid segling då man mest behöver ett effektivt roder. Detta för att hålla ner båten och undvika obehagliga skärningar. Ett roder med negativ roderaxellutning förvandlas i denna situation från ett sidoder till ett höjdroder. Detta ger dålig sidokraft och ökar den vanliga tendensen hos breda båtar att aktern, och därmed rodret, lyfts upp ur vattnet. Att rodret sitter långt akterut ger visserligen stort svängande moment, men tyvärr också stort lyftande moment på båten. Den vinkel som rodrets sidkraft bildar med horisontalplanet kan lätt räknas ut. Kraften blir uppåtriktad vid nedativ roderaxellutning, och nedåtriktad, d v s suger ner aktern vid positiv roderaxellutning.

Sidkraftens vinkel mot horisontalplanet (v^0):

$$\operatorname{tg} v = \frac{\sin a}{\sin b} \left(\frac{1}{\cos b} - \cos b \right)$$

a^0 är roderaxellutningen

b^0 är roderutslaget

Kölen

I denna fråga har, trots att den diskuterats till leda, väsentliga aspekter blivit endast ytligt belysta. Att en kort och djup köl är effektivare vid normal segling torde alla vara ense om. Den har mindre våt yta och mindre ändskiveeffekt. Ändskiveeffekt kallas den vattenströmning som sker från läsidan till lovertssidan under kölens underkant. Ändskiveeffekten leder till en icke önskad tryckutjämning och till en virvel som själ energi. Allt ledande till en långsammare båt.

Vad får man då betala för den effektiva korta kölen?

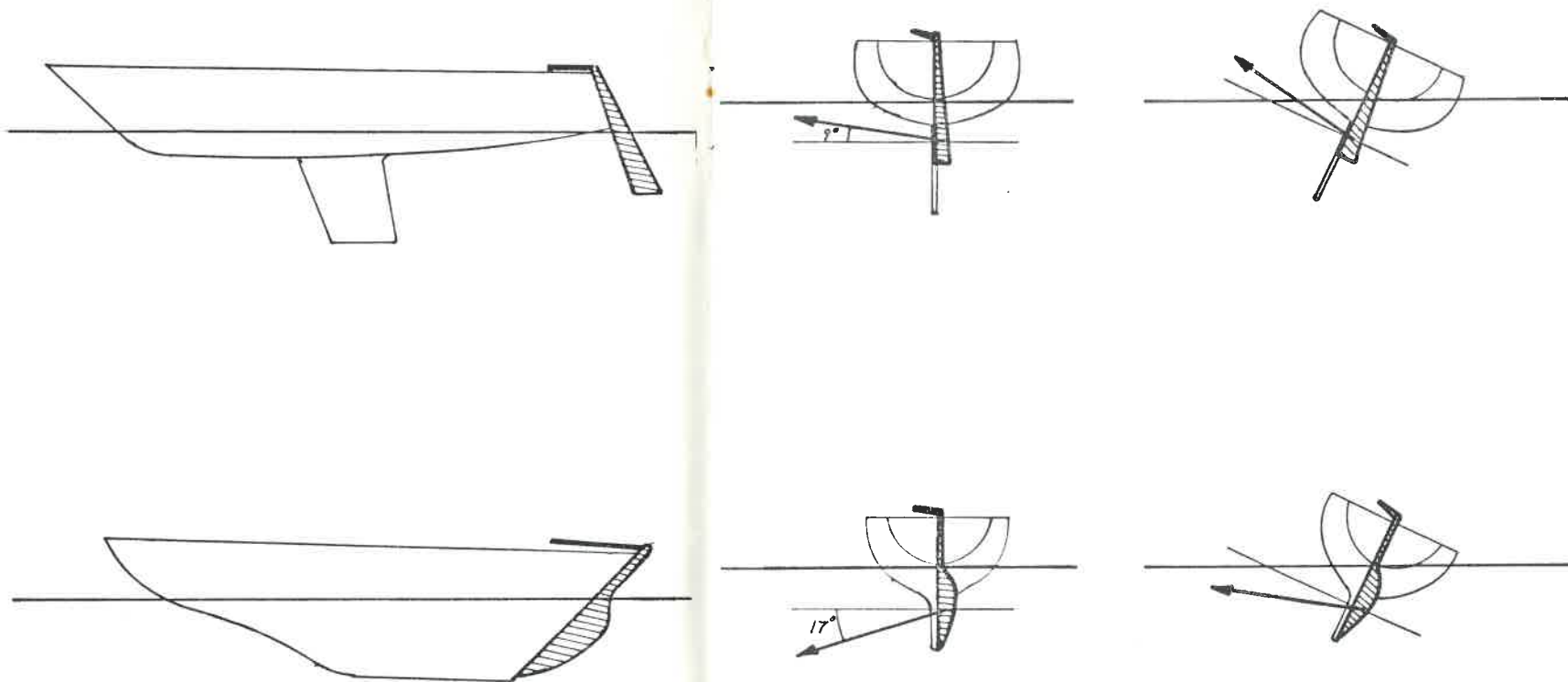
De faktorer som tidigare diskuterats är framför allt kursstabiliteten, hård gång i motsjö och hållfastheten.

Beträffande kursstabiliteten så gäller att en långkölad båt är kursstabilare och alltså bekvämare att segla, framför allt i sjögång. Motsatsen brukar kallas för "sportighet" i reklamen. Ökad kursstabilitet är en fördel vid familjesegling och kappsegling då båten tröttar besättningen mindre. Vid kortkölade båtar med separatroder kan önskad grad av kursstabilitet fås genom att förse rodret med skeg av lämplig storlek.

En kortkölad båt går i allmänhet hårdare i motsjö eftersom den i allmänhet är relativt flatbottnad. Gör man en flatbottnad båt V-format förlorar man mycket av den korta kölens fördel eftersom då ändskiveeffekt fås längs en lång sträcka under båten och även våta ytan ökar.

Att konstruera skrovinfästningen för en köl så att den håller vid en grundkänning är fullt möjlig, i alla fall på måttligt stora båtar. Generellt sett är det dock en nackdel ur hållfasthetssynpunkt med en konstruktion som ger så stora påkänningar på kölinfästningen som en kort köl gör. Stort ansvar vilar på fabrikanter och plastarbetare. Hittills har alldeles för många båtar legat uppe på varv med skador efter grundkänningar för att problemet ska anses löst. Utan att vara närmare insatt i det hela kan man konstatera att teoretisk beräkning av kölinfästningens hållfasthet vid grundkänning måste vara ett synnerligen delikat problem. Man har att göra med mycket stora krafter och materialet glasfiberplast som är ett inhomogent material med olika elasticitet och hållfasthet i olika riktningar. Det största problemet är dock kanske att det rör sig om en stötkraft vars storlek är helt beroende av konstruktionens elasticitet. Att göra en stark infästning räcker ej om den därmed blir styv. Den uppkomna kraften är helt beroende av konstruktionens förmåga att fjädra. Detta är ett direkt resultat av Newtons gamla lag som säger att "kraften = massan x accelerationen". Den uppkomna kraften är alltså direkt proportionell mot accelerationen (eller i detta fall decelerationen) vilken i sin tur är direkt proportionell mot den sträcka som köl-bottenkonstruktionen kan ge efter innan brott uppstår. Om kölinfästningen klarar en deformation på 1 cm fås alltså dubbelt så stor kraft som om den klarar 2 cm. Eventuellt kompliceras det hela ytterligare av egensvängningar som uppstår i konstruktionen.

Figur 2.



Vid krängning blir rodrets sidkraft ^{st mer} vinkel
uppåtriktad vid negativ roderaxel vinkel
än vid positiv. Ger sämre svängande
och lyfter rodret och aktern.

