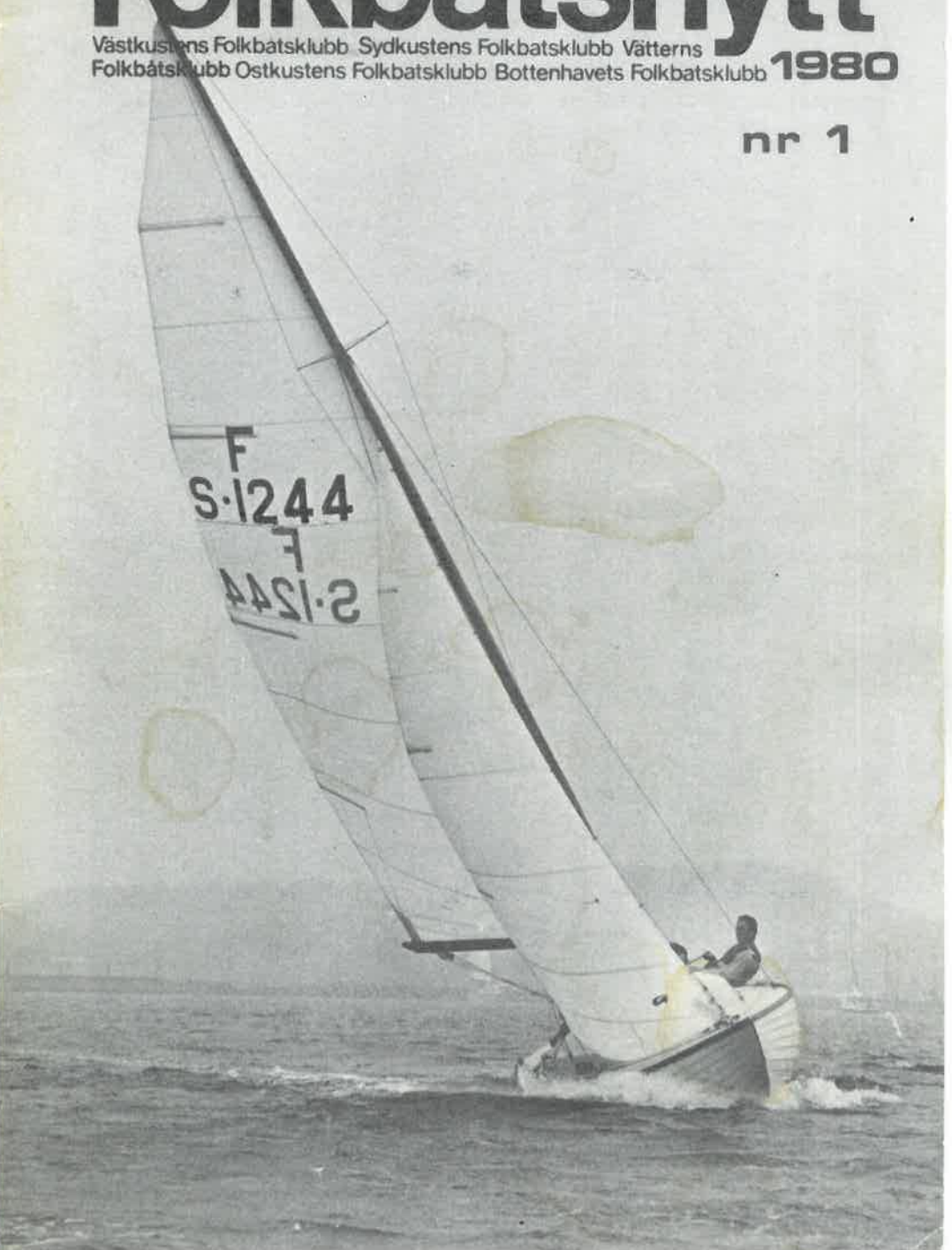


Folkbåtsnytt

Väst kustens Folkbåtsklubb Syd kustens Folkbåtsklubb Vätterns
Folkbåtsklubb Ost kustens Folkbåtsklubb Bottenhavets Folkbåtsklubb

1980

nr 1



STÖRST

- igen! Största kölbåts-SM 1979.
37-66 startande FOLKBÅTAR på
SM sista åren. Blir DU med i år?
Bra begagnad båt från ca 25000:-.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:
08/837299, 03/562313, 0611/6901, 040/124546, 0141/1977

ATLET

behöver man inte vara i FOLKBÅTEN.
24 m² krysställ. 30 m² spinnaker.
1050 kg köl. Gärna tjejesättning.
Seglas lätt orevad till ca 12 m/s.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:
031/562313, 08/837299, 0141/1977, 040/124546, 0611/6901

BILLIGT

är det att segla FOLKBÅT. Strikta
entypsregler. Ingen prylhysteri. Bra
begagnad båt får DU från ca 25000:-.
Aktiv klass, störst kölbåts-SM 79.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:

061/6901, 040/124546, 0141/1977, 08/837299, 031/562313

BILLIGT

är det att segla FOLKBÅT. Strikta en-
typsregler. Ingen prylhysteri. Bra be-
gagnad båt får DU från ca 25000:-.
Aktiv klass, 37-66 båtar på SM.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:
031/562313, 08/837299, 0141/1977, 040/124546, 0611/6901

PÅ RÄLS

går FOLKBÅTEN då andra har problem.
Skön att segla, behändig och billig.
Störst kölbåts-SM 1979.
FOLKBÅTEN - folkappsegelaren.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:
0611/6901, 040/124546, 0141/1977, 08/837299, 031/562313

STÖRST?

37-66 startande FOLKBÅTAR på
SM sista åren. 62 på Guldpokalen
78. Blir DU med på SM i år?
Bra begagnad båt från ca 25000:-.
Snacka med Folkbåtsklubbarna:

031/562313, 08/837299, 0141/1977, 040/124546, 0611/6901

FOLKBÅT

Tyrebakken 7. DK
5300 Kerteminde
00945 - 9 32 28 41

FOLKBOATS ♥ FOREVER

Folkebådcentralens
specialerbjudande

EN
OÖVERTRÄFFAD
KONSTRUKTION
GENOM
2000 ÅR

Sv. Kr.
56.500,-

F
D-800

självbygge
inkl. alla
inrednings-
satser, segel
och moms

Begär prislista
och broschyr

KONTAKTMÄN

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET
Anders Olsson
Östra Ekdalsgatan 49
593 00 Västervik
0490/326 66

VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
Bengt Jarfelt
Prillyckegatan 67
425 32 Hisings-Kärra
031/57 49 57

OSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44
117 32 Stockholm
08/69 32 82

VÄTTERNES FOLKBÅTSKLUBB
Anders Jarl
Vändgatan 3
591 00 Motala
0141/119 77

SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
Jan Backman
Davidhallstorg 6
211 45 Malmö
040/12 45 46

BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB
Sune Karlström
Fyrvägen 11
871 00 Härnösand
0611/169 01

Omslags Folkebåten - den suveräna hårdvindsbåten.
Foto Christer Svensson.

Ordförandespalten

Därför Kappsegling.

Kappsegling ger spänning och gemenskap. Åtminstone i Folkbåtsklassen. Att lära sig att, med vindens hjälp, driva sin båt maximalt har ett egenvärde liksom all verksamhet blir roligare ju mer man kan om den.

Spänning kan man få på många olika sätt. Att kappsegla är tämligen ofarligt, men ger trots detta mycket spänning. Ett lämpligt sätt alltså att finna spänning för dagens trygghetsnarkomaner.

Kappseglingens belackare brukar hävda att tävlingsidrott skapar tävlingsmänniskor som lättare hävdar sig genom att konkurrera med varandra än genom samarbete. Det ligger säkert en hel del i detta, men jag vill hävda att det stämmer dåligt in på många tävlingsidrotter, och kappsegling med Folkbåt är en sådan. Åtminstone är det min erfarenhet att Folkbåtssegling skänker ett stort mått gemenskap som ofta sträcker sig långt utanför kappseglingens banan och hamnen. Jag vet många exempel på mycket duktiga kappseglare som fortsätter i -eller börjar med- Folkbåt just för den goda gemenskapens skull. På senare år har kontakterna med utlandet också ökat genom en mängd internationella seglingar där policyn är den att även den som inte tillhör elitskiktet ska beredas rimlig möjlighet att delta. Exempel på detta är San Francisco Cup, Guldpokalen, Sessanpokalen, Landskampen mot Finland.

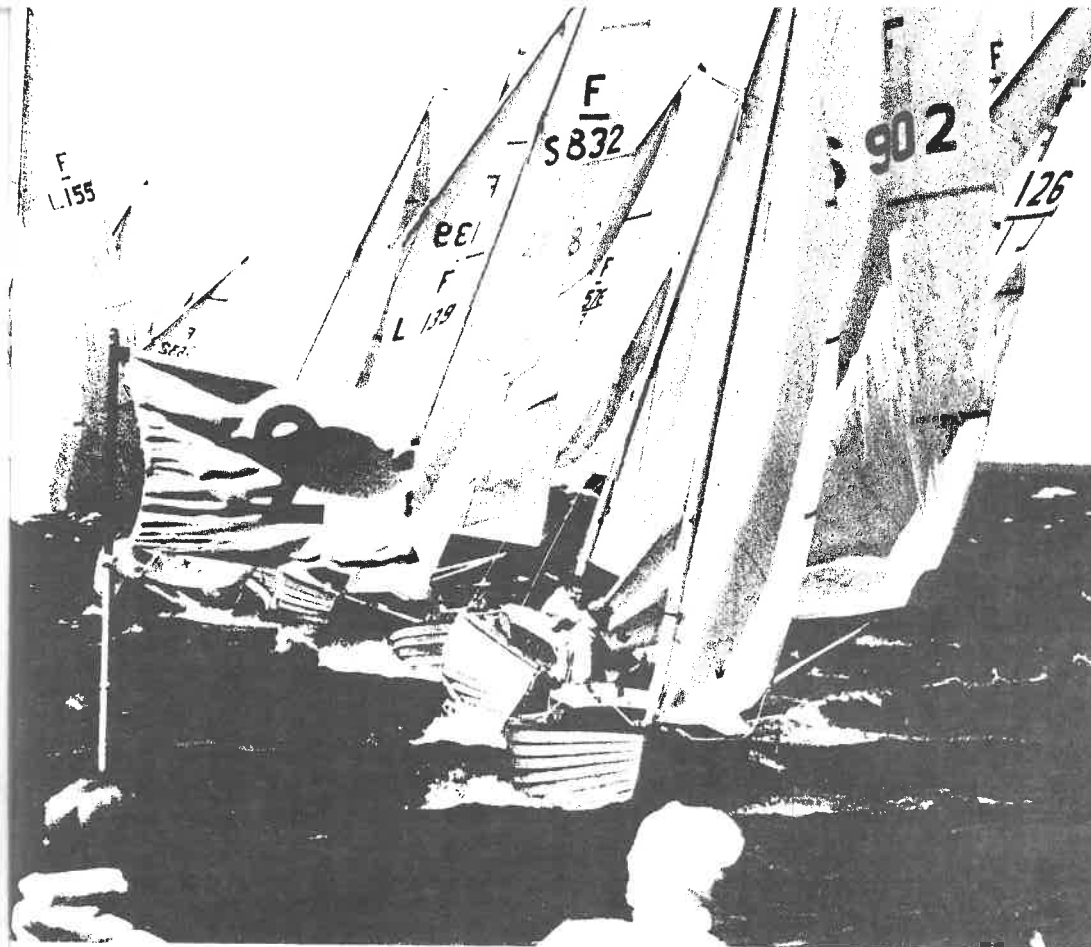
Kappseglingen skapar en mängd tillfällen till spontan och naturlig gemenskap. De eskaderseglingar som mer eller mindre organiserat uppstår till och från SM och andra större seglingar är ett gott exempel. Bastun på klubbholmen på kvällen efter seglingarna är ett annat. Härligt att diskutera livets gåtor i halvmörkret tillsammans med de, tidigare på dagen, arga konkurrenterna. Ett bra sätt kanske att få utlopp för sina aggressioner.

Svenska Seglarförbundets styrelse har, enligt min mening, ganska dålig förståelse för denna sida av verksamheten. Alltför mycket resurser läggs på att få så många medaljer som möjligt i OS. Det är ju i och för sig roligt med OS-medaljer, men då man nu börjar tala om Seglingsgymnasier, Tävlingslicenser (för att finansiera elitsatsningen) osv tycker jag att man är inne på broilertänkande. Åtminstone får inte elitsatsningen direkt gå ut över den mer breddbetonade kappseglingen.

Folkbåtsnytt.

Folkbåtsklubbar turas om att göra Folkbåtsnytt. Just detta nummer tyckte, av någon anledning, alla klubbar att någon annan klubb borde göra. Sedan är turordningen åter säkrad två år framåt. Jag hade länge tyckt att det skulle vara kul att göra ett nummer av tidningen och fick nu alltså ett tillfälle.

Genom att sända ut en mall som alla bör skriva sina bidrag efter (marginaler, rubriker, radavstånd osv) nedbringades det tråkiga och tidsödande renskrivningsarbetet till ett minimum. Det är redaktionens förhoppning att Du, käre läsare, trots detta inte finner lay-outen för pover.



Start i Landskampen mot Finland. En god illustration på den spänning och gemenskap som kappsegling med Folkbåt skapar. (Ur "Sandhamn", Tidens förlag)

Redaktion denna gång är, förutom jag själv, Siv Jansson, Bengt Jansson och Anders Brandin. En sällsynt bra redaktion, om jag får säga det själv, eftersom Siv är sekreterare, Bengt har tryckeri, och Anders är fotograf.

Tillströmningen av bidrag har verkligen överstigit våra vildaste förhoppningar, och vi hoppas att variationen och spontaniteten i bidragen ska tilltala Dig. Ett problem var att få tag på tillräckligt fräsiga foton, men även det löste sig. Problemet är att färgbilder ger dålig bildåtergivning i svart-vitt tryck något som tyvärr kanske syns på några av bilerna i tidningen. Utan att glömma någon vill vi dock ge ett litet extra tack till Christer Svensson som sände oss en hel bunt med suveräna svart-vita bilder.

Hjälp kommande redaktörer att göra en bra tidning genom att sända bidrag och bilder. Att Du inte har en journalists drivna stil och erfarenhet gör inte så mycket. Spontanitet, inlevelse och känsla räcker oftast mer än väl för att kompensera detta.

TRÄNINGSLÄGER

			<u>Upplysningar</u>
VFK. Björlanda Kile	Maj		Bert Andersson 0303/82739
SFK Hanö	10-11/5		Christer Sandberg 0455/29414
OFK Stockholm prel	15-16/5		M & C Söderbäck 08/604505
	Västervik	24-25/5	Anders Olsen 0490/32666
VättFK Motala	17-18/5		Anders Jarl 0141/11977

RANKINGSERIER

		<u>Upplysningar</u>
Stockholm		Björn Zabell 08/837756
Västra Mälaren		Håkan Alm 016/354544
Bråviken NYHET		Dan Yngve 0155/35513
Blekinge		Christer Sandberg 0455/29414
Skåne		Jan Backman 040/124546
Väst kust		Bosse Hougström 031/841316

Den båt som för tillfäl-
let leder Stockholmsserien
får bära Champflaggan
(ca 2 x 2 meter) vid
lämpliga tillfällen.



**21 VINSTER AV 29 MÖJLIGA TALAR FÖR
KARLSHAMNS SEGELMAKERI
PL 1062
292 00 KARLSHAMN
TEL 0454/193 00**

En båtdröm

Många båtägare har tack vare plasten och moderna byggmetoder själva helt eller delvis kunnat bygga sin egen båt med allt vad det innebär av intensiva känslor för fartyget, sjön och seglingen. Att upplevelserna kan vara ännu mycket starkare om båten byggs i trä med hjälp av gammalt hederligt hantverk är ej svårt att förstå. Här följer berättelsen om hur en gammal båtdröm blev verklighet.

Lökholmens Båtvarv

I Geta socken på NV Åland ligger Lökholmen, en liten idyllisk gård i skärgårdsmiljö. Sommaren 1970 tillbringade jag tillsammans med familjen en semestervecka där med sol och sköna bad. Det kom emellertid att bli en annorlunda semester med många intressanta upplevelser. Stugan vi bodde i tillhörde nämligen Georg Österlund, båtbyggare, och i hans båthus fick jag på nära håll inblick i ett mycket fascinerande hantverk. Av världoftande båtbräder och med i huvudsak enkla handverktyg skapades vackra små roddekor, sjösäkra snipor för traktens fiskare men även nöjesbåtar av olika slag. Georg, som i sin ungdom utbildat sig till styrman, kom att bli båtbyggare och båtkonstruktör i stället, till många nöjda sjöfarares stora glädje. Det började med att han, som alla andra skärgårdsbor, behövde en båt. Han tog då helt enkelt och byggde sig en. Men båten blev så bra att en granne köpte den av honom. Samma sak hände med båt nr två och därmed var Lökholmens båtbyggeri ett faktum.

Beställning

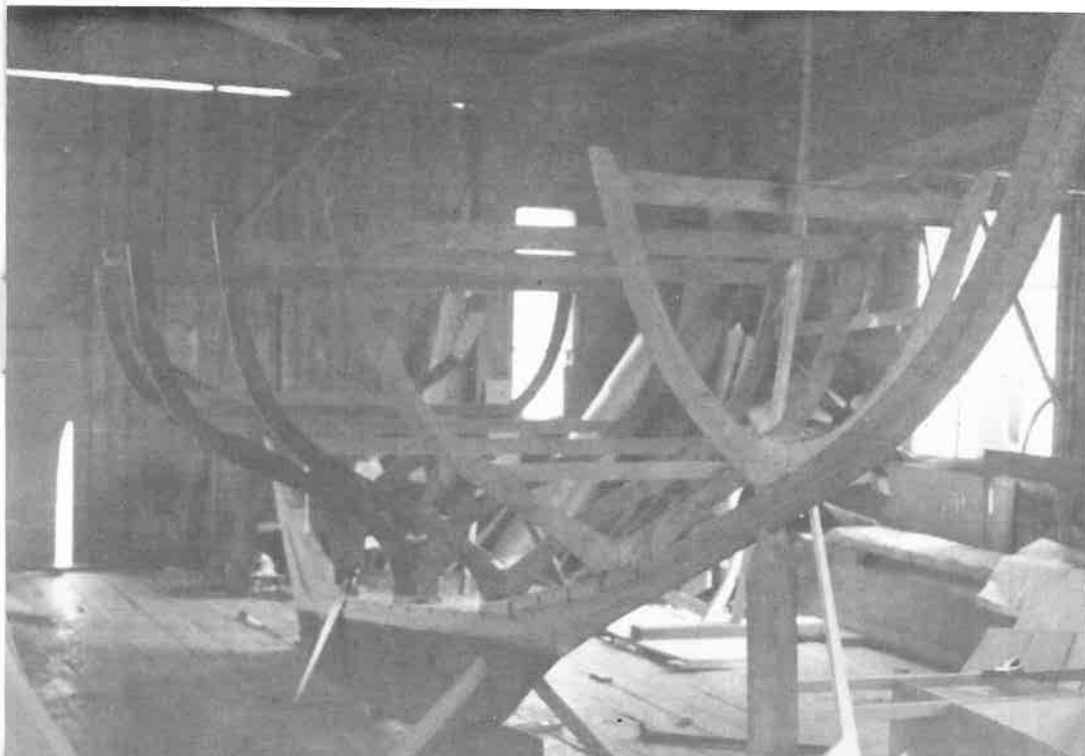
Det blev många trevliga semestrar på Lökholmen och på sommaren -74 hände det ofrånkomliga. Vi beställde själva en båt av båtbyggare Österlund - sedan kvinnorna i familjen hade låtit sig övertalas. Noggranna utvärderingar av tänkbara alternativ startade. Resultatet var givet: Nordisk Folkbåt, en träbåt som passar väl in i bilden. Rejäl men enkel konstruktion, från början avsedd att bli billig i tillverkning. Sjösäker och lättseglad, helt enkelt en idealisk första båt för vår familj.

Kalkyler

Kalkylerna var från början väldigt optimistiska, men svårigheter att hitta leverantörer med acceptabla priser på råvarorna höll på att spräcka planerna. Folkbåtens spridning i Skandinavien underlättade dock inköpen och efter kontakter med gamla båtbyggare fick vi pusslet att gå ihop. Ritningar och byggnadsbeskrivning från Finlands Seglarförbund, järnköl från Eskilstuna, ek från Jakobsberg, båtbräder (svårast) från Åland samt mast, bom, rigg och rostfria beslag från Danmark. För att hålla kostnaderna på rimlig nivå och om möjligt under nypriset för t ex en IF-båt tog vi med i avtalet en stor andel egen arbetsinsats från beställaren. Detta skulle ju samtidigt ge mig en unik möjlighet att praktisera som båtbyggarlärling hos en riktig båtbyggare.

Båthuset på klippan. En smal dörr mot land för bräder
och en bred dörr mot sjön för färdiga båtar. ➔

Skrovet tar form efter de uppställda spantmallarna. ➔



Bygget

Bygget kunde starta. En äkta träfolka kölsträcktes i juni -75 och det gamla fina båthuset preparerades för att för första gången producera en klassad entypsbåt - av mättningsman in i minsta detalj kontrollerad och uppmätt. För Österlund blev nog detta något av en utmaning. Många konstruktionsdetaljer på Folkbåten har lämnats åt båtbyggaren att lösa men hela tiden inom bestämda gränser. Båtbyggarens yrkesskicklighet avgör t ex hur väl bordläggningen harmoniserar med skrovformen, en mycket viktig detalj som i hög grad påverkar båtens utseende.

Först pallades järnkölens 1008 kilo upp mitt i båthuset. På kölen fästes kölplanka, för- och akterstävar. Därefter fästes spantmallar på vilka bordläggningen land för land skall forma skrovet. Efter detta kräver reglerna att en godkänd mättningsman går in och kollar måtten. Till vår stora lycka hittade vi en sådan man på så pass nära håll som i Mariehamn.

Varje bräda nitas till varandra och går hos en klinkbyggd båt om lott. I kontaktytan, landet, läggs tätningsmedel för att göra skrovet tätt inför sjösättningen.

Folkbåten har 16 bord, gångar, på var skrovhalva. Varje bord har ett hundratal nitar och flera skruvar. För att göra en nitning krävs tio arbetsmoment med krökt rygg och onda knän. Av detta kan man lätt räkna ut att det tar tid att bygga en träbåt. Är det kanske därför plastbåtstillverkningen slagit igenom?

Under vår semester sommaren -75 blev skrovet bordlagt till hälften. I oktober var båten skrovfärdig (fullbordad) sedan ekspanten basats (gjorts böjliga med hjälp av vattenånga) och nitats fast inne i båtskrovet. Spantmallarna hade nu gjort sitt och när däcksbalkarna kommit på plats var det dags för mätning nr två.

Spännande moment det här med mätning så det fick bli en ålandsresa. Färjornas snabbköp bidrog emellertid ej till att hålla projektets kostnader nere. Skrovet var vackert och väldoftande. Och bara ett par futtiga millimetrar fattades på längden medan bredden stämde på pricken. Mättningsman Sjöholm var imponerad.

Trä och plast

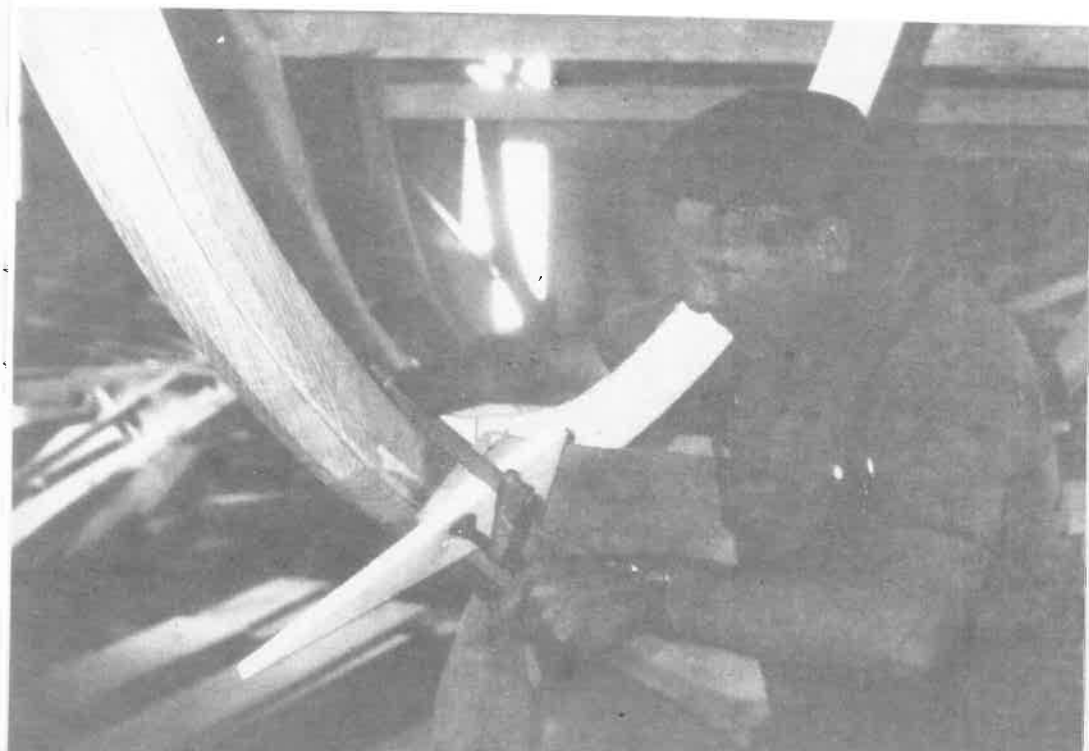
Under vintern snickrade sedan Österlund överbyggnad och inredning. På däck och rufftak kunde vi utnyttja plast och glasfiberväv; lätt, starkt och vattentätt. Båtbyggarsonen Erik grejade den detaljen snabbt och effektivt. Han sköter generationsväxlingen och är båtbyggare i andra generation. I en liten båtfabrik på Lökholmen låter han Getasnipor i plast slippa ur formarna.

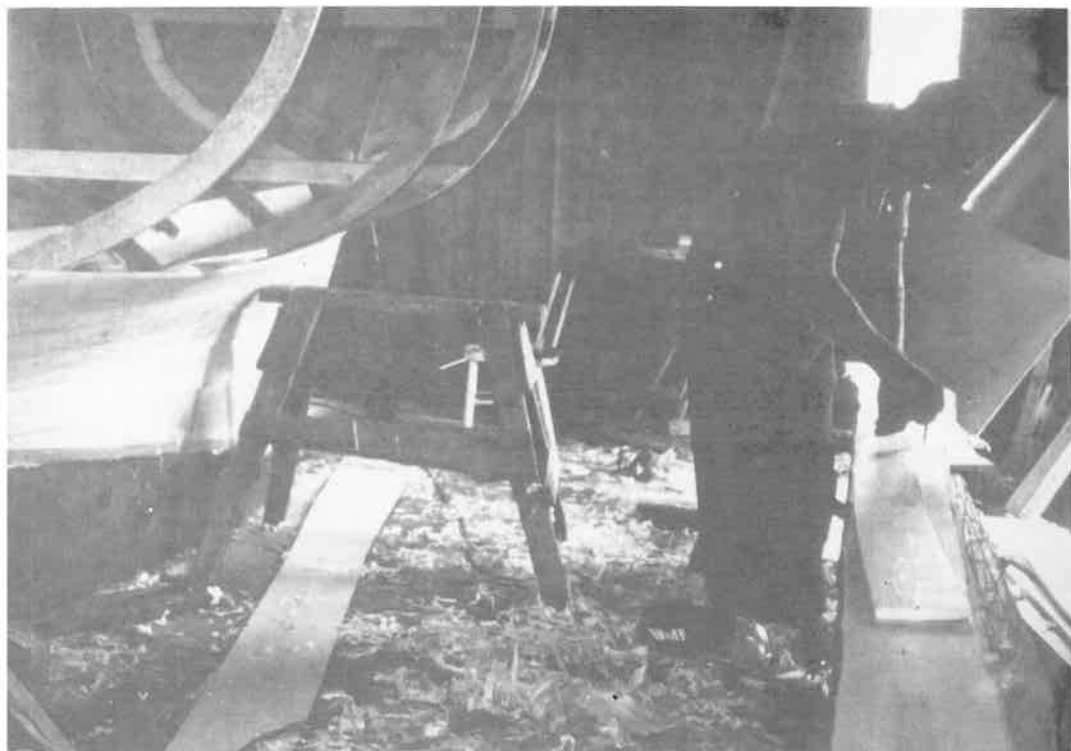
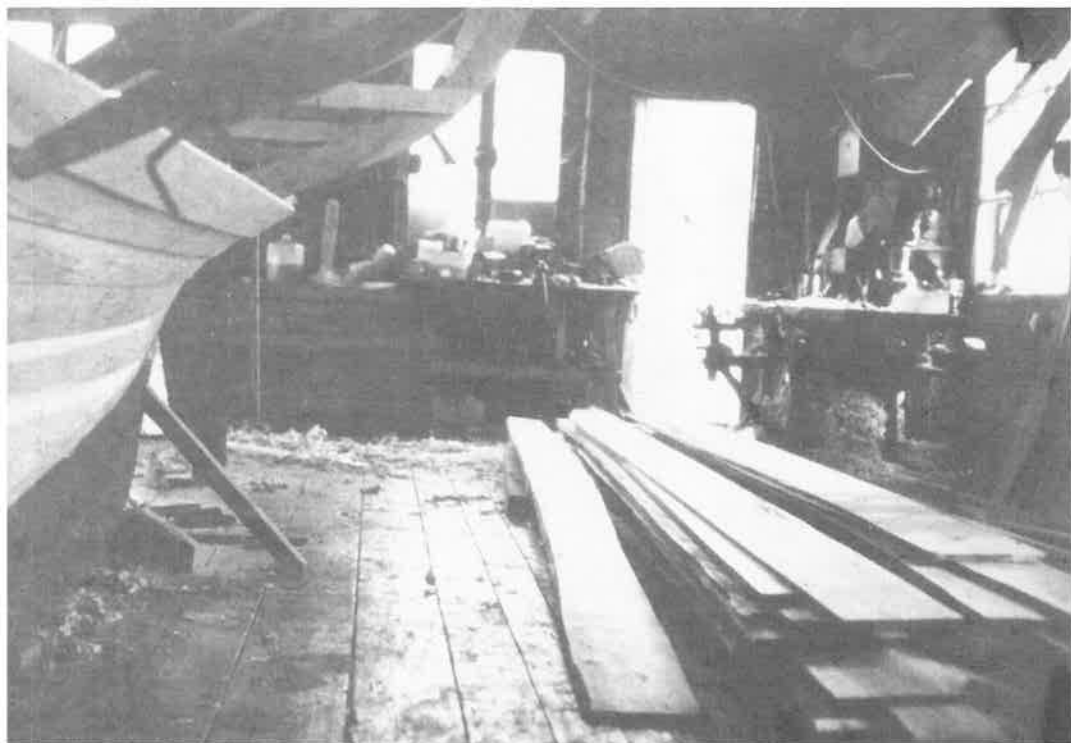
Nu var Georg Österlunds arbetsinsats i det närmaste avslutad och folkbåten ställdes åt sidan i båthuset för att ge plats åt nästa fartysbygge.

Här proppar Österlund in en vattendymling med tätande funktion i ekvirket.



Borden nitas till varandra med kopparspik, men skruvas i för- och akterstäv med mäsingskruv.





Målning

I mars dränktes skrovet in med massor av linolja blandat med terpentin - ett gammalt hederligt recept. För att dessutom ta till vara kemins senaste uppfinningar tillsattes även en skvätt gift mot bläcksvamp och röta. Utanpå allt detta hamnade sedan 32 liter båtfärg av olika typer och kulörer.

Ett helt rent träskrov måste vara önskedrömmen för alla båtmålare. Men trots det lättarbetade underlaget krävdes mången manntimme innan fernissan fått den rätta lyster och däcket det halkfria greppet på händer och fötter. Men efter linolja och lack på furu, ek och mahogny var känslan att stiga ned i kajutan obeskrivlig - kanske som att stoppa in huvudet i en gustaviansk chiffonje.