För att öka "bromssträckan" skulle kölen i framkanten kunna förses med en deformationszon av exempelvis mjuk bly, något som dock veterligen ej tillämpats. På detta sätt skulle påkänningen på kölinfästningen kunna minskas till hälften eller en tredjedel. Slutsatsen av ovanstående resonemang blir att man ej bör köpa en kortkölad båt om ej sjöfartsverket stickprovsvis testat båttypen med praktiska grundstöttningsprov. Vid köp av begagnad kortkölad båt ska förstas kölinfästningen inspekteras ytterst noggrant.

En kort köl överstegras lättare än en lång köl. Med "överstegras" menas att vattenströmningen på kölens lovartssida blir full av virvlar (turbulent). Detta fås vid låga farter och stora sidkrafter. Man får exakt samma effekt som då en flygplansvinge överstegras och tappar sin bärighet. Den praktiska konsekvensen av detta erfar man då man ska lägga ut från en brygga eller manövreras i en trång hamn. Vid kappseglingsstarter och vid kryss i grov motsjö torde det också förekomma. En kortkölad båt hasar då rakt i sidled tills den fått upp farten så mycket att kölen fått grepp i vattnet d v s slutat överstegra. Effekten förstärks av den kortkölade båtens mindre totala yta på lateralplanet. En normalt kortkölad båt överstegrar vid ca 20° avdrift medan en långkölad överstegrar vid ca 40° avdrift. Detta innebär alltså att då man har en överstegrande köl, t ex vid krysstart från brygga eller efter stopp i en våg, måste båten manövreras så att ovanstående avdrifter upp-nås innan kölen åter får grepp i vattnet. I praktiken innebär det att man tvingas falla av och släcka på skoten. Det är ingen tillfällighet, eller beror på ovana besättningar, att så många kortkölade båtar väljer att gå för motor ut och in i hamnar. Särskilt inte om kort köl kombineras med en rigg med dominerande försegel.

Sammanfattning

Vill man ha en relativt snabb, bekväm, säker och lättmanövrerad båt ska man välja en båt med måttlig segelyta och dominerande storsegel. Kölen bör vara relativt lång. Separat roder behöver dock ej innebära någon nackdel. Rodret bör vara kraftigt dimensionerat och om det ej sitter direkt på kölen bör det ha en skeg. Rodrets rotationsaxel ska luta nedåt-framåt eller möjligen vara lodrät, absolut ej luta nedåt-bakåt.

Detta torde vara idealet för en familjebåt eller en kappseglingsbåt för entypsegling. En sådan båt går som på räls i de flesta situationer, men borde teoretiskt sett bli långsammare än en båt med motsvarande mått och segelyta som byggts enbart för att vara snabb. Det är förvånansvärt att det i praktiken skiljer sig så lite i fart, vilket LYS-tabellen vittnar om. Särskilt om man korrigerar för att båtarna behöver revas vid olika vindstyrkor.

Referenser

Vill läsaren fördjupa sig i teorin bakom ovanstående resonemang rekommenderas serien om seglingsteori i Båt för alla 2/77 - 8/78, vilka kan lånas på alla välsorterade bibliotek. Författaren är docent i hydrodynamik vid Chalmers, och serien är skriven någorlunda lättförståeligt.

Värdefulla synpunkter på hur en sjöduglig och lättmanövrerad båt bör se ut kan också fås i Richard Henderssons: "Single handed sailing", International Marine Publishing Company, USA. Den bygger på erfarenheterna från en mängd mer eller mindre kända ensamseglingar och gör väl anspråk på att vara "ensamseglarens bibel".



BERGASTIGEN
510 41 SJÖMARKEN
SWEDEN
TEL. 033 - 541 24

SEGLÉN SOM GÅR
BRA I ALLA VINDAR
GULDPOKALEN 2:A OCH 4:A
SM 2:A
RANKING VÄST 1:A



S 1249 BENGT JARLFELT

SM-79

Svenska Mästerskapet för Nordiska Folkbåtar arrangeras den 16 - 20 juli av Nyköpings Segelsällskap.

Basen för mästerskapet förläggs till NSS' klubbholme Broken belägen omedelbart norr om Örsbaken i hjärtat av Sörmlands skärgård. Banan placeras i inloppet till Örsbaken mellan Hävringe och Lillhammaren.

På Broken har NSS sedan tio år ett klubbhus med storstuga, kök och kontorsrum för kappseglingssekretariatet. Precis i anslutning till huset ligger en dansbana till fromma för krumma seglarben.

Nyköpings Segelsällskap som bildades 1889 firar i år sitt 90-års jubileum med att arrangera Folkbåts-SM, ett Riksmästerskap för vardera Rival 22, Smaragd och Safir. Samt en jubileumsregatta den 30/6 - 1/7 som tillika är regionsmästerskap för Folkbåtar. Dessa sistnämnda seglingar utgör ett utmärkt tillfälle till genrep inför SM.

För de seglare som tar sina båtar landvägen till Nyköping ordnas sjösättning vid Nyköpings Varv. Varje dag kommer båtturer att ordnas mellan nyköping och Broken för att underlätta för familjemedlemmar och andra åskådare att se tävlingarna.

Övriga upplysningar finns i inbjudan men ifall Du önskar mer information så ring gärna Benny Carlsson 0155-82720.

Nyköpings Segelsällskap och speciellt folkbåtskillarna hälsar Er hjärtligt välkomna till årets mästerskap.



Båtförmedling till SM

Till årets SM i Nyköping kommer vi att på försök att skapa en båtförmedling. Detta skall gå till på följande sätt:

DU som har en Folkbåt här på Ostkusten men som ej känner Dig tillräckligt van och säker för att ställa upp på ett SM ringer OFK's kontaktman och ställer Din båt och Dig själv (som gast) till den båtpool som bildas. På detta sätt har Du chans att som gast få lära Dig mycket om kappsegling från en mer erfaren skeppare från en annan kust.

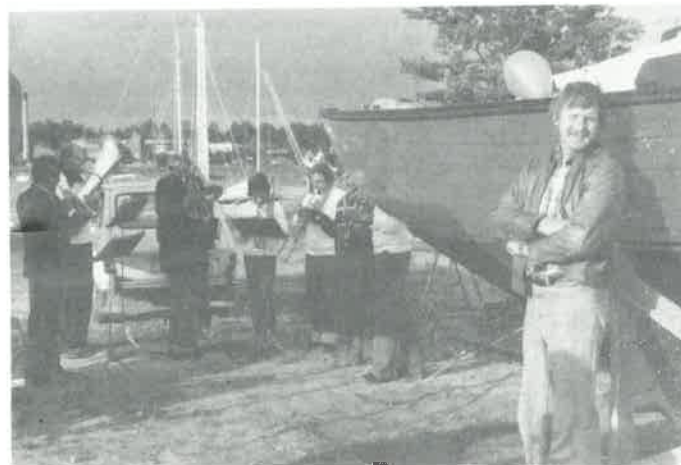
DU som är en erfaren skeppare från en annan region och som av olika skäl ej vill transportera Din båt till Nyköping ring kontaktmannen och anmäl Ditt intresse.

Kontaktman för denna båtförmedling är Benny Karlsson, Marsvägen 24, 611 00 Nyköping. Tel 0155/827 20 (hem). Benny förmedlar endast kontakten mellan de som vill låna och låna ut båt. Alla detaljer beträffande anmälan, försäkring, tredje gast o s v får den som lånar ut respektive lånar båt komma överens om. Det är viktigt att både Du som vill låna ut och låna båt ganska snart anmäler Dig till Benny då såväl förmedling som planering inför SM:et tar tid.