Utrustning

Sommaren -76 var folkbåten i det närmaste klar för sjösättning. Under en längre tid, faktiskt. Några få detaljer återstod att skruva fast, t ex roderbeslag, röstjärn, vinchar, ventiler osv. Hela utrustningen inklusive mast och bom fanns vid exakt rätt tidpunkt att avhämta hos tullen i Mariehamn. Frakten från Danmark var avklarad, men för transporten de sista fem milen fanns ej någon tillräckligt lång lastbil på hela ön. Därför fick den långa masten åka en vinglig resa på fiatens taktäck. Snälla poliser på Åland.

För sista gången kallades mättningsmannen till båthuset. Alla mått och detaljer i övrigt var OK - det blev en Folkbåt i alla fall. Stämpel i kölen, nummer i ruffskottet, intyg och certifikat.

Sjösättning

Sjösättningen är egentligen en egen liten historia, ja, rena äventyret. Med hjälp av block och talja samt handkraften från några extramannar, som alltid brukar delta vid sjösättningarna, stoppades skutan i vattnet på en dryg timme. En ganska lustig kontrast till själva bygget, som hade pågått i mer än ett år. Allt gick dock bra. Sakta och värdigt samt med en vördsam bugning gled hon ned i havet. Som en sjöjungfru, vackrast av alla farkoster. Men oenighet i namnfrågan snarare än brist på champagne gjorde att hon skulle få vänta ett slag på sitt riktiga dop.

Nästa prövning tillstötte när den Börresentillverkade masten mätte två cm för kort. Danska mättrar är kanske kortare än våra - eller kan en granpinne krympa om den blir blöt? Förlängningsjobbet tog nästan två dagar av dyrbar semester, men så småningom kunde vi sätta masten på plats. Inte med hjälp av mastkran som på vanliga båtvarv. Nu var det inte frågan om ett vanligt båtvarv så här fick Dånöbron duga för påmastning. Det blev lite stressigt ty vi måste stoppa trafiken på bron. Det var nog orsak till att vindexen hamnade bak och fram.

➤ Torkade kvisterna båtbräder - nästan omöjliga att få tag på bland svenska brädgårdar.

➤ Varje bord sågas ut från en hyvlad, men okantad, furubräda. Högre upp på skrovsidan måste borden laskas (skarvas).

Så kom bommen dit och alla linor och vajrar och sist seglen från segelmakaren. Vind i seglen - nu seglar hon. Jungfruturen gick bra, runt Lökö och ända hem till viken. Men där finns ju som alla vet stenen som vid lågvatten sticker upp lagom för att en ovan skutskeppare ska repa en nymålade båtköl och få en blånagel.

Ålands Hav

Hemseglingen över Ålands hav skulle bli det efterlängtade provet för både båt och besättning. Fullbunkrad gled vi med flaggan i topp ut från Lökhölmens brygga mot Isaksö och farleden. Kompass, sjökort och vinterns navigationskurs kom väl till användning.

Första natthamn blev Signilskär, där enda lördagsnöjet var att åka radar. Andra dagen blev kursen rakt sydlig och efter åtta timmar på öppet hav siktade vi Tjärvens fyr. I Kapellskär chockade vi en tullmästare genom att anmäla båten till förtullning. Ett ganska dyrt besök men syftet var att i framtiden med lungt samvete kunna möta tullkryssare bakom kobbar och skär.

Hem till viken

Hur snabbt seglar vår Folkbåt? Den tredje och sista dagen av leveransseglingen skulle ge vissa besked. Nämndöfjärden kryllade av segel och de flesta båtarna låg på samma kurs som vi. En enda jättestor improviserad kappsegling. En flock Ballader kom länsande i farleden. Här gällde det att försöka hänga med. Och det gjorde vi riktigt bra ända tills spinnackerbåtarna drog ifrån och styrde ut mot Nämndö. En och annan Vega lyckades vi matcha och även Maxi-77:or. Kanske det var vår släp-jolle som sköt på? Nåja, vi blev omsegade också, bl a av H-båtar och en Sveakryssare vid Franska stenarna.

En pinande hård och snabb kryss på Jungfrufjärden in till hemmahamnen i Ällmora blev en fräsig avslutning på resan och båtprojektets final. Kanin Tekantra - så blev det skeppets namn, pumpa läns.

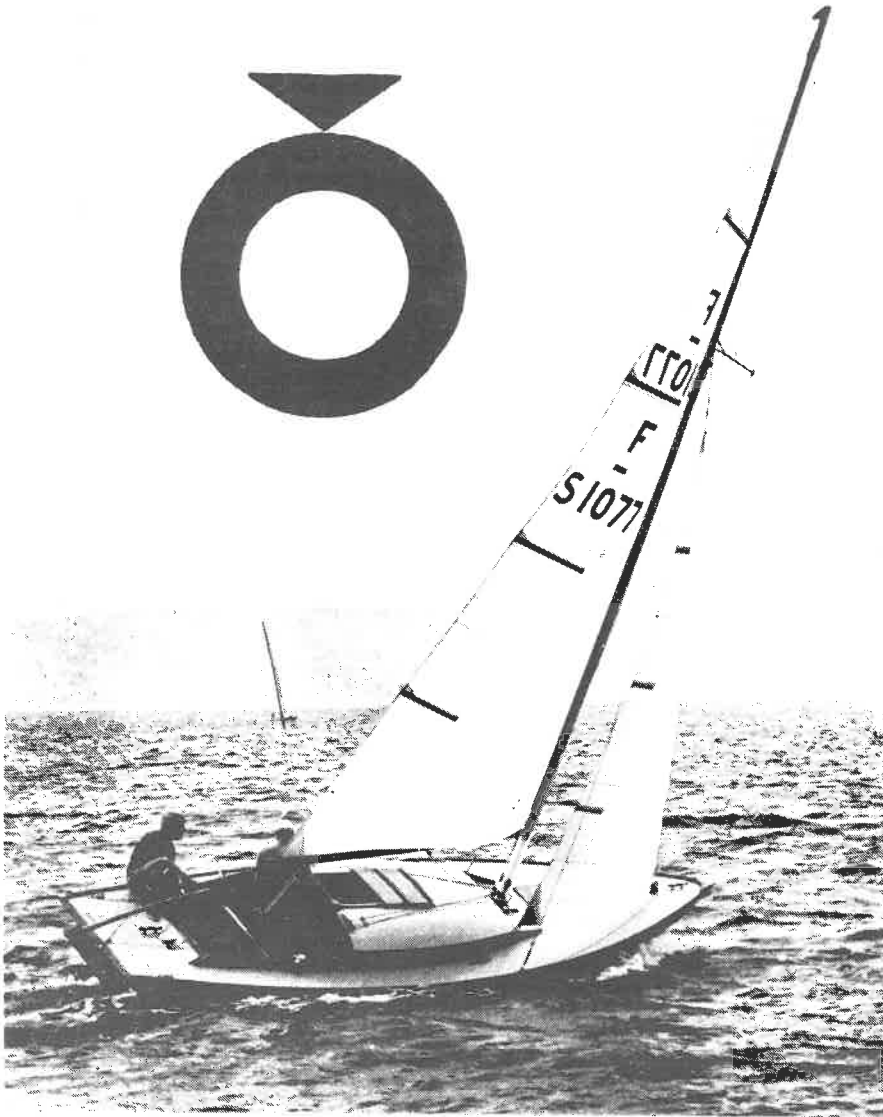
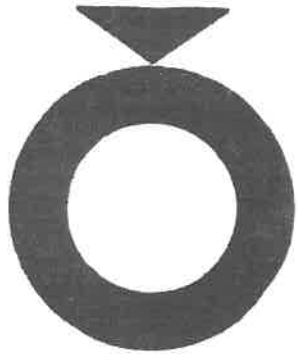
Text och foto Greger Lundberg.

Spanten nitas fast. Vid röstjärnen dubbla spant. Foto Arne Barthelson.

För första gången sjösätts en Nordisk Folkbåt på Lökhölmens S 1228.



ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 11130 Stockholm 08-113521

»Rolling Home«

- i BERLIN

Folkbåtsklassen är på stark frammarsch i Tyskland. Många av de ny-tillverkade båtarna säljs till tyska köpare. Därför var det med stort intresse Väst kustens folkbåtsklubb mottog en inbjudan från segelsällskapet AHOI i Berlin att skicka tre besättningar till deras avslutningsregatta, Rolling Home, i november 1979.

Bara en resa till Berlin är spännande. Båt till Kiel, bilresa till östtyska gränsen, 25 mil genom Östtyskland och slutligen in i Väst-Berlin, som ligger som en jätteborg med ouringande mur i ett fiendeland. Berlin har alltsedan andra världskriget varit en mycket prestigeladdad punkt i kampen mellan öst och väst. Detta utsatta geografiska läge avspeglade sig också i stadens puls. Rytmen och tempot var högt upprivet.

Detta förhållande kom också att prägla seglingarna. Efter att ha blivit väl mottagna inspekterades båtarna som visade sig hålla mycket hög standard. Totalt finns cirka 60 folkbåtar i Berlin, de flesta danskbyggda. Flera av dessa var nya plastbåtar.

Sjön vi seglade på heter Wannsee och skulle inte inbjuda till något mer omfattande båtliv någon annanstans. Under Berlinblockaden flögs livsförnödenheter in till staden från väst och en del av flygplanen landade då på denna sjö. Storleken på sjön räckte precis till för att ta ner sjöflygplanen. Det var alltså inte fråga om något innanhav, och till och med Sommen framstår som en ocean vid en jämförelse.

På denna sjö lever Västberlinarna sitt båtliv. Och man gör det med besked. Totalt finns nämligen 56 000 båtar på Wannsee! Detta innebär att sommaren är ett enda långt kaos. För att reglera situationen har man vissa helger motorbåtsförbud, windsurfingförbud eller vattenskidåkningsförbud. Regattorna under sommaren seglas ofta på nätterna för att man överhuvudtaget ska få plats.

Så när man nu i november samlat ihop 20 solingar, 45 H-båtar, 30 IF-båtar och 35 folkbåtar för att göra upp i Rolling Home, tyckte man antagligen att vi hade gott om plats.

Efter att ha startat första seglingen i mycket lätt väder på en Hellerupbana försvann vinden helt och seglingen sköts av. Detta var skada för bland folkbåtarna ledde faktiskt vid denna tidpunkt Bert Andersson. Iväntan på vind utspisades alla seglarna från ett depåfartyg och efterhand blev stämningen mycket hög. Men någon mer segling blev det inte mer den dagen.

Följande dag kom vinden. Det blåste då 12-13 m/sek och det fanns redan från början anledninga att fundera på hur det skulle sluta! Det skulle komma att bli mycket trångt på banan. Dessutom kunde man redan första dagen märka att kunskapen om kappseglingsreglerna på många håll var bortglömd.



Efter ett par ben hade alla båtar samlats ihop i en häkkittel. Planande Solingar, skärande H-båtar, IF-båtar med för stora försegel och så ett antal Nordiska folkbåtar i önskeväder. Bert Andersson stack ut på en kant för att få fri vind men hamnade, trots försäkringar om tillräckligt vattendjup, på grund vid Berlinarnas största badstrand. Bosse Hougström fick en babordsbåt upp på fördäck med följd att focken rämnade. Den tredje västkustbåten styrde in mot bryggan och lugnare vatten.

Det blev alltså bara Bert som kunde fullfölja sista seglingen, där han tog sig i mål bland de första. Men det räckte inte till någon framskjuten placering. Att segla i Berlin är ett äventyr!

Bosse H



- ▀ Att segla i Berlin är ett äventyr.
- ▀ Ofta får man segla på nätterna för att få acceptabelt med svängrum.

SJÖVÄRDIGHET -vad är det ?

Mycken möda läggs ner på att framställa snabba segelbåtar, medan begreppet sjövärdighet tycks intressera forskare och konstruktörer mindre. Anders Olsen gör här ett försök att bena ut begreppet och granska utvecklingen av våra båtar. Artikeln kan också ses som ett inlägg i debatten om rekommenderade entypshavskryssare.

"Det är en riktig sjöbåt" hör man stundtals någon säga, under det att vederbörande kastar beundrande blickar på någon båt. Få begrepp har väl diskuterats så mycket seglare emellan som "sjöbåt" och "sjövärdighet". Det faktum att begreppen är så svårfångade och mångfacetterade har bidragit till att göra diskussionerna ivriga och förvirrade. Att mäta en båts sjövärdighet med något objektivi- tätt mått är svårt, något som försvårar seriös forskning.

Kort historik

Då nöjessegling började bedrivas, skedde detta i tunga långkölade båtar. De hade stor viktsstyvhet (= tung köl) och liten formstyvhet (= liten bredd). När man kappseglade gjorde man det utan handikappregler, eller efter mycket enkla sådana. Kappseglingens båtar utvecklades till snabba så kallade skumslevar, flatbottnade båtar med fenköll och stor segelyta. Dessa ansågs vara dåliga sjöbåtar, och som en reaktion mot dessa skapades år 1906 den internationella R-regeln. I Sverige skapades Svenska Seglarförbundet och KSSS Skärgårdskryssarregeln år 1908. Uppdelningen på kappseglingens båtar och långfärdsbåtar kvarstod dock i viss mån, och SXK bildades delvis med motivet att värna om kvaliteten på våra långfärdsbåtar. För kappseglarna har ett flertal mätregler tagits fram - alla med sina fördelar och nackdelar. Entypsbåtarnas debut på 30- och 40-talet revolutionerade kappseglingen genom att besättningens skicklighet blev den allena saliggörande faktorn för framgång. Plastens genombrott som båtbyggnadsmaterial och den allmänna standardhöjningen gjorde på 1960- och 1970-talet seglingen till en folksport. Utvecklingen har åter gått mot lätta flatbottnade båtar med kort köl. Vad som drevit utvecklingen ditåt kan diskuteras, men de väsentligaste faktorerna torde vara att dessa båtar är billiga att tillverka och att de är snabba i lätt vind (vilket statistiskt sett oftast råder). De senaste åren har en viss reaktion mot dessa båtarmärkts, vilket bl a resulterat i att havskappseglarnas bestämmelser börjat ändras för att vända den hittillsvarande utvecklingen mot havsseglande jollar. 1979 inträffade historiens största segelbåtskatastrof på Fastnet Race. I år ska Svenska Seglarförbundet besluta om man ska ha en rekommenderad entyps havskryssare och hur denna i så fall ska se ut.

Fastnet Race

Den officiella rapporten från Fastnet Race -79, sammanställd av RORC och RYA är nu klar. Det är utan tvekan den intressantaste seglingslitteraturen som utgivits på länge. Aldrig tidigare har olika faktorer hos båtar, besättning och utrustning kunnat utvärderas med statistiska metoder på ett så stort material, hela 235 båtar. Man får verkligen hoppas att en svensk översättning ska bli

tillgänglig för alla intresserade. För att underlätta kritisk granskning av nedanstående, delvis kanske kontroversiella, synpunkter anges den refererade punkten i Fastnetrapporten inom parentes. En nackdel är att båtmaterialiet inom havskappseglingen är så likartat med övervägande formstyva kortkölade båtar, vilket lett till att t ex värdet av lång köl ej kunnat utvärderas (3.4).

Var Fastnet Race en naturkatastrof? Nej knappast. Det var en för årstiden ovanligt svår storm. Meteorological Office (= Englands SMHI) uppskattar att "under den stormiga perioden nådde stundtals medelvindstyrkan 25 - 28 m/s med stormbyar upp till 34 m/s och med vågor stundtals så höga som 15 m" (2.9). Vågorna blev oregelbundna genom att vinden vred från syd till väst under ca 6 timmar. Ström eller vattendjup påverkade ej vågorna (Annex 2A). (Tidningen Observers artikel, publicerad bl a i Dagens Nyheter, påstod att Labadie-banken förvärrat sjön, men detta dementerar British Institute of Oceanographic Sciences helt i rapporten). 34% av deltagarna hade varit med om liknande väder tidigare (2.12). Båtarna var mellan 8,5 m och 26 m långa. 15 personer omkom, plus 4 i en flerskrovsbåt, som ej deltog i kappseglingen. Författarens egen värsta erfarenhet av hårt väder är 20 m/s på Nordatlanten i en IF-båt. (Vi låg mitt emellan Skottland och Färöarna som båda rapporterade 8 Beaufort medelvind). Vi hade inga som helst problem att länsa undan trots rejäla surfar och överbrytande sjö.