OFK's styrelse

Vägning vid SM

Vid årets SM måste samtliga båtar uppfylla viktsbestämmelserna. Detta innebär ju att båtarna antingen ska vara vägda (reglernas punkt 5.1) eller uppfylla kraven enligt inredningsmetoden (reglernas punkt 5.2). Vill Du väga båten, men har svårt att ordna det själv så kan Du få vägt lördag 14/7 kl. 10,30 på Nyköpings varv. Det ligger ca 1 distansminut utanför Nyköpings hamn på nordsidan av farleden. Kostnaden beror på hur många det blir och hur snabbt det går, men torde ej överstiga 40 kr/båt. Anmälan senast 30/6 till Benny 0155/827 20 eller Anders 0490/326 66. Ring ej till Seglarförbundet och fråga efter Din kölvikt, vi tar båtnumren och tar reda på kölvikterna.



OSTKUST-TIPS



1979 blir ett aktivt folkbåtsår på Ostkusten med SM och landskamp mot Finland. För dem som tänker kombinera dessa med semestersegling kan kanske några tips vara på sin plats. För dom som gillar att följa seglingsbeskrivningar kan Åke Janhems eller Kryssarklubbens böcker rekommenderas, Kryssarklubbens skärgårdskarta innehåller många nyttiga uppgifter om affärer, hamnar m.m. Personligen tycker jag att man klarar sig bra enbart med sjökort, men att det kan vara kul att under vintermånaderna föra över uppgifter från seglingsbeskrivningarna till sjökortet. Sjösportkortet rekommenderas ej då de ger dålig överblick. Allmänt kan sägas att om man vill vara lite för sig själv bör man gå vid sidan om leden. En helt egen ankarvik är ofta svårt att hitta i juli, men chansen är större om man viker av inåt land än om man går utåt ytterskären. Skärgården börjar vid Påskallavik söder om Oskarshamn. Upp till Oskarshamn går en vacker inomskärsled, men tyvärr är det ganska gott om sommarstugor här. På en sjökortsupplaga som nu är ca 5 år gammal drogs leden på ett ställe (ca 3 nm norr Påskallavik) i en omotiverad krok ut runt ett par små öar. Mindre bra eftersom det endast var en halv meter djupt där. Norr om Oskarshamn går en mycket vacker inomskärsled med gott om naturhamnar. Smalt och krokigt som en slalombana, olämpligt för kryss. Figeholm är ett trevligt ställe att proviantera på med en mysig liten gästhamn. Väljer man att gå utomskärs bör man inte missa ett besök på Blå Jungfrun. Någon skyddad hamn finns ej, men en bukt på öns norra sida är bästa landningsplatsen. I Byxelkrok på Öland rekommenderas restauranten Sjöstugans mat. Trollskogen, en nationalpark på Ölands nordostliga udde, kan nås härifrån eller från Grankullaviken vilken dock är långgrund och dålig hamn. Vid Kråkelund, norr om Simpevarps kraftstation, breddas skärgården och det är gott om naturhamnar och alternativ till sjökortsleden. Överhuvudtaget är det mindre båtar här än norr om Västervik, men före den 10:e juli inskränker fågelreservaten, som här är talrika, på rörelsefriheten.

I Västerviks gästhamn är alltid massor med båtar och det brukar vara trevligt att promenera på bryggorna. Restaurang Slottsholmen är ett garanterat bra håll-igång-ställe. På Fiskartorget säljs härlig fisk på förmiddagarna. Visfestival hålls här varje år i Stegsholms slottsruin. Brukar vara mycket stämningsfullt även om jag kanske tycker att det på senare år blivit lite väl stökigt med publik som kommer dit mer för att det är ett jippo och mindre för att lyssna på musik. 1979 hålls visfestivalen 9 - 12 juli och vill man vara helt säker på att komma in förköper man biljetter på tel 0490/103 32. Alla brukar dock få plats. Norr om Västervik kan man gå inomskärs genom Gränsö kanal och därigenom slipa besvärlig sjö utanför Sladö om det är hård pålandsvind. Harstena är vackert men brukar vara nedlusat med båtar. Gott om alternativa leder till sjökortets. Fiskarudden, utanför Valdermarsvik och Arkösund är bra provianteringsställen. Följer man leden finns anslag här och var där rokt fisk säljs. I Slåtbaken mynnar Göta Kanal. Bråviken är det få som seglar in i men har man barn ombord kan det kanske vara bra att veta att det går att lägga till alldeles vid ingången till Kolmårdens djurpark. Ingen skyddad hamn finns, men efter att ha lagt till vid en brygga alldeles vid "Lövgata" i sjökortet är det bara att promenera upp för en backe till entrén. Oxelösund domineras mest av industrier och är väl inte direkt pittoresk. Fina gästhamnar och rikligt med affärer m.m. Nyköping är en vacker stad men ligger lite "off the way" om man seglar längs kusten. Utanför Nyköping precis vid leden norr om fjärden Örsbacken ligger Broken, NSS klubbholme. Här hålls varje år första helgen i juli en stor och populär regatta. Folkbåtarna seglar här om Ostkustmästerskapet som är öppet även för seglare från andra regioner. Ostkustmästerskapet går i år 30/6 - 1/7 och anmälan kan göras till 0155/40 00.

SM seglas här 16 - 19/7 på havsbana, medan man annars seglar på Örsbaken. Före Landsort tar man av om man ska till Mälaren eller vill gå inre vägen till Stockholm. Ganska tråkig väg upp förbi Södertälje. Nynäshamn är ett industri- och handelscentrum som det går pendeltåg till Stockholm från. Närmaste vägen in till Stockholm går förbi Saltsjöbaden genom Baggensstaket, en farled som mest liknar en skogsback. Stockholm har dåligt med gästhamnar. Bäst är nog att ligga någonstans utanför och åka buss eller tåg in till stan. Vaxholm, Dalarö, Furusund m fl centra är handelsplatser, men knappast värda ett besök i övrigt. Sandhamn kan vara kul att ha varit i och det är alltid roligt att se båtar och folk där. Den gamla lotsbyn är pittoresk. Bäst ligger man på Lökholmen tvärs över sundet dit KSSS kör färjturer. Ekholmen ligger jämte Saxaröarna ca 5 km nordost Vaxholm. Det är Vikingarnas SS klubbholme och här går i år Finnkampen. Vaxholmsbåt går in till Stockholm. Att segla regatta på Ostkusten är nog lite annorlunda mot på andra ställen. Klubbarna har i allmänhet en klubbholme kring vilken aktiviteterna centreras. Som typiskt exempel kan väljas Vikingaregattan som varje år hålls på Ekholmen helgen före midsommar. På fredagen lastas båtarna och man beger sig ut till Ekholmen där bastu, seglarsnack och en och annan ströggrogg fördriver tiden medan båtarna droppar in. På lördagen två seglingar och fest på kvällen. En enormt fin stämning brukar skapas runt hamn och dansbana. På söndagen en segling, prisutdelning och hemsegling. Fortsätter man norrut förbi Furusund har man 22 nm öppet vatten över till Åland eller möjligheten att t ex via Väddö kanal gå uppåt Öregrund. Mellan Väddö och Öregrund ligger en fin skärgård med måttligt med båtar. Till sist några ord om Gotland. Visby är en enormt vacker stad, men hamnen är trång och vid sydvästlig vind skvalpig. Bättre är att ligga i Lickershamn ca 15 nm norrut där det även finns fina sandstränder.

Anders

Störst igen!

Det kanske kan vara intressant med en jämförelse med aktiviteten i andra klasser. Följande siffror är hämtade från Svenska Seglarförbundets verksamhetsberättelse 1978:

Antal startande båtar:

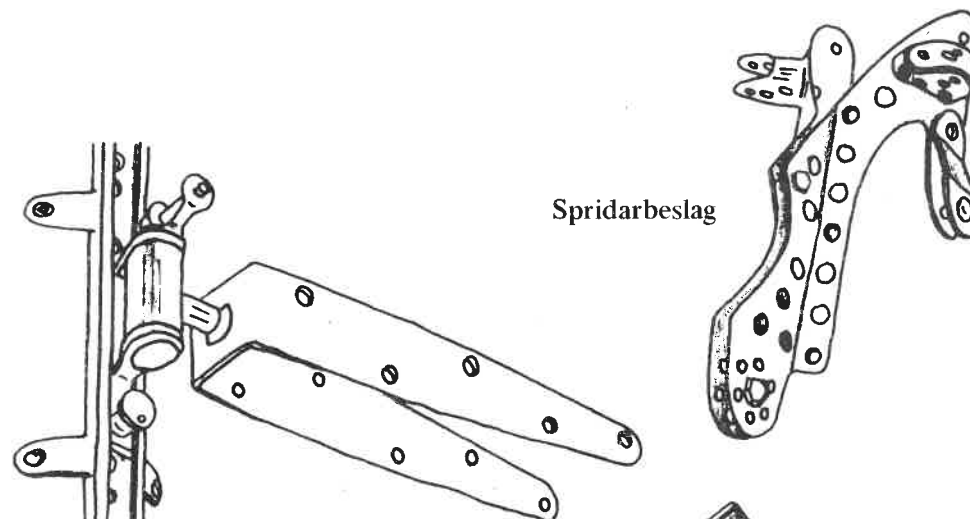
	<u>SM (KM)</u>	<u>Internationell</u>
Folkbåt	38	62 (Guldpokalen)
Mälar-30	37 (KM)	
IF-båt	36	34 (NM)
Maxi-77	28 (KM)	
Mälar-22	28 (KM)	
H-båt	25	?
Skärgårds-22	17 (Sk-pokalen)	
Rival-22	17 (KM)	

Märkligt är att Folkbåts-SM blev störst även -78 då vi ändå hade ett relativt litet SM. Anmärkningsvärt är även att 30% av totala antalet M-30.r ställde upp på deras KM, även med beaktande att de är mycket samlade i Stockholm - Mälaren-området. Roligt är att Stararna har fått ett uppsving med 45 båtar i deras internationella SM. Hur många som var dittrallade utlänningar förtäljer ej siffrorna dock. Man slås av dissonansen mellan aktivitet och publicitet, t ex i båtpress.

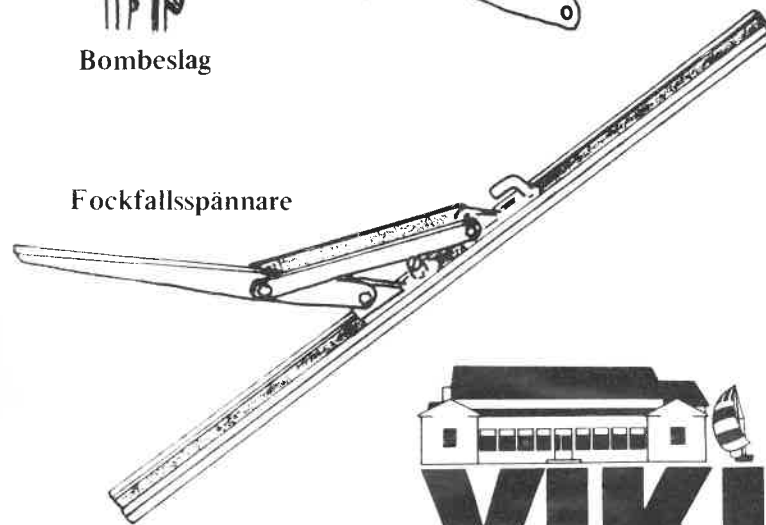
FOLKBÅTSBESLAG

Utöver vårt ordinarie sortiment (Seldenkatalog) finns även i vår butik en hel del specialbeslag för Folkbåt.

Ex. Mastring i rostfritt, träspridare i ask, H-skena, uthalarbeslag i rostfritt, underdragna vinschar i rostfritt pris 275:--/st, osv.



Bombeslag



Fockfallsspännare



GKSS båthamn Långedrag
Box 5087, 421 05 Västra Frölunda. Telefon 031/ 29 86 30

BOTTENHAVET

Nu börjar det närma sig igen, värkänslorna trycker snart på. Det är bara ett par månader kvar så är det rätt årstid igen.

Det program som följande sommar bjuder, är i stort detsamma som föregående kappseglingssommar. Tråkigt nog verkar det som Folkbåtsklassen håller på att dö ut här på Norrlandskusten om man undantar Härnösand, här har vi fortfarande 11 st Folkbåtar. Vi har ännu inte sett alla båtar på startlinjen i någon segling. I augusti körde vi en improviserad ärtsoppa-varm punch-segling, då fanns 8 st ädla träfolkor på startlinjen.

Vid de flesta kappseglingar är vi annars mellan 4 - 7 båtar per start. Norrlandsmästerskapet som numera är permanent lagd till Ulvöregattan, samlade endast 4 st båtar, vilket jag anser ganska svagt, likaså DM för Ångermanland (Härnösand), trots att det "tjatats" på dem som ej ställer upp. Blir det ingen förändring till det bättre kanske Folkbåtsklassen dör ut inom ett par år och det vore ju tråkigt för en så lämplig klassbåt. Ett SM i dessa trakter kanske skulle kunna ge en "kick" åt rätt håll? Någon plastfolka har inte synts till eller hörts av här på Norrlandskusten, så den vägen blir det knappast någon aktivering av klassen. För övrigt tycker jag att en begagnad träfolka är det absolut mest prisvärda alternativ som finns att få tag på i hela norra Europa. Så har för övrigt varit de senaste åren, därför är det otroligt konstigt att folk springer omkring och köper de mest otroliga plastkonstruktioner i Folkbåtsstorlek för onödigt stora slantar. Postgången fungerar ganska "rassligt" därför fick vi ej med några resultat från sommaren -78, de kommer här:

Norrlandsmästerskap

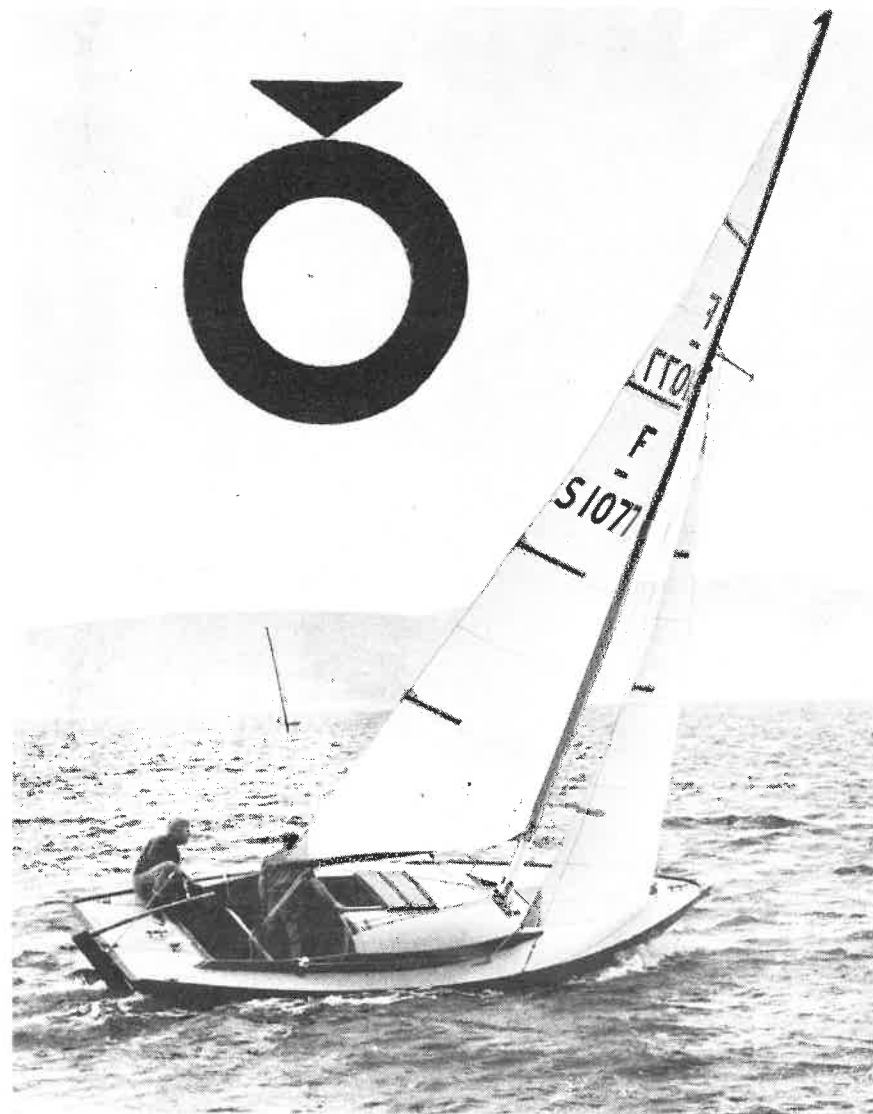
1. Sune Karlström 1178 Längtan
2. Nisse Norrbin 1179 Eulalia