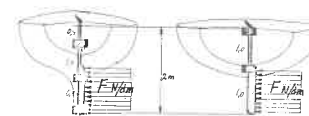
Hållfasthet

Ett grundkrav på en sjöbåt är att den ska hålla för hårt väder. 42 båtar på Fastnet Race (18%) fick betydande riggskador, mestadels mastbrott, och ca 16 båtar (7%) bröt rodrer. På båtar av lika längd var lätta båtar mer utsatta för skador på skrov, ruffluckor och skrovutrustning (23%) än tunga båtar (12%) (3.26). Utredarna anser att rigghaverierna var i stort sett oundvikliga, medan roderkonstruktionerna ger anledning till bekymmer (00.4). En del haverier kan skyllas på övertro på kolfiberroders styrka.

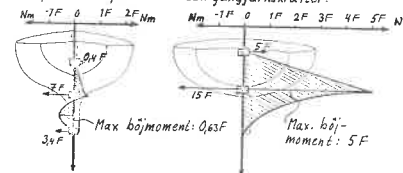
Frihängande roder, modell jolle, har blivit vanliga på många nya havskryssare. Det kan vara intressant att jämföra styrkan hos dessa med ett konventionellt kölbåtsroder. I fig. 1 jämförs böj- och gångjärnskrafterna hos ett "kölbåtsroder" med ett "jolleroder".

Beräkningarna (som fordrar viss kunskap i hållfasthetslära) visar att jollerodret utsätts för Fig 1. På ett "jolleroder" blir böj- och gångjärnskrafterna ca 8 gånger större än på ett kölbåtsroder med tre rodergångjärn.

Antag samma vattentryck på två roder:



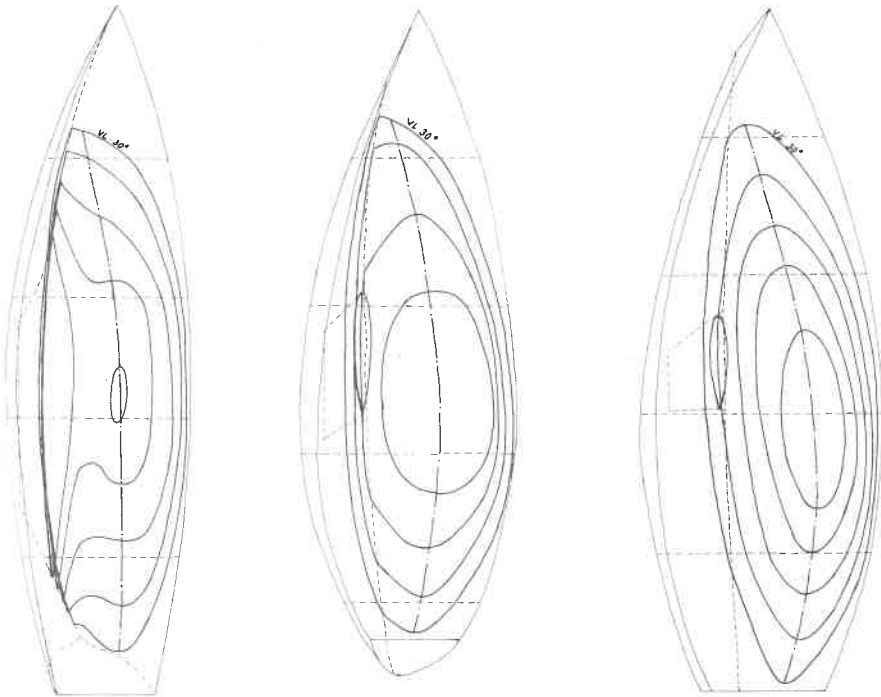
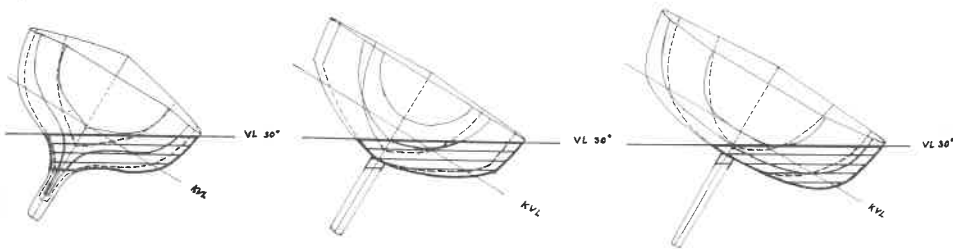
Böjmoment på rodrer och gångjärnskraften:



Max. böjmoment $= 0,63F = 7,9$ gånger större för jollerodret.

Max. gångjärnskraft $= 5F = 2,1$ gånger större för jollerodret.

¹ På ett "jolleroder" blir böj- och gångjärnskrafterna ca 8 gånger större än på ett kölbåtsroder med tre rodergångjärn.



Kölbåt
(Folkbåt)

Ton-båt
(Scampi)

Havsjolle
(J 24)

Fig. 2. Tre typiska båtar lutar 30°. Vilken har bäst balans och kursstabilitet?

utsatta gångjärn för ca dubbla kraften jämfört med kölbåtsrodet. Är roden dimensionerade för detta? Plastroder består av ett kraftupptagande plastlaminatskal kring en kärna av relativt elastiskt distansmaterial. Vid kontroll på några vanliga båttyper finner man märkligt nog, att jollerodren endast är obetydligt tjockare än kölbåtsroden. För att få likstarka roder måste alltså laminattjockleken hos jollerodren vara drygt 8 gånger tjockare än hos kölbåtsroden, vilket knappast är fallet. Utan att vara närmare insatt i olika fabrikanter roderlaminattjocklek kan man anta att kölbåtsroden håller för minst 4 gånger högre vattentryck än jollerodren.

Kursstabilitet och Balans

Många olika taktiker användes vid Fastnetstormen. Somliga valde att lärsa undan medan andra valde att driva redlost eller att dreja bi. Emellertid drar man i rapporten den slutsatsen att "aktiva taktiker" var mer framgångsrika än passiva taktiker" och att det var en fördel att hålla viss fart och förmåga att kontrollera båtens riktning (00.6b). "Kappsejningar mer än 90°" (inklusive att båten rullas runt 360°) var mycket farliga för båtar och besättningar och orsaken till dessa analyseras noggrant. Trots att de flesta valde att lärsa undan stormen hade endast 13% av de båtar som kappsejades vågorna in "akterifrån +/- 30°". God balans och kursstabilitet på undanvind bör alltså vara en fördel. Med balans menas här att en båt ligger kvar på en rak kurs i lugnt vatten utan att rodet behöver användas nämnvärt. Med kursstabilitet menas här att båten bjuder motstånd mot kursändringar vare sig de beror på rodrets, vågornas eller seglens inverkan. Balansen vid en given kurs och fart i lätt vind påverkas ej nämnvärt av köllängden (en långkölad båt är alltså normalt lika känslig för trimning som en kortkölad!), medan kursstabiliteten är avsevärt bättre vid lång köl.

Man kan fråga sig varför flatbottnade kortkölade båtar så lätt får skärningar. Att båtar får skärningar på undanvind beror mest på att rigg och segel vid krängning hamnar utanför båten. Det som i detta sammanhang dock är intressant, är skrovformens och köllängdens inverkan på balans och kursstabilitet vid undanvind.

Undervattensskroven på alla båtar blir krökta då båten kränger. Vill man göra ett försök att analysera detta kan undervattensskroven på krängande båtar av olika typ uppritas såsom i fig. 2. Folkbåtens undervattensskrov förefaller få bäst balans genom liten krökning och en nästan vertikal lovertssida vars krökning borde motverka lovgirighet. Denna slutsats visar sig dock vid diskussion med hydrodynamisk expertis vara förhastad. I själva verket kan inga som helst säkra slutsatser dras om skrovets balans utan databeräkning av vågbildning och strömning runt skroven. Avgörande är bl a om skroven är mest krökta i framkant eller bakkant, akterspeglens form m m. Peter Norlin skriver att V-bottnade båtar ("lakritsbåtar") vid krängning blir mer lovgiriga än rundbottnade ("cigarer") genom att vattenlinjen blir mer asymmetrisk. Detta är ett till meningslöshet förenklat resonemang som motsägs av all erfarenhet.

Hur är det då med skrovets kursstabilitet, dvs vilket svänger snabbast om det utsätts för en stor svängande kraft, exempelvis en våg som trycker aktern snett. Ton-båtens och havsjollens måltavleliknande undervattensskrov torde ge dålig kursstabilitet medan kölbåtens lodräta lovertssida torde ge god kursstabilitet. Att en lång köl ger god kursstabilitet tycks i stort sett alla vara överens om. Att en lång köl ofta även bidrar till god balans känner dock endast ett fåtal till. Tryckpunkten (den punkt till vilken hela vattentrycket kan tänkas koncentreras) på en lång, grund köl flyttar sig nämligen akterut vid ökad fart (ca 1 dm på en Folkbåt) och ökad sidkraft (3 - 6 dm på en Folkbåt) enl. fig. 3. Att ökad sidkraft har denna inverkan beror på att den virvel som genereras längs kölens underkant lämnar kölens snedare bakåt ju mer avdriften ökar, varvid överströmningen runt bakre delen av kölens underkant minskar och tryckskillnaden mellan lä- och lovertssida behålls. Denna vandring av tryckpunkten

längs en lång köl är väl dokumenterad i modellförsök. Den praktiska konsekvensen av detta är att lovgirigheten motverkas vid stor krängning (= stor sidokraft), t ex vid tendens till skärning på undanvind.

Att ha god balans på båten måste alltid vara en fördel, men har kursstabiliteten någon betydelse för sjövärdigheten? Några direkta slutsatser dras ej i Fastnetrapporten eftersom endast ett fåtal långkölade båtar deltog. Emellertid kan en viss bedömning göras om man antar att båtarna var mest utsatta för risken att kastas tvärs just då en vågtopp nalkas båten akterifrån. Vågorna hade en periodicitet på 13 sekunder, en fart på 30 - 40 knop (Annex 2A) och en längd på 200 - 260 m. Om båten länsar med 8 knop bör den mest kritiska tiden vara av storleksordningen 4 sekunder. Rimligtvis bör en lång köl vara en god hjälp att hålla båten på kurs under denna tid.

Stabilitet

Segelbåtar får sin stabilitet i huvudsak genom stor bredd (formstyvhet) och stor, lågt placerad, kölvikt (viktsstyvhet). Havskryssarna har på senare år tenderat att bli mer formstyva och mindre viktsstyva. Härvid gäller att en formstyv båt lättare krängs omkull i sidsjö än en viktsstyv, se fig.4.

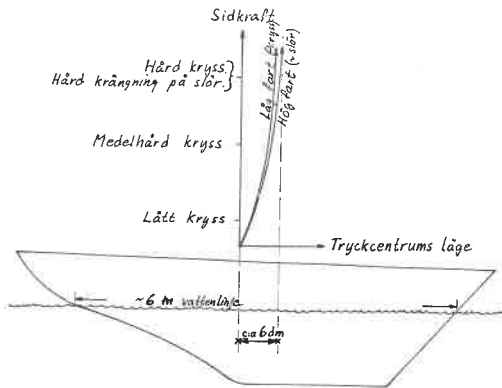
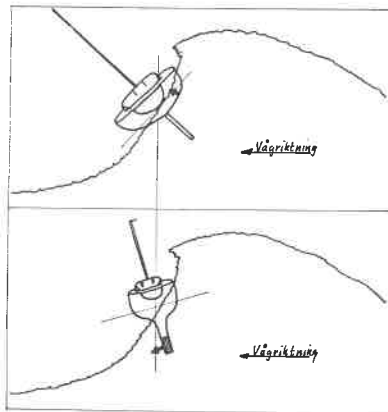


Fig. 3. Tryckpunkts 'förflyttning' vid lång köl 'er g' balans vid hård kryss och motverkar skärningar på slören.

Fig. 3. Tryckpunktens förflyttning vid lång köl ger god balans vid hård kryss, och motverkar skärningar på slören.



Den formstyva båten strävar efter att följa vattenytan, medan den viktsstyva båten strävar efter att rätta upp sig trots sluttande vattenyta.

Fig. 4. Den formstyva båten strävar efter att följa vattenytan, medan den viktsstyva båten strävar efter att rätta upp sig trots sluttande vattenyta.



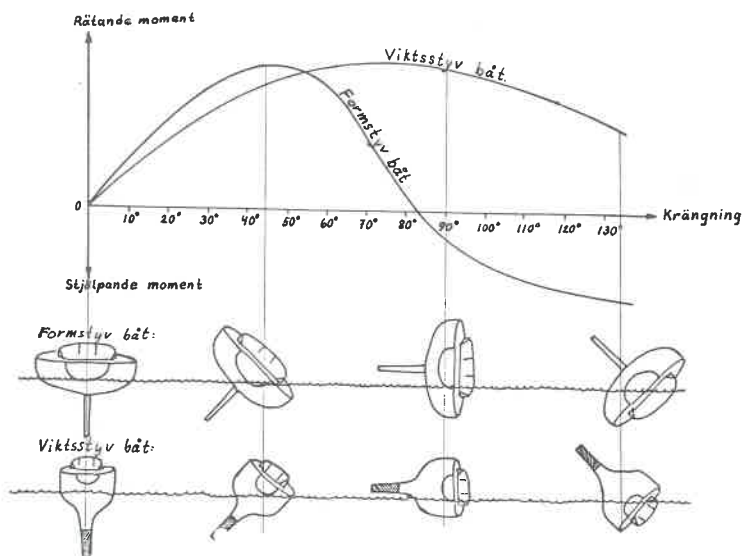


Fig 5. Krängningsmomentkurvor för en typiskt formstuv båt och en typiskt viktsstuv båt. Då den formstuva båten kommer över en viss krängningsvinkel tappar den snabbt lusten att resa sig upp igen.

Om båten väl fått en ordentlig krängning tappar den formstuva båten snabbt lusten att resa sig upp (låg rätande krängningsmoment). Vid en viss vinkel tappar den helt rätande kraft och kan tom lägga sig stabilt upp-och-ner, se fig. 5. Viss skärpning av havskappseglande båtarnas viktsstyvhet gjordes 1978. Fastnetrapporten lägger ner stor möda på att utreda sambandet mellan olika båtkonstruktioner och kappsejsningar. Sammanfattningsvis konstaterar man att: "många av skadorna på båtarna och många av de beslut som fattades att överge båtarna, berodde på att båtarna kappsejsade mer än 90°. Även om man accepterar att många av dessa kappsejsningar var oundvikliga verkar det troligt att antalet kappsejsningar var oacceptabelt högt. Det verkar också troligt att båtar i klass 3 - 5 (de mindre klasserna) med breda flatbottnade skrov innebär en större risk än genomsnittet under dessa förhållanden" (3.15). Utredarna rekommenderar ORC och RORC att överväga ändringar i mätregeln för att förbättra båtarnas stabilitet med hänsyn till detta (00.3). Krängningsmomentkurvor beräknades för två deltagande båtar enligt fig. 6.

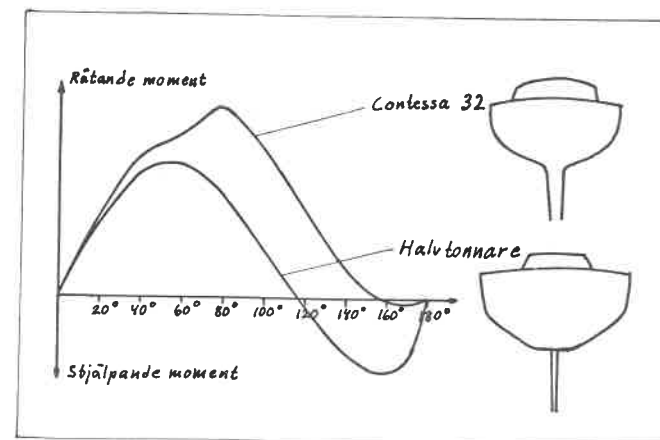


Fig 6. Krängningsmomentkurva för Cortessa 32, som rätade upp sig "mycket snabbt", och en halvtonnare som låg upp-och-ner i ca 5 minuter. O-spantet för de aktuella båtarna utritade. (Ur Fastnetrapporten).