Distriktsmästerskap Ångermanland

1. Sune Karlström Längtan
2. Anders Ahlin Båthilda

Väl mött på sjöhavet -79

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 11130 Stockholm 08-113521

OSTKUSTEN

1979 blir ett mycket aktivt år för Ostkustens Folkbåtseglare. Skall man döma av senaste årsmötet — som var mer välbesökt än någonsin — är också många av våra seglare "på huggöt" och tänker satsa på denna säsong.

När detta läses har vi just avslutat en serie teorikvällar med regler (Sten Wiberg), segeltrimning (Stefan Winberg på Gransegel) och taktik (Olof Björland). OFK har värmöte den 18 april (separat kallelse) och sedan bär det iväg till San Francisco för sju stycken förhoppningsfulla OFK:are.

Ett träningsläger under erfaren ledning kommer att arrangeras under Kr. Himmelsfärdshelgen där vi i praktiken får omsätta våra lärdomar från teorikvällarna. Sen kommer det laddade regattaprogrammet slag i slag. Vårt regionsmästerskap går traditionsenligt i Nyköping 30/6 - 1/7. Efter många turer är det nu bestämt att SM går i Nyköping 16 - 20 juli. Direkt från SM går vi upp genom Stockholms skärgård till VSS klubbholme "Ekholmen". Dit kommer också våra finska folkbåtswänner för att utkämpa "landskampen om Sven Salens pokal mån-tisdag 23 - 24 juli. Då finnkampen går i direkt anslutning till SM bör vi kunna ställa upp med ett maximalt starkt lag och våra finska gäster kan ej vänta någon artighet från värdlandet Sverige som i år tänker vinna efter fem raka nederlag. Förutom seglingarna kommer även kringaktiviteter typ varpaspel, korvgrillning och bastubad att arrangeras och vi hoppas på stor uppslutning av såväl kappseglare som familjeseglare i eskadern från Nyköping.

Förutom detta har vi givetvis hela vårt ordinarie regattaprogram. F n finns det två rankinglistor här på Ostkusten, nämligen i V:a Mälaren och i Stockholm.

För V:a Mälaren gäller följande seglingar för rankingen 1979: 9 - 10/6 Torshälla SS, 16 - 17/6 SS Svearna, 11 - 12/8 KSS/KSK, 18 - 19/8 Västerås och 25/8 SS Svearna. Poängberäkning enligt platssiffermetoden och de fyra bästa resultaten räknas. Kontaktman Håkan Alm 016/354544.

För ranking i Stockholm gäller "Stockholmsserien" deltävlingar: 19 - 20/5 Mälaregattan, 26 - 27/5 Slandö, 9 - 10/6 Gäddis, 16 - 17/6 Vikingaregattan, 11 - 12/8 Getfoten, 25 - 26/8 Årsta, 8 - 9/9 Vega och 15 - 16/9 SSS (SSS har även DM:et). Poängberäkning enligt platssiffermetoden och de bästa resultaten i fyra deltävlingar räknas. Kontaktman för "Stockholmsserien" är Jens Siebolds 08/682395.

Full fart hela säsongen som synes. Dock har vi inte en enda aktivitet under pingst- och midsommarhelgen utan vi kan då i lugn och ro avnjuta fågelkvittret i skärgården.

OFK's styrelse



ELVSTRÖM



SEGEL

JOHN ALBRECHTSON

ÄNGHOLMEN, VÄSTRA FRÖLUNDA, TEL. 031/29 55 51

WETTERN

Det börjar våras vid Vätterns stränder efter en kall och besvärlig vinter.

Med en halv meter tjock is kommer vårseglingarna säkert att bli något senare i år. Men Folkbåtskillarna och tjejderna ger sig inte, dom är i full gång med vårutrustning och nybyggnation.

Folkbåtsbeståndet har ökat med två st Lysekils-skrov i vinter, det är Anders Wittbeck och Christer Nilsson med flickor som kämpar hårt för att komma med till start i första vartävlingen.

Glädjande är att trä-folkorna stannar kvar i klubben, nyblivna ägare är Olle Bengtsson och Leena Pärviainen vilka kommer att bli svåra konkurrenter i sommar då båda har varit framgångsrika jolleseglare i tvåmansbåt.

Vi har pejlut in stämningen för årets SM vilket förmodligen kommer att bli rekorddeltagande från Vättern, ca 10 båtar från Motala SS och 5 st från Vadstena och Sommen. Detta beror säkert på de fina framgångarna i SM Lomma, Guldpokalen Malmö samt Sessanpokalen i Finland.

Vätternseglingarna har ett späckat program under vårsäsongen så det finns stora möjligheter till träning före årets SM.

Vi börjar årets klubbseglingar den 9 maj vilka fortsätter 6 onsdagskvällar, sedan blir det pokal-seglingar den 12-13 och 26-27 maj.

CSS Karlsborg arrangerar regatta den 2-3 juni

SSV Vadstena " " " 15-17 "

Motala SS " regionsmästerskap den 9-10 juni

Motala 1979-03-13

VÄTTERNS FOLKBÅTSKLUBB

Jörgen Bengtsson
Y Bengtsson

Till rors på kryss i 500 M

Besättningar ombord på: F 172 MATILDA Christel o "Coma"
F 308 SIGUN Karin, Micke o Berra
F 693 GABINA Lotta o "Sommen"

Samtliga Motala SS

Undertecknad är allt i allo ombord på F 693

Tanken föddes någon gång under hösten -77, när båtar tagits upp på land och man började drömma om nästa säsong.

Några av Vätternseglingarna skulle ta sjövägen till SM-seglingarna i Malmö. Av de fem Motalabåtar som ska delta blir vi tre som tänker segla dit. För jobbigt, tyckte somliga, men man vet som bekant inte förrän man provat

Så står vi där en dag klara för avgång. Kvällen innan avresedagen avverkas de första 6 av 30-talet slussar i Göta Kanal och båtar förtöjs i Borens hult. Här träffar vi Göteborgsfolkan EUDCAVOUR med skeppare och gast, de tänker också gå ostkusten till Malmö. -Det kan ju tyckas långt hem till "framsidan" om man befinner sig på landets östra sida, så i händelse av hemlängtan hade man tagit en dunk "äkta saltvatten" med sig ombord.

Efter att ha sovit en sista natt i stan ger vi oss tidigt iväg till båtar. Vi hinner inte mer än dit förrän "Coma" kommer underfund med att han glömt nåt hemma - seglen. Regnet hänger i luften och det är allmänt ruggigt. Gänget ligger ändå inne med glada miner och höpp om bättre väder. Vi lossar och ger oss av över sjön Boren, en sträcka på några sjömil. Ösregn. Och då vinden uteblir får vi dra igång snurrorna.

Åtskilliga slussar och broar senare blir det så dags att lägga av för dagen. Slussvaktarna säger gonatt klockan åtta på kvällen efter en tolv timmars arbetsdag, och vi har hunnit fram till världsmetropolen Snöfvelstorp. Binnikemasken börjar göra sig påmind och det ska bli fint att få något till livs. Middagen består idag av köttfärsgröta. Vi har kommit överens om att utöva storkök; en besättning varje dag. Den efterlängtdade grötan blev det inget av, då färsen råkat bli vackert grönskimmrande och luktade apa. Får bli korv istället. Smakar underbart. Ordentligt trötta går vi till kojs och somnar sött till flygfäns surr.

Följande morgon hänger vi på låset för broöppning. Slussar, broar, väntan, trängsel och klantskallar. Men det är vackert i kanalen. Kor står och blänger på sidorna och det är lummigt och grönt. "Sommen" har tagit med sitt instrument på resan. Inte gitarr men - trumpét. Det blir soloövningar mellan slussandet. Kossorna uppskattar visst inte mässingsmusik, för de glör dumt på oss och lägger benen på ryggen.

Under andra dagen når vi kanalens slut, Mem. Fendrarerna åker av och seglen hissas. Det känns som en lättnad efter all motorgång. En fin dragen för oss med spinnaker ut över Slätbaken. Natthamn blir Ekholmarna i Gryts skärgård. Här ligger en seglare som klart visar sitt missnöje över att få grannar i viken. Vi avskräcks emellertid inte, utan laddar upp för middag som sedan förtärs på berget strax före midnatt.

Varje morgon blåses revej. Då har man som gäst plikten att sätta flaggen på plats. När vi nästa morgon gör denna rutin, riktas av någon anledning ett antal illmariga blickar åt vår käre grannes håll, men han har tydligen lättat ankar tidigare.

Stäven vänds mot Västervik. Här är som vanligt svårt att hitta bryggplats; det tycks inte finnas en enda, vi behöver tre. På något sätt får vi en tamp iland men får promenera över ett gäng båtar för att nå kajen.

Från Västervik beslutar vi göra KLIPPET. Så blir det. Efter en för tidig revej börjar navigeringen mot Kalmar - eller Borgholm. Nu börjar vi också kryssa, det kommer vi att hålla på med till vi har Malmö i sikte. Vädret är sådär. Solen lyser endast med sin frånvaro, men huvudsaken är väl att man inte är så mulen själv.

Under KLIPPET råkar vi ut för vissa missöden. Ombord på Matilda har man fått tjall på motorfästet och tvingas segla med motorn i sjön. På Sigun härjar racerbajs. Lyckligtvis är man tre personer ombord, då en bemannar pytsen och en hänger i stagen. Dagarna blir långa och vi turas om att segla och navigera vilket fungerar bra. Det är väsentligt att dela sysslor och ansvar under en sån här segling för att inte tröttna.

Strax norr om Oskarshamn, utanför Simpevarp, är ett svärnavigerat avsnitt i sjökortet. Vi väljer att lägga ut en kurs utom-skärs för att slippa gå in i denna slalombana av sjömärken. I höjd med Blå Jungfrun, sitter jag vid pinn och "Sommen" har s k bingjtjänst. Det hörs ett krack - och bommen har spruckit. Den relativt nyinköpta storen är försedd med en för tunn tamp i liket, varvid den sliter sig ur skåran i bommen och den spricker. Vi får fortsätta med seglet bundet i bonnocken, typ Mirror-jolle.

Vinden har stadigt hållt sig S-SV i några dagar nu. Det blir långa slag mellan Oland och fastlandet. Det har blivit mörkt, men ibland lysas himlen upp av ett hejdundrande åskväder, och vi tycker det får räcka att gå till Borgholm.

Emsfyrarna som ska leda oss in i hamnen är så gott som omöjliga att upptäcka, då staden är duktigt upplyst om natten, vi tror vi har hamnat i Las Vegas. Till slut hittar vi leden till hamnen och gör oss klara för angöring. Det är ingen ide att försöka ta sig in i gästhamnen då utprickningen inte går att se i mörkret. Det får bli den yttre piren. Lagom som vi lämnar leden och bereder oss på landstigning brakar helvetet loss. Himlen öppnar sig och sparar inte precis på nederbörden. Det dånar i däck och på två minuter är det mesta genomblött.

När båtarna är förtöjda är klockan 0115. Lyckliga att vara i hamn pustar vi ut efter en 18 timmar lång segling. Knappt har vi tagit ner seglen förrän "Coma" faller en kommentar som i det närmaste gör att man får spader; -I morrn gör vi KLIPPET, va?! Han är aldrig omöjlig, den mannen. Som kvällsmat varsin snaps och sen somnar vi på stubben.

Klipplet uteblir följande dag, då väderrapporten utlovar ändrad vindriktning från S till N, framåt kvällen. Det kan bli lagom att invänta medvinden och få tillfälle att laga bommen. (-Och göra stan.) Det annonseras om en visfestival i slottsrutinen, och det får bli avslutningen på denna välbehövliga slappardag.

Av den nordliga vinden blev intet. Istället fortsatt kryss söderut, dessutom med en nordlig ström på ca 3 knop. Man får ibland känslan av att bara segla fram och tillbaka i O-V riktning. Det blir några futtiga distansminuter till Mörbylånga. När vi ligger här kommer Eudcavour inseglandes, sen blir det gitarrspel på göteborgska, sång och varm glögg.

Nu har vi bott i våra Helly-Hansen och oljeställ i närmare en vecka. I motsats till sjöfarare på norrgående, som ofta förekommer iklädda T-shirts och badbyxor, glatt vinkandes åt oss Michelingubbar. -Det gäller att se glad ut.

På grund av den ständiga överspolningen i den hårda kryssen tvingas vi stänga till för och ruffluckor. Allt är fuktigt och luktar ganska illa. Det ges heller inga tillfällen att torka grejerna då vi seglar till solen gått ned och dagen anlant. Ombord på Sigun gör man en smart anordning med tappar tvärs genom ruffen att lägga dynorna på, för att slippa vätan underifrån. Hyllorna som tapparerna är fastgjorda i ger dock vika i den hårda sjön. Det var kul så länge det varade, sa finnen.

I Kristianopol får vi några uppskattande ord av en ägare av en Swan 41, som sett oss natten vi seglade in i Borgholm. -Det såg tufft ut! Sânt stärker en.

Vi kämpar på mot Hanöbukten. Vinden vrider förstas till SV, vilket innebär fortsatt kryss. Havet är gropigt och vi får präktiga sjöar över oss. Man får titt som ofta lämna burkarplatsen för att gå ner och länsa. I kölsvinet flyter en soppa av saltvatten, mjölk och tomater, -ändra på om man blir grön i feiset.

Skärgården har ändrat karaktär och det blir glesare mellan hamnarna. Här blir det även lite problem med det dialektala; sydsvenska-öschötska, två ytterligheter, funkar visst inte riktigt. Vi går vid ett tillfälle in i Gislövs läge. Här varnas man i sjökortet för drivande sandbankar. Vi gör en lov i hamnen innan vi hittar bryggplats. Då står där hamnvakten på bryggan, fäktar med armarna och skärrar något vi kan höra, men dessvärre inte förstå. -Suck, och där sitter vi stadigt fast i en sandhög på vift. Det var alltså vad vi varnades för. Man kan känna sig dum ibland.

På trettonde dagen når vi Falsterbokanalen. "Göteborg" lämnar oss här för att kolla nattlivet i Falsterbo. Snurran på Sigun har här sett sina bättre dagar och Matilda får bogsera. Kanalen passerar och vi kan sätta segel igen. Nu är det bara ett stenkast kvar till Lommabuktens SK. Undanvind, -kan väl aldrig stämma. Vår flagga som varit undanstoppad de senaste dagarna, kommer på plats. Matildas och Siguns gick båda överbord i Kalmarsund. Vi kan sätta oss tillrätta i sittbrunn, som omväxling. -Har tydligen fått ett jack i baken efter en tid på relingslisten. Vi tar en hutt för Malmö, det tycker vi oss vara värda.