Besättningens umbäranden

Besättningen utsätts för mycket svåra påfrestningar under hårt väder. Sjösjuka, sömnbrist, kyla och rädsla skapar problem i form av skador och kanske dåliga beslut. Vid familjesegling kan en skräckupplevelse ta död på spirande seglingsintresse även om det rör sig om en betydligt mindre dramatisk händelse än Fastnet Race 1979. Man bör därför betona vikten av att begreppet sjövärdighet även innefattar båtens förmåga att skänka besättningen till försikt genom lugna båtrörelser, god roderkontroll och kursstabilitet i hårt väder. I Fastnetrapporten konstaterar man att mindre erfarna besättningar ej var mer utsatta för kappsejsningar eller olyckor än andra. Endast 5 båtar av 23 som övergavs sjönk och antalet omkomna hade blivit mindre om några av båtarna ej övergivits. Trots detta konstaterar Fastnetrapporten att de beslut att överge båten som fattades var rimliga och måste bedömas utifrån de förhållanden som rådde just då.

Sammanfattning

Ett roder ska luta nedåt-framåt för att ge bästa möjlighet att parera skärningar. (Se P & TR 3/79). Roder av kölbåtstyp är en klar fördel ur hållfasthetssynpunkt. En kort djup köl är effektivare vid segling i vackert väder. En lång köl är starkare vid grundkänning. Den ger bättre kursstabilitet. Den bidrar också till god balans på olika kurser, från slör till kryss, och i olika vindstyrkor, i hård motsjö, kappseglingstarter m m förhindrar den dejsningar genom att den ej överstegras så lätt (jämför flygplan som skjuter ut vingklaffar vid start och landning). En viktsstuv båt har svårare för att kappsejsa än en formstuv, och torde få lugnare rörelser i sjö. Många båtfabrikanter har på senare år mer satsat på pris, utrymme och snabbhet i lätt vind än på sjövärdighet och kvalitet. Det billigaste sättet att bygga en båt är att spruta upp ett baljliknande skrov, fästa en fenköl av gjutjärn under och hänga på ett jolleroder. Dessa båtar blir också relativt

snabba i lätt vind genom liten våt yta. De flesta av våra båtar används till familjesegling inomskärs i vackert väder och en sådan båt kan då ge mycket för pengarna. Kompletteras den med en inombordsmotor kan man även ta sig fram i hårt väder inomskärs utan problem. Har man större krav på sjövärdighet och seglingsegenskaper talar dock både erfarenhet och teori mot dessa båtar och för långkölade viktsstyva båtar.

I den allt smartare marknadsföring som bedrivs blir begreppen "havskryssare" och "sjöbåt" alltmer urvattnade. Många av IOR-båtarnas negativa sidor har tyvärr i hög grad förts över på flera av de nya entypsklasserna. Det fina i entypsidén är ju annars att man kan prioritera seglingsegenskaper, sjövärdighet m m före några procents fartvinst. Med förvåning mottogs förra året ett förslag i Svenska Seglarförbundet att utnämna någon av dessa lättvindsbåtar till "Sveriges rekommenderade entyps havskryssare". Efter att ha satt sig in i frågan och läst Fastnetrapporten går lätt förvåningen över i rena förskräckelsen. Är det denna utveckling vi vill gynna?

Kanske måste man tänka i lite nya banor. Ett konstruktivt sätt att få fart på entypshavskappseglingen med mindre båtar kunde vara att utlysa en (helst internationell) konstruktionspristävling med målsättningen att få fram en båt med i första hand goda seglings- och sjöegenskaper. En entypsbåt som är i stil med Lars-Olov Norlins eller Olle Enderleins långkölade konstruktioner (eller med delat lateralplan och ordentlig skeg) kanske vore något.

Att läsa för den intresserade

En bra grundläggande bok i seglingsteori är Marchajs: "Sailing theory and practice" (440 sidor, ca 191 kr).

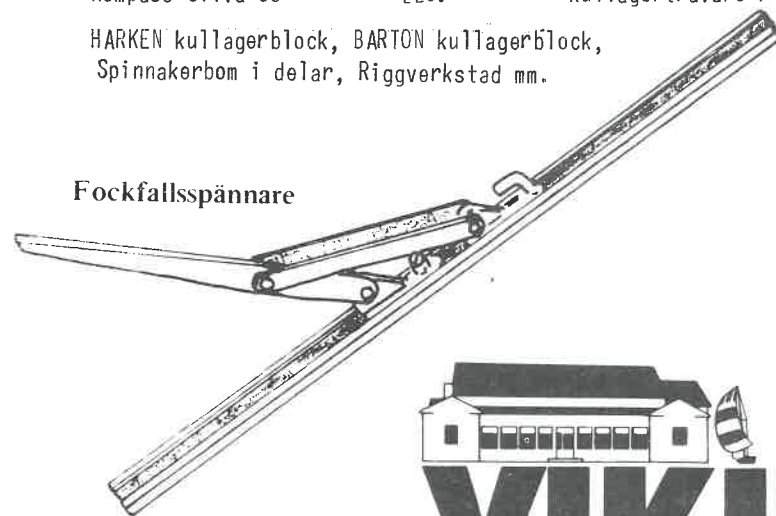
Man får väl säga att den är den klassiska bibeln för den som vill tränga in i seglingsteorins labyrinter. Trots engelsk text är den lättläst och trevligt upplagd med många illustrationer. Finns i bokhandeln.

"1979 Fastnet Race Inquiry Report" (75 sidor, 4,5 pund) tycker jag är helt unik och det är ett imponerande arbete som gjorts på tre månader. Den är dessutom lättläst och kommer säkert att bli en klassiker. Man får verkligen hoppas att en svensk översättning kommer att säljas. I avvaktan på detta torde enstaka exemplar kunna beställas från Royal Ocean Racing Club, 20 St. James Place, London SW1A 1JN, England.

Söker Du Folkbåtsbeslag - vänd Dig till oss.

Bombeslag inkl skena	335:-	Masttoppbeslag	37:40
Bomuthal	125:-	Winchkonsoll, per par	250:-
Spridarbeslag	231:-	Mastring 130 mm	85:-
D:c tvärstång	29:-	Mastkrage, vävnylon	45:-
T-järn för mast	137:-	Mastkrage, gummi	65:-
Mastfot	99:75	Slangklämma, rostfri	15:-
Bombygel för storskot	49:-	Slangklämma, nylon	9:50
Bombygel för kick	56:-	Fockfallsspännare	135:-
Kickbygel vid mast	195:-	H-skena, komplett 4 delar	211:-
Skotbänksbeslag	51:-	Skena 450 mm bombeslag	84:-
Winch 110 mm, 200 mm axel	391:-	Skena 400 mm skot	29:-
Winch 110 mm, 110 mm axel	275:-	Skena 300 mm skot	23:-
Winch 90 mm	275:-	Travare med krok	34:-
Vantskruv, Hasselfors 1/2"	143:-	Travare med wireblock	57:-
Flaggspelsfäste n.f	54:-	Storskotskena, rostfri med kullagertravare FTS	195:-
Kompass Silva 33	220:-		

HARKEN kullagerblock, BARTON kullagerblock,
Spinnakerbom i delar, Riggverkstad mm.



Fockfallsspännare



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

SFF.s årsmöte

Folkbåtsförbundets årsmöte hölls under angenäma former i Tranåsseglar-
nas klubbhus Seglarvik som ligger mycket naturskönt vid Sommens strand.
Före mötet beundrades en ny plastfolkbåt med träöverbyggnad, veterligen
den första som framstälts. En mycket attraktiv kombination måste man
säga. Det vore mycket trevligt om någon ville tillverka byggsatser
till träruff för plastbåten. Klart lämpligt objekt för amatörbyggnad.

De viktigaste punkterna:

Träningsläger kommer att hållas i maj i Göteborg, Västervik, Motala,
Stockholm (prel) och på Hanö utanför Sölvesborg.

SFF.s Hans Larsson har gjort en stickprovskontroll på Marieholm-
Strömstads Marina vilken utföll till belåtenhet. MSM önskar even-
tuellt ändra på hopfogningen skrov-däck, men något fullständigt för-
slag finns ej än.

Ett särskilt mätformulär för mätning av nya plastbåtar har tagits
fram. Några särskilda Folkbåtsmätmän ansåg mötet ej att vi behöver.

Seglingar: SM 1981 på Västkusten, troligen i Marstrand.
Guldpokalen 1980 i Kiel och 1981 i Kerteminde.
Sessanpokalen 1980 i Danmark på Öresund.
Ingen Finkamp 1980, men däremot 1981 i Hangö. Eskader dit.

Folkbåtsnytt ska distribueras till klubbhus runt om i Sverige genom
att dubbla ex sänds till vissa seglare med en anmodan att lägga ett
ex på den lokala segelklubbens klubbhus. Ett billigt och relativt
effektivt sätt att sprida information om Folkbåten.

Diskuterades om spinnakerblocksfästet ska höjas 60 cm för att skona
fiolspridaren bl a. Klubbarna ska fundera på saken. Beslut på SM-
mötet 1980 om vi ska lägga in ett förslag till Skand SF.

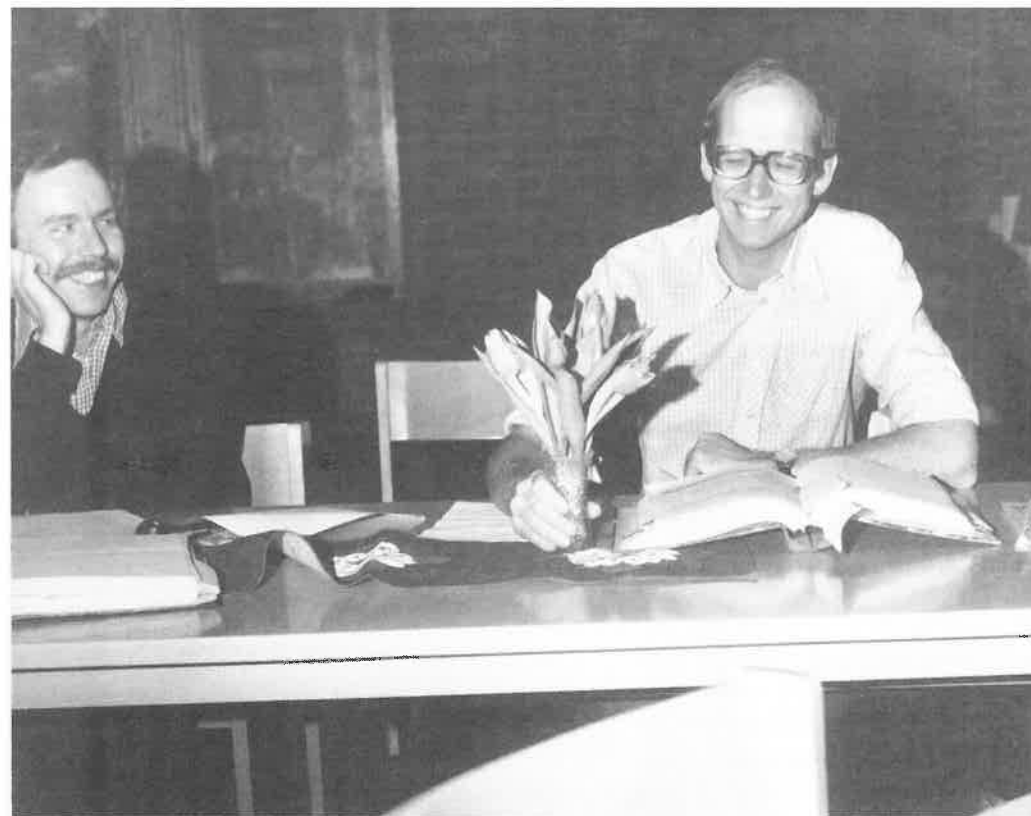
Till ordförande i SFF 1980 valdes Anders Olsen.

En vas är ingen dålig ord-
förandeklubb. Foto S-Å
Pettersson.

SFK.s monter på Malmö båt-
mässa.

Debutantpris

Folkebådcentralen i Danmark har genom Erik Andréassen lovat skänka ett
Debutantpris till Svenska Mästerskapet. Det ska gå till den båtägare
som kommer bäst på SM och som aldrig tidigare seglat SM i egen båt.
Priset förvaltas av båtägaren, men tillfaller egentligen dennes Segel-
klubb. Priset vandrar tills klubben har 3 in-teckningar. Eftersom man en-
dast kan vara debutant ett år gäller det alltså för vinnarens klubb-
kompisar att ställa upp på SM nästa år. Inte så dumt tänkt av vännen
Erik.



Att duka däck

Sommaren 1976 tyckte jag att mitt däck började likna spucken pergament. Efter att ha petat och lyft lite i sprickorna visade det sig duken var slut. Nu startades en livlig diskussion hur man lägger ett nytt däck. Att prata med andra folkbåtsbröder gjorde inte saken lättare. Skulle jag måla med 2-komponentsfärg, plasta med Versatex eller bomullsduk. Funderingarna slutade med "har den sittande suttit sen -61 så borde en ny bomullsduk ligga lika länge om den lades rätt". I Limhamn bor det en mycket duktig slöjdedare tillika båtbyggare. Erik Olsson har byggt många fina folkbåtar så utan Eriks goda tips hade inte resultatet blivit vad det blev. Det hela handlade om bomullsduk, linolja och krita. Jag började så fort båten kommit på land med att skära bort all duken. På det viset startade torkningen av plywooden mens det fortfarande var varma höstdagar. Vinterhelgerna ägnades åt att hugga plugg och skruva bort list. När däckets torkat riktigt strök jag på kokt linolja tills det blev riktigt mättat. Under tiden levererade Seriebåt i Stockholm kvarnduk som det även kallas. Hustrun Agneta hade välvilligt ställt sin symaskin som jag gett henne, till förfogande. Duken syddes ihop enl. fig 1 med zig-zag-söm. Hur man skarvar duken är en smaksak men oftast måste det tas hänsyn till överbyggnadens utformning.

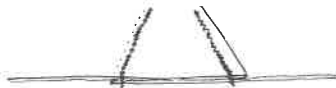
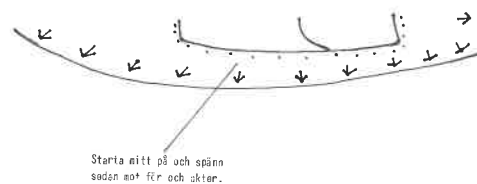


Fig. 1.

En tidig vårmorgon startade jag upp med te-mackor-linolja o 5 kg krita.

I en plastspann rörde jag ihop krita och rå linolja. Eriks recept sa "när det är som vispgräddes så är det klart". Med en målarrolle rullades "gojjan" ut. När hela däckets var täckt plus en bit av översta bordet lade jag på duken. Den spikades fast med kopparnubb först runt överbyggnaden, sedan enl fig. 2. När detta var gjort var det tid med mackorna, längre tid, tog det inte. På eftermiddagen fick duken två strykningar linolja, duken sög som läskpapper.

Nästa morgon åkte jag till färgboden och köpte bränd terra ett färgpullver som liknar mahogny. Detta blandades i den



Starta mitt på och spänn sedan mot för och akter.

Fig. 2.

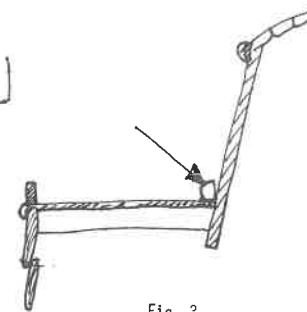


Fig. 3.

överblivna "gojjan". Sedan skar jag rentrunt sargar och överbyggnad och penslade på en kraftig sträng av den nu färgade "gojjan". Trekantslisten som skulle sitta över måste ha en större vinkel än normalt se fig. 3. Den skruvades dit så att det sprutade ut runt om. Avbärar o fotlist sattes på samma vis. Över bliven "gojja" var lätt att torka bort med lacknafta. Duken som nu hängde ner på det översta bordet skars enl. fig. 4.