Väl framme i Lomma mottas vi av de två andra MSS-arna "Peppy" och "Ping" med besättningar. De har kommit minuterna innan, efter en 5-timmars resa på landsvägen. Ganska bra tajmat.

Som någon sa, blev det en jobbig resa, men väl så rik på upplevelser och intryck att ingen har ångrat dagen vi startade vår tripp mot dessa sydligare breddgrader.



Krumelurer från sötvattnet

Denna tidnings red. vill att vi skall presentera oss och visst vill vi det. Vi vill så mycket, precis lika mycket som alla andra folkbåtseglare landet runt. För de 99% som inte känner våra förhållanden, kan vi berätta att Sommen är belägen på gränsen mellan Östergötland och Småland. 12 landmil i omkrets och med flera hundra öar. Sjön är djup och stränderna är branta. Vattnet oförorenat och gott, duger till både drick och disk, men kanske helst i nämnd ordning. Här finns massor av tilläggsplatser, både naturliga och andra där man är välkommen och allt helt gratis, inte helt oväsentligt för en smålänning.

Från att 1959 vara den yngsta båttypen på Sommen så är den nu snart den äldsta och varför vi älskar den behöver ju knappast förklaras i Folkbåtsnytt, men den passar ju så bra nästan överallt. Annars dominerar även här de runda "köttbullarna", de med bakugn och komplett navigationsutrustning, men vad skall man med allt detta till när man ofta har så nära till land att man ropandes kan få reda på förhållandena. Nästan samma sak med förnödenhetssidan, där man alltid med en tur på några sjömil kan nå någon av de små lanthandlarna som har öppet sju dagar i veckan och tillhandahåller vad man behöver alltifrån hembakade kringlor till gott gemyt. Detta sistnämnda beroende på att alla samhälls damer i någotsånär mogen ålder deltidsarbetar där med påföljd att ingen klagar på vare sig varor eller priser och butiksinnehavaren gnuggar nävarna. Trevligt eller hur? Nu undrar ni kanske vad detta har med själva seglingen att göra. Inte ett skvatt, men vi måste ändå betona att det är så mycket man vill göra på en sommar som av de flesta av oss betraktas som för kort. Någon har sagt: "Att leva är att välja" och nog skall man veta att valet är svårt. Visst vill vi ut på kusten och kapsegla ibland och gör det också, men det är förenat med en hel del bekymmer i o m biltransporten, något a la Sven Holm häromsistens. Dock vet vi ju att den som får komma ut och segla t.ex. ett SM, alltid lär sig en massa nytt och går sedan bättre på hemmaplan. Vi har dock haft ett litet bekymmer här och det skapades av spinnakerns införande. Allt färre båtar ställde upp och förklaring finns. Vi använder oftast våra "flickvänner" i varierande åldrar som gästar och man kan förstå deras bekymrade miner när spinnakern blåser ut i 90 graders vinkel från masten med skot och allt, när man vet att de trivs bäst skötandes kaffepannan med ena handen, radion med den andra och dessutom läsandets Allers. Eller när man med spinnakerns bistånd dräsar rakt igenom en vassrugge som vuxit sig stor och duktig sen man gick här sist, då känner man sig kanske frestad att lossa fallet och låta den segla ensam dit den helst vill. Nu förstår nog läsaren av detta raljanteri att man under rådande förhållanden inte kan fara fram som en Varg-Larsen av brutalaste sort utan i stället gå på mjukare linjer. Danskarna har ju f.ö. argumenterat detta ganska väl och vi har slagit in på deras bog och gör ett provår utan spinnaker. Visst känner vi ansvar för segelmakarna men hoppas de klarar sig ändå. Om inte, kan vi kanske kompensera med någon extraflock.

Vi hälsar alla våra vänner folkbåtseglarna i förhoppningen att när detta går i press, vårsolen gjort sitt så man åtminstone slipper gräva tunnel genom snömassorna för att komma åt flytetyget med slipmaskinen, för dit skall man ju.

Tranåsfamiljerna

SÅ GICK DET TILL * * * * *

Man behöver väl inte direkt vara en Folkbåtsfantast för att tycka, när man efter ett besök på vårens båtmässor travat igenom en djungel av båtar som av konstruktörer och tillverkare fått de mest skilda former och utseenden. Nu är jag väl lite fantast i alla fall ty när jag väl hemma i Motala beger mig ut till båtuppläggningsplatsen och går i den långa raden av Folkbåtar känner jag nog en hel del för denna mysiga båt-typ. Plasten har ju här också gjort sitt intåg Gula - Vita - Röda - Blå skinande blanka skrov varvade med fernissade "ögon stenar" bildar en fin blandning efter Folkbåts-gränd som raden populärt kallas. När Folkbåtar och Motala nämns tillsammans ute vid kappseglingar landet runt kommer nästan alltid en sak på tal Ivar William och hans mycket välbyggda och snabba Folkbåtar, vilka av de flesta bedöms som något alldeles extra. Jag tog kontakt med bröderna Karl-Ivar och Dag William som nu driver AB Motala Båtvarv efter faderns död för att få lite vetskap om hur en Williams Folkbåt kom till. Ivar William började bygga dessa båtar år 1948. Bordläggningen skulle givetvis vara i lärk. Han gick själv ut i skogen och valde ut de träd som såg bra ut, var med vid sågning och uppläggning av virket. Det fick ligga i minst två år och lufttorka sedan ångtorkades det så det fick en lämplig torrhetsgrad. Han valde sedan med omsorg ut bordläggningen så att ådringen stämde i ett vackert mönster. De Williamsbyggda båtarna blev sedan lätt igenkända på sin vackra bordläggning samt vissa detaljer t.ex. ventiler, ruffsargar och förlucka. Ett exempel på hur uppskattad en Folkbåt kunde bli berättar Dag om.

En Stockholmare fick sin båt sönderslagen i en storm, båten hade kostat ny 22.000:- kr, var försäkrad för 25.000:- kr, reparationen kostade 40.000:- kr, ägaren hade att välja på att ta 25.000:- kr eller en båt i likvärdigt skick, men föredrog själv att kosta reparationen utöver de 25.000:- kronorna. För han ville ha sin gamla båt tillbaka i det skick den var före olyckan.

1966 lämnade den sista Folkbåten varvet då hade det byggts ca 70 st. Och de hoppas jag seglar än på olika vatten runt om i Sverige.

Åke Holmberg



TILL SALU

FOLKBÅT FS 1018	Tel. 0141-19850
FOLKBÅT FS 1113	Tel. 031-156474
FOGH-SEGEL -78	Tel. 08-837299
ÖRTENGRENSTÄLL -76	Tel. 08-604505

Segel till din Folkbåt.

Nytt segelmakeri med kappseglingserfarenhet.

Folkbåtsseglaren Bertil Engdahl startar nu eget segelmakeri under namnet Stjärnsegel. 1978 års segel har ytterligare förbättrats. På västkusten har Hans Larsson och de andra Folkbåtsseglarna under hösten 78 gjort jämförande tester mellan olika Folkbåtssegel. Resultatet blev till vår fördel. Hans har bytt sitt danska segel till Stjärnsegel.

På ostkusten har nr 1255 vunnit det mesta (Stockholmsserien, Ranking mm.) med segel av vår design. Vi har nu ytterligare förbättrat lättvindsegenskaperna och denna säsong kommer 1255 att ha hela garderoben från Stjärnsegel.

Introduktionspriser under våren.

Stjärnsegels storsegel pris 2.095:–
(jämförpris 2.400:– – 2.770:– – dec 78).