Sedan var det bara att lacka o måla. Det blev mycket bra och läcker inte en droppe. Då jag ändå gör reklam för linolja vill jag tipsa om ett knep som en gammal djuphavsseglare lärde mig. Denna

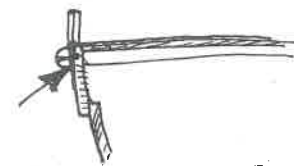


Fig. 4.

test gjordes samma år som dukläggningen. Kölen hade en del rost som jag rengjorde omsorgsfullt. Därefter penslade jag på kokt linolja och terpentin. Det fick sedan stå över vintern. På våren då jag tittade på den silverblanka kölen fanns det ej någon gravrost. Ett par lager grundfärg sedan giftfärg. Det var många spydiga kommentarer som t.ex om jag skulle ut och segla med sädesfältet. Men på höstarna är det ingen som skrattar för min köl är alltid lika fin.

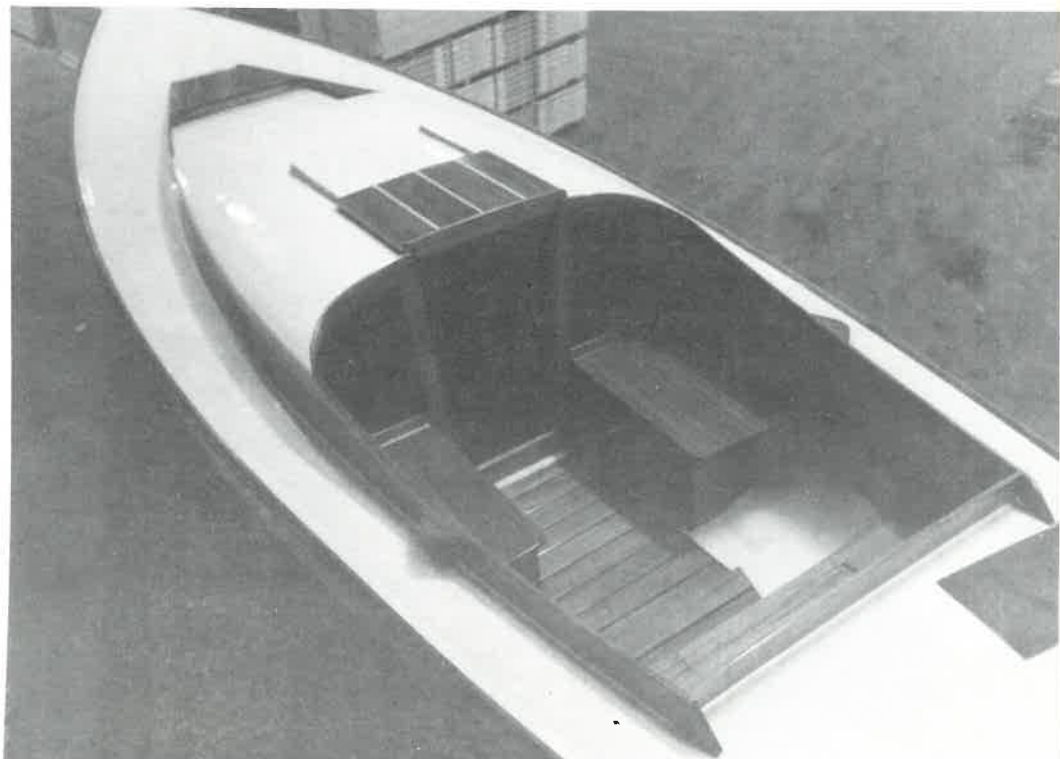
Lycka till! Hälsningar
Anders Carlzon Malmö

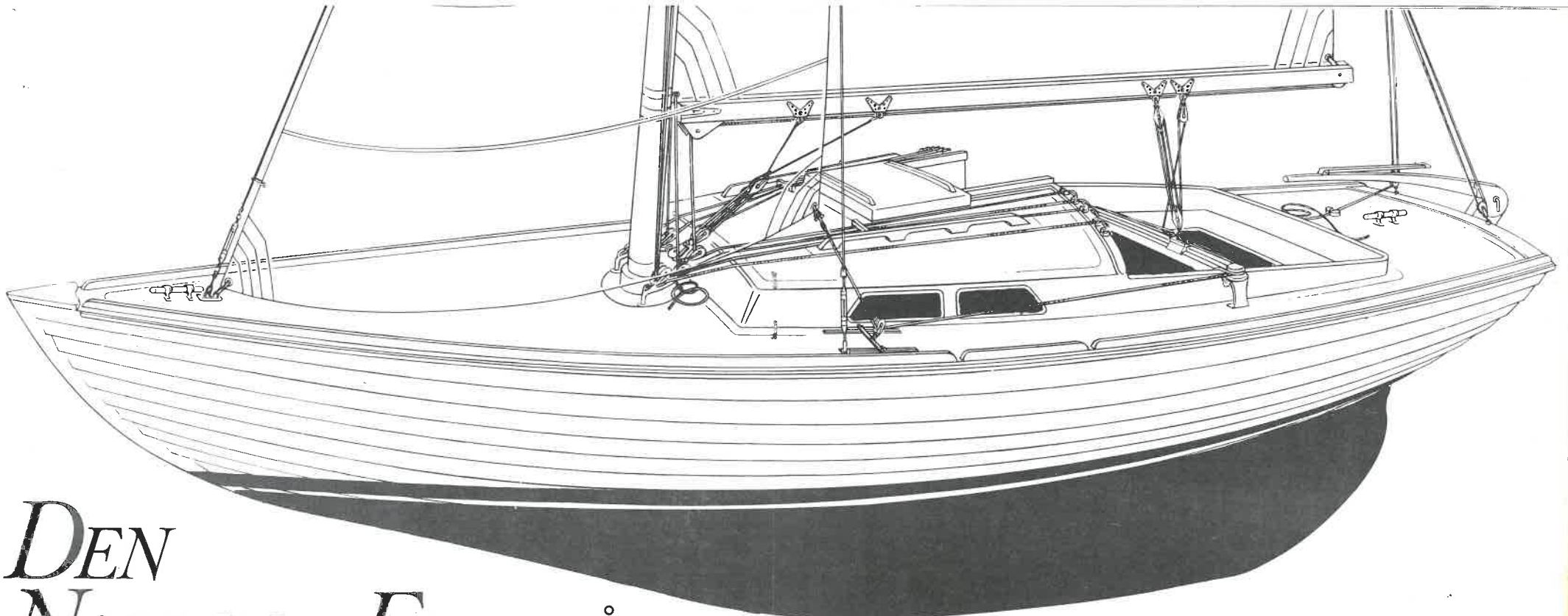
Tranås-preludier

Vi blev anmodade av den trevlige Anders Olsen att arrangera förbundets årsmöte i januari, vilket också skedde. Naturligtvis blev vi glada över detta och hoppas att ni trivdes på Seglarvik. Vi kan ju förstäligt nog inte ta emot långväga gäster sjövägen, men bilar och tåg rullar fortfarande och ni är alltid välkomna hit, även privat givetvis. Vi hade ju också en liten grej att visa, nämligen plastfolkan med träöverbyggnad. Plastskevonen tillverkas ju numera i Marieholm strax söder om Jönköping. Innehavaren heter Göran Helmer och firman Enitor AB. Skrovet är handupplagt med god finish i klass med det danska tycker vi. Här vill jag presentera klubbkompisen Thomas Burenby, snickare förresten och något händigare än de flesta. Han organiserade köp av fem båtar placerade inom klubben, skrov, köl och däck men utan rufföverbyggnad vilket hansedan utför i trä. Den båt han visade här i samband med årsmötet hade överbyggnad med förlucka och inrede i massiv mahogny och vi tycker resultatet är strålande. När denna tidning kommer ut, har han förmodligen alla fem färdiga. Thomas har f.ö. en verkstad på gång och räknar med att om intresse finnes, vid sidan av sin dagliga gärning kunna iordningställa några båtar om året. Thomas har haft folkbåt tidigare och kan båttypen, väger varenda brädlapp för att hamna på minimivikt, går till botten med uppgiften vilket kanske inte får sägas i sjösammanhang och varder därför sagt för sista gången. Vi har emellertid kommit upp i 18 ex här i Tranås och kommer kanske att utgöra en källa till irritation bland de komfortablare båtarna, de som över champagneglaset ser ner på oss när vi förtär skarpsill och skåne. När trimningspratet kommer igång vill de ändå gärna vara med, men då hissar vi ner tätluckorna och för samtalet så hemligt att t.o.m. de öronlösa kopparna kommer fram (gammal vits men får duga). Vi är optimistiska nog att tro på ytterligare ökning här på Sommen. Jag erinrar mig en reklamtext från min barndom, ett specerihandlarfönster där man kunde läsa: "Gustav H. Larssons kaffe bäst", ett skönt konstaterande som måste stå oemotsagt och borde kunna gälla även för folkbåten. Vi diskuterade nämligen marknadsföring på årsmötet och där har jag av erfarenhet den uppfattningen att båten säljer sig själv till den som gastat ombord en period, den hamnar då också i rätta händer utan reklamkostnad. Visst kan det vara trevligt med reklam, om man har råd, men det sköts kanske av tillverkaren, om det behövs. Snart skall vi ha folkbåtsträff här och resonera om spinnakerns vara eller inte vara i sommar och här finns flera vägar att gå, med eller utan eller vissa seglingar med och vissa utan. Man kan också tänka sig någon respithistoria eller kanske rentav två grupper. Vi får se. Självt är jag fylld av nostalgi. Var med och provseglade en utlottningsbåt redan i folkbåtens barndom. Vi var några pojkar som stod så långt ut på bryggkanten att farbröderna var helt enkelt tvugna att ta oss med. Sedan har det varit folkbåt för en hel del av slanten. Man vande sig vid dessa spirade fockar och med en besättning bestående av nästan vad som helst, jag tror alltså på framtiden spinnakerlös, ursäkta snälla ni, men jag har vant mig vid tillmälen såsom "bakåtsträvare ska va på kräftkalas" o.s.v. i en aldrig sinande ström, men kanske finns det 50-åringar även i era klubbar. Snart inträder ett disigare väder och då är det vår.

LA

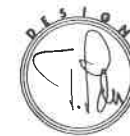
Den första Folkbåten med plastskev, plastsdäck och träuff. En läckerhet. Foto SFK.





DEN NORDISKA FOLKBÅTEN FRÅN MARIEHOLM

Jag tycker också man lyckats väl med att komponera hennes rika standardutrustning."



Lycka till!
Tord Sundén
Folkbåtens konstruktör.



Tord Sundén.

'Det är med stor tillfredsställelse jag välkomnar Marieholm Marina som tillverkare och marknadsförare av Folkbåten. Båtarna de bygger är välgjorda i både plast- och träarbete.

Båtarnas överbyggnad har väl avstämda proportioner.



Kontakta oss för demonstration. Eller beställ vår broschyr (som innehåller en läcker färgplansch av Folkbåten). Bra finansiering! Vi säljer också de rätta originaltillbehören till Folkbåten.
För tillbehör ring: 0370-931 15



MARIEHOLM MARINA

Box 30, 45201 STRÖMSTAD. Tel: 0526/13960 priv. 0526/14187.



Vättern

VÄLKOMMEN TILL VÄTTERN OCH ÅRETS SM!

SM-kommittén har pejlat intresset för 1980 års SM och det verkar vara ett mycket stort intresse landet runt för folkbåtsseglarnas höjdpunkt. Dessa fantaster, kvinnor och män som varje år sätter SM:et som höjdpunkt för en stenhård drabbning samt en härlig gemenskap under några spännande seglardagar.

Att Vättern geografiskt sett ligger bra till visade 1976 års SM-tävlingar, då rekordantalet startande var 66 st. Arrangörerna SSV och MSS hoppas och tror att denna siffra överskrids med god marginal.

Starten för 1980 års SM inleds med inmätning och invigning den 6 juli. Angående inmätning kom ihåg att alla segel SKALL vara stämplade samt att båten och dess utrustning är i godkänt skick. (Ni kommer väl ihåg de problem som var med spinnakerbommar och fockkjolar vid 1979 års SM).

Möjlighet till lagad frukost finns på 5 minuters promenadavstånd från båtarna (Konsumbar). Lunchpaket kommer även att tillhandahållas vid klubbhuset. Camping och husvagnsuppställning finns i anslutning till båthamnen. Där även lossning och lastning för dem som kommer landvägen kan ske.

Sommarstäderna Vadstena och Motala har utöver seglingarna mycket att bjuda seglare och anhöriga på, såsom kultur, bad och nöjen för att inte tala om den trevliga upplevelsen av kanalfärden till drabningsplatsen.

Till tjustringen och gemenskapen hör också de trevliga visaftnar som brukar vara före och under SM, då instrument och folkbåtsvisor m m plockas fram.

Region Vättern kan även i år rapportera nytillskott på folkbåtsfronten, främst är det då Somneseglarna som tänt till och skaffat en hel del nya plastfolkor. Men även i Motala och Vadstena rapporteras nytillskott.

Helgen före SM kommer regionsmästerskap för Vättern att hållas i Motala. Seglingarna kommer att vara öppna och ge fint tillfälle att känna på Vättern.

Om intresse finns kommer vi att ordna en eskadersegling till norra Vätterns skärgård med dess många fina öar.

Vätterns folkbåtklubs styrelse

☛ Vintern tog i år Vättern i ett järngrepp vilket innebär att hela sjön frös till. Detta hör till ovanligheterna.

☛ Nu har våren kommit och Vadstena kommer åter att ligga sommarfärdigt då det blir dags för SM-start. Foton G. Hjörth.

Folkbåtsspeed

De flesta som seglar brukar vara intresserade av andras metoder för att få fart på båten. Jag tänker därför försöka beskriva hur vi gör på F S599 för att få snurr på båten. Tänk bara på att farten inte är allt. Ofta är det vägval, taktik, startteknik etc som faller utslaget.

För att man hela tiden skall ha högsta möjliga speed krävs att besättningen avlastar styrman så mycket som möjligt från arbetsuppgifter som segeltrim, konkurrentbevakning och vägval. Styrmans viktigaste jobb under t ex kryssen är att inte segla för högt eller för lågt. Först i andra hand kommer vägval och taktik. Denna artikel vänder sig därför till hela besättningen.

Rigg och mast

När riggen skall trimmas börjar man med en grovinställning. Ställ masten rakt upp och så långt akterut i masthålet som möjligt. Står masten på däck skall framkanten av masten vara 2,0 m akter om skärningspunkten mellan förstaget och däck, mätt parallellt med däcket. Kontrollera också att masten inte lutar åt styrbord eller babord genom att mäta med storfallet till exempelvis röstjärnen eller loda. Sätt också an fiolstagen så att masten blir rak.

Masten är nu grundtrimmad och man får ge sig ut och segla för att justera lovgirigheten. När man ligger på kryss med vältrimmade segel skall båten vara en aning lovgirig. Är den mycket lovgirig kan man prova att luta masten föröver eller att ta hem på akterstaget (storseglet kanske stänger?). Känns båten däremot fallgirig är akterstaget kanske för hårt hemtaget. Om så inte är fallet luta masten akter över.

Böjer masttoppen av åt lä på kryssen bör fiolerna spännas ytterligare.

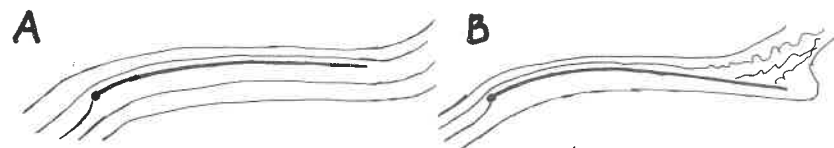
För att ta sig runt banan så snabbt som möjligt måste vanten vara ganska löst ansatta. Farten och höjden på kryssen påverkas knappast av lösa vant. Under länsen går däremot en båt med löst stagad mast märkbart snabbare än de som har hårt ansatta vant. Släcket justeras in efter det att lovgirigheten är trimmad. För att inte masten skall luta åt någon sida är det viktigt att släppa lika mycket på både styrbords och babords vantskruv. Det kan vara

lagom att skruva ut vantskruvorna ungefär 2,5 varv för att få tillräckligt slack i riggen.

Med en så här lös rigg står masten och slår om det är gammal sjö eller kommer svallvågor när man länsar i svag vind. Rycken och slagen gör det omöjligt att få seglen att stå och farten sjunker. Har man möjlighet att spänna fockfallet under länsarna stabiliseras masten och seglen får lättare att stå. Samtidigt tvingas masttoppen framåt vilket också är bra för farten.