Stjärnsegels fock med fönster 945:–
(jämförpris 1.055:– – 1.188:– dec 78).

Stjärnsegels spinnaker 1.150:–
(jämförpris upp till 1.800:–).

Våra priser tål att jämföras.

Garanti

Våra kunder ska känna full trygghet. Därför lämnar vi 3 års garanti på arbete och material på alla våra segel.

Dessutom fri höstöversyn.

Under garantitiden bjuder vi också på fri höstöversyn. Det innebär att den som seglar med Stjärnsegel startar varje säsong med fräscha pålitliga segel.

Beslag till Folkbåten

Beslag och riggdetaljer till Folkbåten – de allra senaste och riktiga beslagen för den kräsne kappsegelaren eller familjeseglaren. Begär prislista. Då vi själva har lång erfarenhet av folkbåtssegling vill vi påstå att vi kan Folkbåtsbeslag bättre än de flesta.

När det gäller Folkbåt fråga oss på Stjärnsegel – det lönar sig alltid!



STJÄRNSEGEL AB
Strandvägen
450 81 Grebbestad
Tel 0525/104 56

ÅSSÅ KOMMER DET EN FOLKBÅT

Mel.: Åsså kommer där en gosse

C
Åsså kommer där en FOLKBÅT
med en stäv liksom en rakkniv vass
Seglen (alt. Brännvin) har vi en
påsse
seglar om varenda ton-barkass
C7 F
FOLKBÅTEN står ni i påsse
för varje dag, varje dag, varje dag
FOLKBÅT köper varje gosse som tar
en klar, tar en klar, tar en klar

FOLKBOAT BLUES (Ostkustvisa)

Mel.: Five two, eyes of blue

Bör ha gitarrkomp.

C E7
- Folkboat blues, here it goes
A7
Låt oss sjunga Folkboat blues
D7 G7 C-G#7-C
En blues till våra Wooden shoes
C E7
- Hit och dit, av och an,
A7
kryssa vi och sen vi fann
D7 G7 C
att Röstens Minne racet vann
E7
Stick - Alla plasticbåtar, med högt i tak,
A7
.. och genuaschabrak,
D7
... akterut, försvinner snart,
G7
.. men jag nynnar blott och bart:
C
- Folkboat blues
- (Folkboat blues...) visslas.
E7
Stick - Hela Bohusligan, bland makrill och sill,
A7
.. ska vi spöa i år,
D7
.. men vi är blott vana vid plugg och dill,
G7
.. så det vill till att sjön ligger still
C
- Folkboat blues

FOLKBÅTSVISA

Mel.: Flottans kavaljerer...

Folkbåtsgelikar
som lyckligt bekikar
ett nyrynkad segel från skarven
havet adressen
behärskar finessen
fast komma direkt ifrån svarven

I en låda, utav bräder
som man stundom vill kalla för båt
får man ramla o skramla
o vingla o stå i
Åsså länsen, var e den sen
där kom slaget, där gick staget
inga barn e så glada som vi
man vill bitas o rivas
o lyckligen trivas
i en folkbåtsfantasi

Somliga slänger
med statusmojänger
Ballader på längs o på tvären
öppning på spjällen
förhöj decibellen
ett skrik i den blå atmosfären

Men man ligger som man bäddat
i en folkbåtskajuta för två
i en kluckande, suckande
klinkad melodrett
pang i däck, hit me täcket
overallen, under skallen
fick man önska en vattenklosett
man blir glad ner i magen
av räntebidragen
i en folkbåtsmenuett

FOLKBÅTSVISAN

^G
Du ska få min gamla folkbåt när jag dör
Ja, Du ska få min gamla folkbåt när jag dör ^{D7}
För där uppe hos Guds moder finns det inga ^{G7} ^{C7}
segelflöder
Du ska få min gamla folkbåt när jag dör ^G ^{D7} ^G

Du ska få min gamla skrotbänk när jag dör
Du ska få min gamla skrotbänk när jag dör
För där uppe hos vår Herre kan det inte
blåsa värre
Du ska få min gamla skrotbänk när jag dör

Du ska få min gamla flytväst när jag dör
Du ska få min gamla flytväst när jag dör
För där uppe hos Maria kan man simma
i det fria
Du ska få min gamla flytväst när jag dör

Du ska få mina gamla gästar när jag dör
Du ska få mina gamla gästar när jag dör
Dom är gamla dom är kärva, dom får
skotet i en härva
Du ska få mina gamla gästar när jag dör

Du ska få mitt gamla ELVSTRÖM när jag dör
Du ska få mitt gamla ELVSTRÖM när jag dör
för vi kör med GRAHN och "ÖRTEN" för
det är den rätta sörten
Du ska få mitt gamla ELVSTRÖM när jag dör

TILL SNAPSEN

Mel.: Variant av Olle Adolfssons
"stora slagsmålet på Tegelbacken"
(I januari månad år 1903

När jag kom hem med Folkan så tog jag mig en knorr, ^{G7}
för seglena var blöta men hälsen min var torr. ^C
Å då tänkte jag som så, här är bäst att blöta på, ^F ^C
för hälsen torkar snabbare än seglena ändå. ^{G7} ^C

KAMPVISA (Ostkustvisa)

Mel.: Feskarvals i Bohuslän.

(Upptakt: - Pojkar och flickor, pojkar och flickor, sjung en såång
- ^C Ut i det fagra Bohuslän, seglat vi här av bara den.
- ^{G7} Folkor från Östergötland och Småland och Sörmlands län. ^C
- ^C I Bohusligans högkvarter, Kålle och Ada böner ber:
- ^{G7} Från Ostkustgängets raseri, skydde oss Herre Gud. ^C
Refr. - ^{G7} Här seglar vi som äter strömmning, ej sill. ^C
Rösten vill ej räcka till, att vråla: Vi är bäst. ^C
- ^C Saltlaken som vi seglat i, vållade ej nå't bryderi,
- ^{G7} Folkbåtar trivs i salt och sött, i vått och blött. ^C
- I Bohusligans Högkvarter

Refr. - Här seglar vi

SYDKUSTVISA (fritt ur minnet)

Mel.: Anna du kan väl stanna.

Ostkust det är en bra kust, dom sjunger bra,
Västkust det var vår bäst-kust till Vad-ste-na.
Där kom det fram en sydkust, spöar båd öst och väst,
och därför sjunger vi nu de orden
att Sveriges Sydkust seglar bäst.

NORDISK FOLKBÅT I GLASFIBER



Tillverkade av LYSE PLAST AB, Pl. 2925, 450 30 Brastad
Tel. 0523/408 22

Återförsäljare



albrechtson-hasse ab

St. Badhusgatan – Verkstadsgatan Tel. 031/12 42 20, 11 85 63

MEDDELANDE

Till Folkbåtsklubbarna

Stockholm 18/3 -79.

1. Kort rapport från Seglardagen: De viktigaste besluten:
 - Ett förslag från styrelsen om att varje båt som kappseglar ska ha tävlingslicens hänsköts till styrelsen för vidare utredning till Seglardagen 1980. Tanken var att man varje år ska betala ca 80 kr för att få denna licens. (Min egen åsikt om detta var, att vi ej bör ha licens).
 - Frågan om rekommendation av kölbåtsklass (Albin Express e.d. ??), hänsköts till styrelsen att utreda och komma med förslag till Seglardagen 1980. (Diskussionen på denna punkt var livlig och tidvis tråkig tycker jag).
 - En enhetlig taxa ska gälla för rikstränaren Anders Larzons tjänster. (Detta kan innebära att han lättare kan utnyttjas av andra än Stockholmare).
2. Småannonser är nu inbokade i :

På kryss&Till rors	och 5/79
Båtnytt	6/79
Båt för Alla	5 och 7/79
Vi Båtagare	4 och 6/79
Segling	ca 3 eller 4/79

Anders Olsén