Tell-tales

Läget och storleken av buken bestäms av luftströmmens hastighet relativt seglet. Är hastigheten för stor i förhållande till seglets buk klarar inte luftströmmen att följa seglets läsida. Strömningen blir turbulent (virvlande) och dragkraften sjunker, se fig 1.



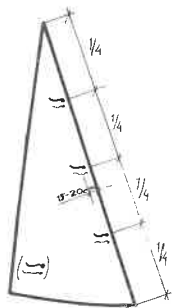
Figur 1. A) Luftströmmens hastighet är tillräckligt låg för att strömningen skall bli laminär efter så gott som hela seglet.

B) Luftströmmen är så snabb att den laminära stömningen övergår till turbulent någonstans efter läsidan. Minskas buken i exempel B blir strömningen laminär även i detta exempel.

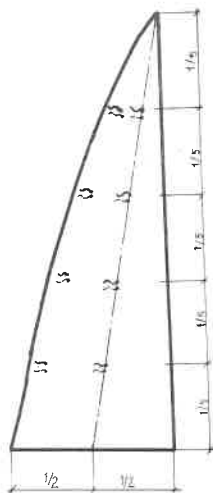
För att kunna se om luftströmmen är turbulent efter hela eller delar av seglet tejpar vi fast så kallade tell-tales. De kan bestå av ullgarn, bandspe-lartape eller liknande.

Placeringen av tell-talesen är inte så känslig bara man tänker på en del saker. Sätter man de på t ex styrbordssidan av seglet högre än de på babords-sidan så ser man tell-talesen lättare genom seglet. I focken är det viktigt att de inte blir så långa att de kan sno sig runt förstaget. I stören är det meningslöst att sätta några framför seglets mittlinje, se fig 2. Masten stör för mycket framför denna linje.

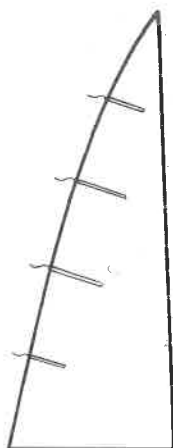
Vill man inte tejpa stören full med trådar kan man fästa garn eller band i akterkanten av lattorna eller i akterliket. Dessa fungerar ungefär lika bra förutom att de är lättare att se från lovartsidan av seglet. Se fig 4.



Figur 2
Tell-tåles i focken.
Trådarna kan vara mellan 10 och 15 cm.



Figur 3
Tell-tåles i storen.



Figur 4
Alternativ placering av tell-tåles i storen.

På halv vinden använder fördecksgasten all sin energi till att få focken att dra maximalt. Tell-tåles är en god hjälp då. Foto Christer Svensson.

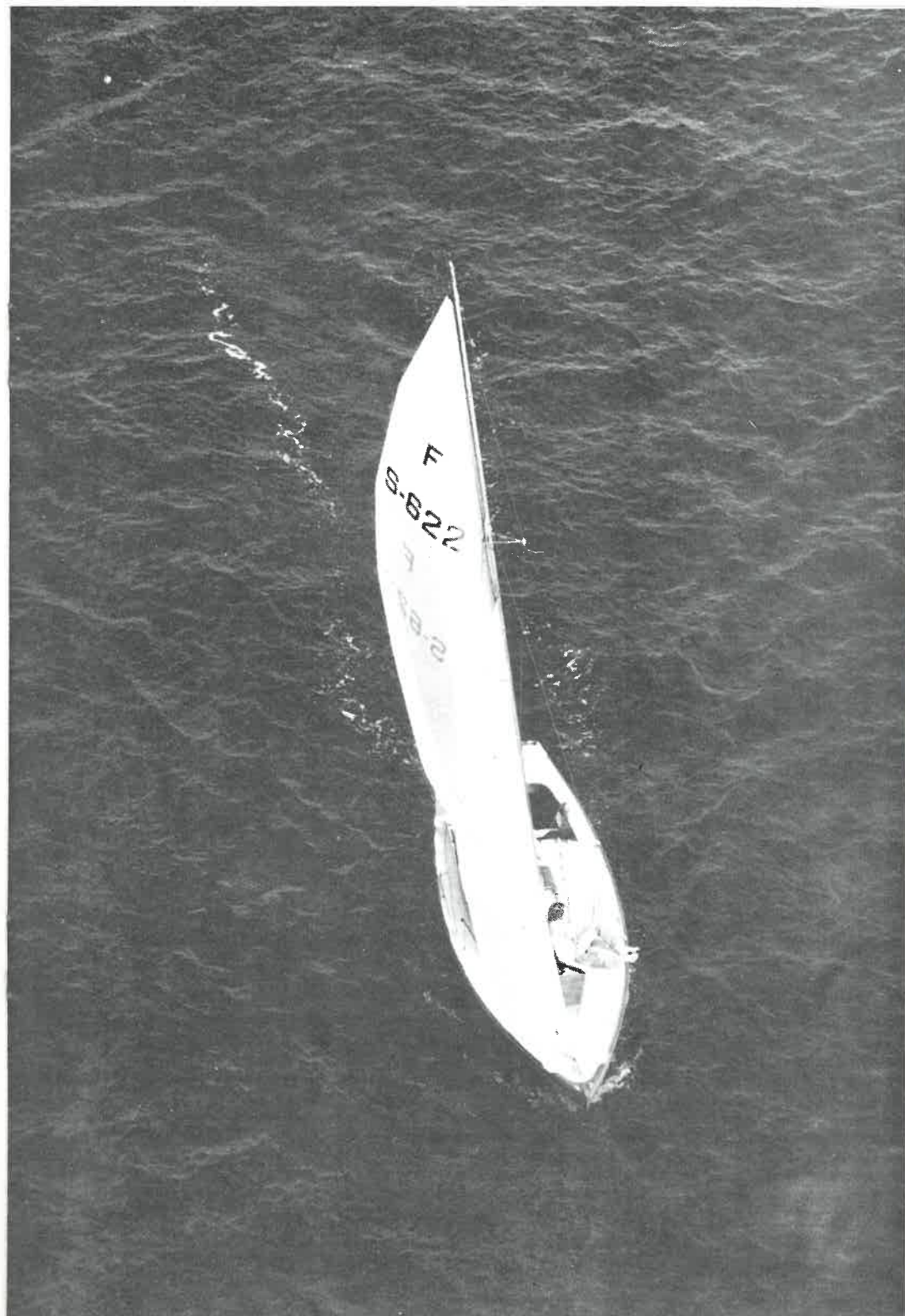
FOCKEN

Kryss

Tell-tålesen i focken används till två saker. Under segling styr man efter dem och före seglingen (eller under) används de för att trimma in skotpunkten.

Styrman försöker styra så att både lä- och lovertstell-tålesen visar att luftströmmen är laminär kring seglet. (När skotpunkten är justerad räcker det att se på ett av tell-tålesparen.) Börjar låtell-tålesen att leva seglar man för lågt - luftströmmen blir turbulent strax akter om förstaget eftersom segelt är skotat för dikt bidevind medan kursen i verkligheten är lägre. Börjar däremot lovertstell-tålesen att leva seglar man för högt.

Att använda tell-tålesen för att justera skotpunkten är nästan lika lätt. Skota för kryss och segla så högt som möjligt utan att pina. Be den som styr att sakta lova tills några eller alla lovertstell-tåles fladdrar, då faller



han tillbaka till krysskursen. Upprepar man detta några gånger ser man vilken tell-tåles som börjar leva först.

Är det den översta som lever först är överdelen på seglet för hårt skotad och skotpunkten behöver flyttas akterut. Börjar den nedersta att fladdra först skall skotpunkten framåt - underdelen av seglet är för hårt skotad. Gennereellt gäller också att skotpunkten skall flyttas utåt vid friskande vind. (Tell-tålesen vid skothornet bör visa om skotpunkten skall ut eller in.) Har man inte en H-skotskena eller två parallella skotskenor på däck kan man flytta ut skotpunkten med en trimlina som drar skotet mot relingen.

Seglar man lägre än konkurrenterna på kryssen utan att gå märkbart snabbare kan fockfallet eller cunningham vara för hårt sträckt, se fig 5. Ett annat tecken på att seglet är för hårt spännt är rynkor parallellt med förstaget. Är seglet för löst sträckt sackar det mellan pistolhakarna.



Figur 5 Kryssvinkel med för hårt sträckt fockfall eller cunningham. Kryssvinkel med riktigt sträckt fall eller cunningham.

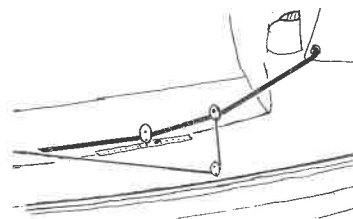
Slör

Vill man ha focken hissad på slörarna måste man kunna skota den riktigt då också. För att kunna göra det måste man kunna flytta skotpunkten till relingen vid eller strax framför vanskruven. Enklast gör man det med en lina som kan dra ut skotet till relingen, se fig 6. Focken skotas efter tell-tålesen i framkanten.

Kan man inte skota focken riktigt kan man lika gärna ta ned den på slören.

Läns

På länsen gör focken mest nytta om man stagar upp masten genom att spänna fallet.



Figur 6 Lina för att flytta skotpunkten mot relingen (Barberhauler). Används på slören och på kryssen i frisk och hård vind.

STORSEGLET

När focken är trimmad är det storseglets tur. Man kan inte justera storen först för att därefter justera focken eftersom fockens trim påverkar storseglets utseende.

Kryss

Trimningen av storseglet går ut på att hindra läsidans tell-tåles från att fladdra utan att seglet blir för plant.

Fladdrar de översta tell-tålesen är seglet för hårt skotat eller har för stor buk i denna del. I svag eller måttlig vind är seglet troligen för hårt skotat. För att få denna del av seglet lösare skotat flyttar man storskotets travare in mot mitten av skotskenan samtidigt som man släpper ut på skotet för att inte skotningen i seglets nedre del skall påverkas. I riktig lätt vind kan travaren flyttas 1 till 2 dm förbi mittläget mot lovart och släppa lite mer på storskotet. (Bommen lyfter och övre delen av akterliket faller ut åt lä, man säger att seglets twist ökar.) I svag vind får kicken inte vara ansatt eftersom den drar ned bommen och minskar twisten.

I friskare vind är det troligt att seglet är för bukigt om de övre tell-tålesen fladdrar. Genom att ta hem på akterstaget blir toppen planare samtidigt som twisten ökar. För att twisten inte skall bli för stor släpper man ned travaren 1 till 2 dm i lä om skotskenans mitt och skotar hårdare.

Fladdrar läsidans nedre tell-tåles medan de övre står bra är buken för stor eller seglet för hårt skotat i denna del. Prova först med att dra ut seglet till märket på bommen. Hjälper inte det eller är seglet redan utdraget så långt man får sitta travaren för långt åt lovart. Släpp ned den lite och ta hem på skotet tills hela seglet står bra. (Samma effekt kan fås genom att sätta an kicken och ge på skotet.)

Står läsidans tell-tåles bra har man kanske för plana segel. Prova att släppa på bomuthal och cunningham. (Släpp inte på bomuthal om det blir svårt att komma tillbaka till utgångsläget.)

Skotning

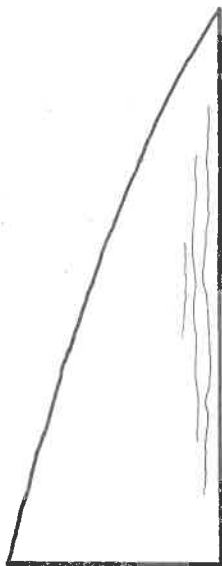
Skotningen på kryssen varierar mellan olika segel men det brukar vara nästan

omöjligt att undvika ett visst inslag vid masten oavsett fabrikat. Skotar man så att inslaget försvinner blir seglet lätt för hårt skotat. Man kan alltså ha det som riktvärde att man skall ha ett litet inslag på kryssen. Ett annat riktvärde är att bommens förlängning skall peka ut över hörnet mellan akterspegeln och relingen. Prova vilken av metoderna som passar bäst.

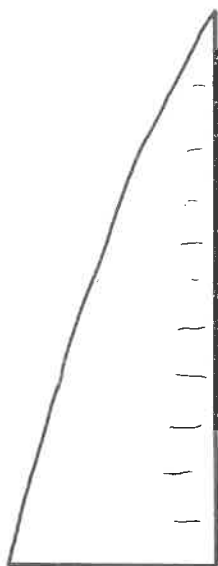
Cunningham

Cunningham används mest på kryss i friskare vindar och endast i undantagsfall på slören. Normalt sträcker man seglet så mycket som mastens mätmärken tilllåter. I svag vind kan det bli rynkor, se fig 6, som går parallellt med masten. Då skall man släppa på cunningham eller om det redan är gjort höja bommen någon centimeter.

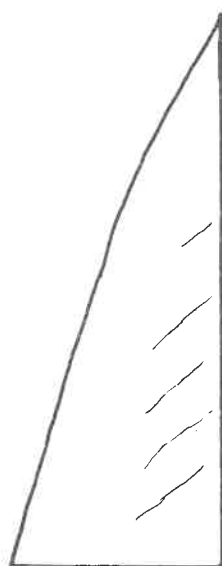
Har man i stället veck vinkelrätt masten eller diagonala rynkor, se fig 7 och 8, skall mastliket spännas. Om seglet inte är hissat till märkena så sänk bommen och hissa seglet i topp. Räcker det inte, dra då i cunninghamlinan.



Figur 6
Rynkor parallellt med masten.



Figur 7
Veck vinkelrätt masten.



Figur 8
Diagonala rynkor efter masten.

Slör

Seglet skotas så att tell-talesen står så bra som möjligt. (Alternativet är att skota tills inslaget vid masten försvinner.)

På slören är det så gott som bara kicken som bestämmer twisten. Lös kicken ger mycket twist och hård kicken ger liten twist. Man kan därigenom prova fram den twist som gör hela seglet effektivt i den rådande vindstyrkan.

Läns

På länsen gäller det bara att ha så stor yta som möjligt vinkelrätt Windexen.

Seglet skall vara utsträckt till mätmärket på bommen och kicken skall vara ansatt så hårt som möjligt utan att bommen knäcks (eller drar in bommen mot båten i lätt vind).

SPINNAKERN

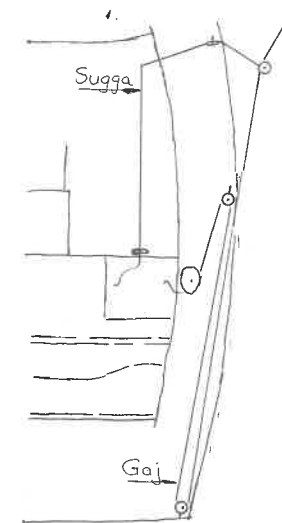
Spinnackerbommen skall stå vinkelrätt mot både Windexen och masten.

Höjden av bommen kan justeras enligt två principer. Det enklaste är att låta spinnackerns skothorn bestämma höjden. Bommens höjd trimmas så att hornet vid bommen kommer på samma höjd över vattnet som det fria skothornet.

Denna metod innebär att seglet kommer lite väl högt i frisk vind. Kan man dra ned skotet i en så kallad sugga, se fig 9, så får man en större projicerad yta samtidigt som bommen inte behöver peka mot skyn.

Den andra metoden går ut på att bommens höjd justeras så att seglets lovartsläk börjar slå in samtidigt längs hela liket eller åtminstone börjar slå in i mitten. Slår liket först in i den övre delen av seglet skall bommen upp och slår det in först i den nedre delen av seglet skall bommen ned en bit.

På branta slörar skall bommen föras högt. Seglet blir planare och man kan gå högre. Man bör dessutom inte använda suggorna på slören eftersom de får spinnackerns akterlik att stänga.



Figur 9
Exempel på sugga.



Skotning

Spinnackerns skotning kräver samma uppmärksamhet av gästen som kryssen kräver av styrman. Det gäller att hela tiden ta hem eller ge efter på skotet (lägajen).

När spinnackerns lovartslik börjar slå in måste gästen genast ta hem på skotet för att åter få den att stå. Står spinnackern måste man istället ge efter på skotet för att inte seglet skall bli för hårt skotat.

Det är en fördel om man noterar – i minnet eller på papper – hur seglen trimmas i olika vind- och sjöförhållanden. Märk därför upp skot och sätt skalor och positionsnummer på olika lägen hos travare etc.

(Inom parentes kan nämnas att vikten skall vara så låg som möjligt och helst koncentrerad till båtens mitt. Av detta följer att reservsegel och andra lösa prylar skall ligga på durken, mitt i båten under racen.)

◀ Aj aj. Så får man inte föra spinnakerbommen. Foto Nils Petersson.

Lycka till.

Magnus Söderbäck

**Vi är ute efter samma sak som Du
— SEGRAR!**

**Vi har farten —
årets kappseglingsresultat visar det.**

**VI HAR DEN PERSONLIGA SERVICEN
VI HAR KUNSKAPERNA OM KLASSEN**



**Box 65, 450 81 GREBBESTAD
Telefon 0525-104 65**

Ostkusten

Nu är det dax igen! Aktiviteterna på Ostkusten för oss folkbåtsseglare håller på att ta form för 1980. Som värdig avslutning på 1979 års aktiva folkbåtsår hölls ett mycket välbesökt årsmöte i november. Mycket mat och prat av kvalificerat slag. Från årsmötet kan nämnas att flera poster i styrelsen bytte ansikte.

Vårens aktiviteter började med tre terrivällor: regler (Sten Wiberg), taktik (Peter Sundelin) och segeltrimning (Bertil Engdahl). OFK:s vårmöte hölls den 18 april.

Förhoppningsvis kommer ett träningsläger liknande det vi hade under Kr Himmelfärdshelgen 1979 också att genomföras i Stockholmsregionen i år. Liknande träningsläger planeras också i Västervik och i Vättern.

Så börjar då sommarens ordinarie kappseglingssprogram där vi med glädje noterat en ny rankinglista på ostkusten, förutom de två vi redan har.

Ny ranking börjar i år för Nyköpings och Oxelösunds folkbåtsseglare. I den kommer följande seglingar att ingå:

NÄVEKVARNS BÅTKLUBBS PINGSTSEGLING	25/5
OXELÖSUNDS SS ÖPPNA	14-15/6
NYKÖPINGS SS ÖPPNA (RM)	28-29/6
BRÄVIKENS SS ÖPPNA	9-10/8
OXELÖSUNDS SS "ARKÖ RUNT"	16/8

Fyra seglingar räknas och poängberäkning sker enligt platssiffermetoden. Kontaktman är Dan Yngve

I V:a Mälarens ranking ingår:

TORSHÄLLA SEGELSÄLLSKAPS ÖPPNA	7-8/6
SS SVEARNA BUBBHOLMARN	14-15/6
VÄSTERÅSREGATTAN	16-17/8
KÖPING/KUNGSÖR	23-24/8
SS SVEARNA BUBBHOEMARNA	30/8

Tre seglingar räknas och platssiffermetoden gäller för poängberäkningen. Kontaktman är Håkan Alm.

I Stockholmsserien ingår i år följande seglingar:

SLANDÖREGGATTAN	17-18/5
MÄLARREGATTAN (VÅR-RASTA)	31/5-1/6
GÄDDISREGATTAN	7-8/6
VIKINGAREGATTAN	14-15/6
GETFOTSREGATTAN	9-10/8
ÅRSTAVIKENS ÖPPNA	23-24/8
VEGAS HÖSTREGATTA	13-14/9
SSS HÖSTREGATTA	20-21/9

Fyra seglingar räknas och poängberäkningen sker enligt platssiffermetoden. Kontaktman är Björn Zabell

Som vanligt seglas regionsmästerskapet även i år på Broken, Nyköping 28-29/6. Till RM hoppas vi att många folkbåtsseglare från ostkusten kommer. Därifrån startar vi sedan en trevlig eskadersegling via Göta kanal till årets seglingshöjdpunkt nämligen SM 1980 i Vättern. Som vi minns hade 1976 års SM i Vadstena största SM-fältet någonsin för Folkbåt med ett 70-tal startande. Låt oss nu se till att årets SM blir minst lika stort.

STYRELSEN.

Nästa Folkbåtsnytt

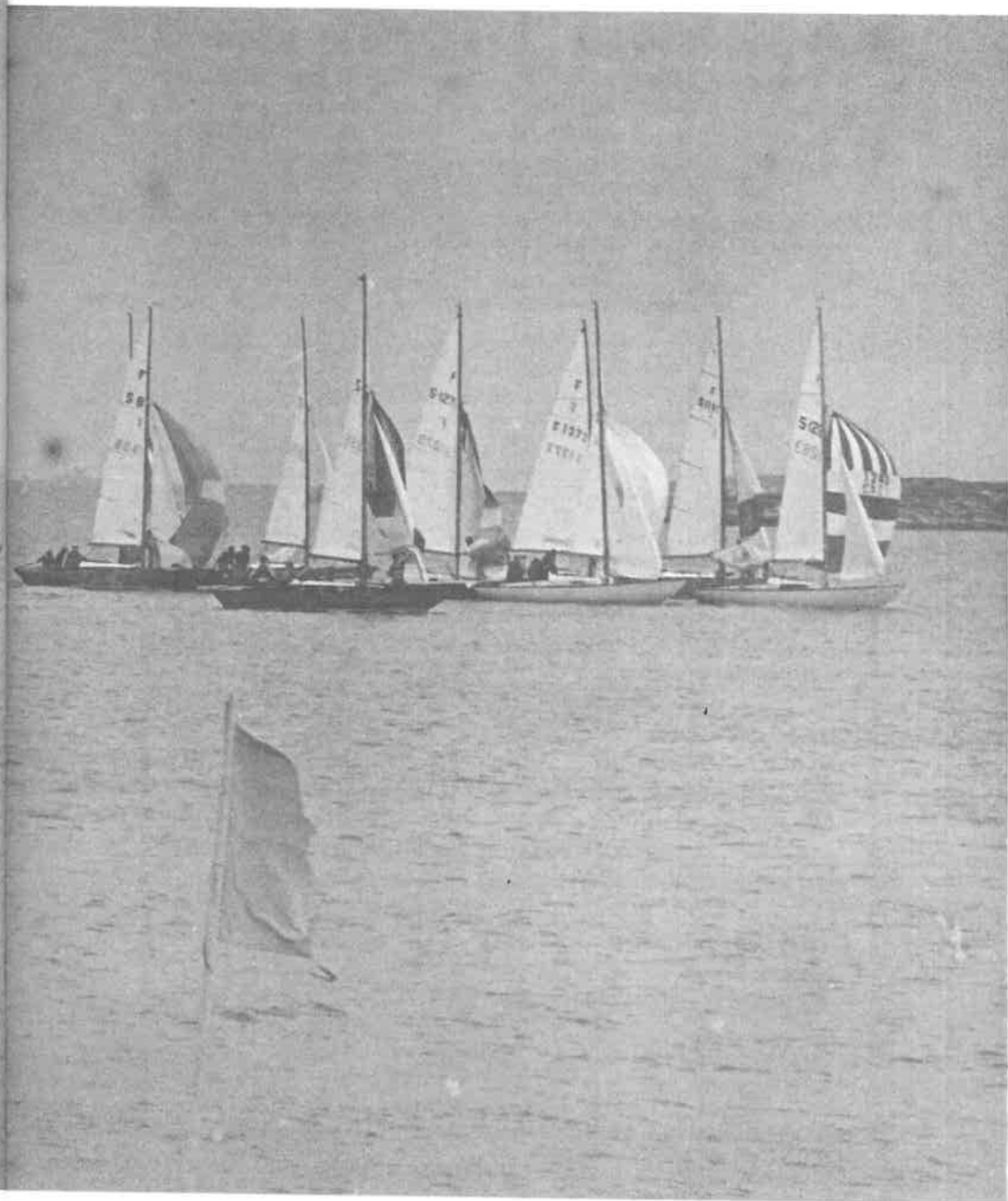
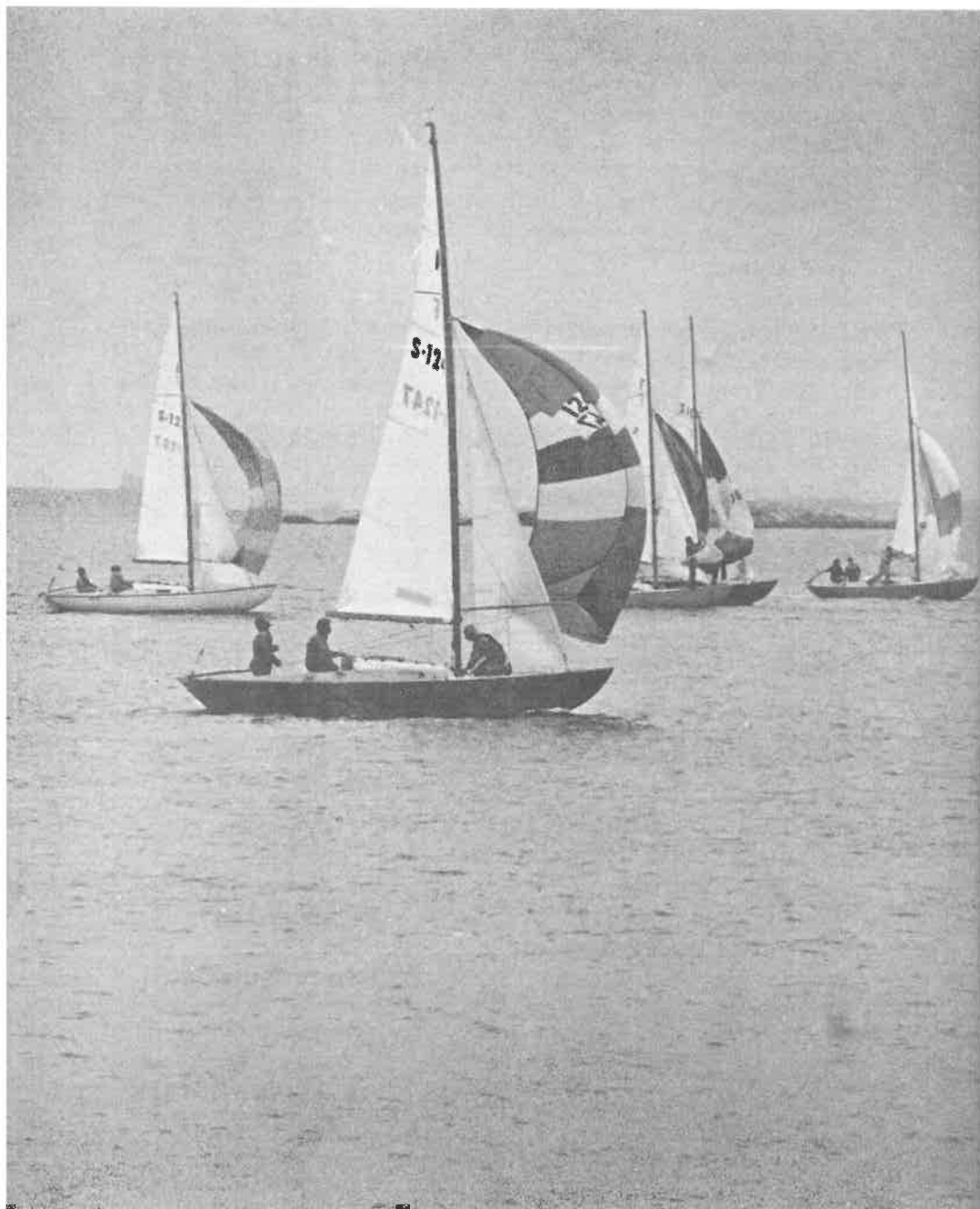
BÖRJA REDAN NU FUNDERA PÅ VAD DU SKALL SKRIVA TILL HÖSTNUMRET. SENAST DEN 15 SEPTEMBER VILL VI HA DITT MATERIAL. ALLA BIDRAG MOTTAGES MED TACKSAMHET. SKICKA ARTIKLAR, BILDER, RESULTAT ETC TILL:

ANDERS VEDIN
ROSLAGSGATAN 17
113 55 STOCKHOLM

TFN: (ARB) 08-22 43 20
(HEM) 08-15 41 03

OFK:s REDAKTIONSKOMMITTÉ.

Nästa uppslag: Två minuter till start. Folkbåten är representerad i lokala regattor runt hela vår kust. Foto Christer Svensson.



Regeländringar

till FOLKBÅTENS BESTÄMMELSER 1978 beslutade av Skandinaviska Seglarförbundet.

Punkt 4.2 Utgår: Nedanstående laminattjocklekar angiven laminattjocklek.

Tillägges: De under punkt 4.3, 4.4, och 4.5 nämnda laminattjocklekarna är minimitjocklekar. (Skand SF -78).

Punkt 3.3 Tillägges: Om kölbultarna gängas direkt i kölen ska denna väga 1007 - 1057 kg. (Skand SF -78).

Punkt 3.21 Utgår: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål 13 mm ($\frac{1}{2}$ "....

Tillägges: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål minimum 11 mm ($\frac{7}{16}$ "..... (Skand SF -79).



SWEDE SAILS

Vi har kunskaperna, ambitionen och viljan att göra Folkbåtssegel som slår allt annat! Därför är vi säkra på att Swede Sails verkligen kommer att synas i toppen på banorna i sommar. Du väljer själv segelmakare. Det är bara att ringa.

Vårt tel.nr. är **0523/13285**

Tala med Jan eller Bosse så får Du reda på allt.

Swede Sails Ekgatan 14, 453 00 Lysekil, Tel 0523/132 85
Bo & Jan Ferm

Sensation i Danmark!

Enligt obekräftade rykten, som nått Folkbåtsnytt, finns i Danmark långt gångna planer på att bygga en förstora Folkbåt, avsedd att tjäna som utmanare i Americas cup 1980.

Om dessa rykten är sanna blir årets seglingar det verkliga provet för de små nationerna i Norden. Som officiell utmanare står Skagens amatör-sejlselskab, men bakom projektet finns en stor del av det danska näringslivet och delar av det danska kungahuset. Huvudsponsorer är två kända bryggerier och en musselfabrik vid Limfjorden.

Måtten på båten blir gigantiska. Eller vad sägs om en Folkbåt som är 21 m lång, 5,5 m bred och som har en kölvikt på 10 040 kg. Segelytan blir på 240 m² och totalvikten hamnar på minst 19 060 kg.

Som vanligt vid projekt av denna storleksordning uppstår problem. Vår danske sagesman, som vid nuvarande tidpunkt vill vara anonym, säger att man från början tänkte bygga båten i glasfiber. En åländsk fabriksägare, Mariehamns bruk, har emellertid meddelat att han anser sig ha rätten att tillverka en Folkbåtsstolva i plast. För att undvika segdragna förhandlingar har man därför beslutat bygga båten i trä.

Även masten kommer att byggas i trä, då det visat sig att metallmaster inte tål de påfrestningar det här blir fråga om. Att det verkligen är en allvarlig satsning framgår av det faktum att tre 34-meters granar, avsedda till master, redan fällts i en dansk nationalpark.

Den känsliga frågan om ersättning till Folkbåtens konstruktör är för närvarande helt låst. Konstruktören har låtit meddela att han anser att 175 kronor är i minsta laget för en Folkbåt av den här storleken. Danskarna, å sin sida, hävdar att det inte kan bli tal om någon ersättning alls, då 12-metersregeln, maximalt utnyttjad, kommer att uppvisa en båt med den Nordiska Folkbåtens linjer. Vår sagesman påstår för övrigt att danska Folkbåten alltid byggts efter R-regeln.

Namnfrågan har skapat oro bland projektets högsta beskyddare. Man vill ge båten ett slagkraftigt namn, men namnet bör också ge PR åt Danmark som nation. Det första namn man hade på förslag, Henrietta, lät något för fränkt. Och Margareta uttalat i America skulle föra tankarna till England. Så det namn som är aktuellt för närvarande är Folke af Danmark.

Vilka som skall utgöra besättning på båten vet man ännu ej. En förening som skall göra PR har bildats på en av de danska öarna under namnet 12-meterscentralen. Denna förenings uppgift är att tala väl om projektet, samt att skaffa besättning till båten. Ett hett namn som rorsman på båten är den kände danske seglaren Erik Høj Andersen. Planer lär också finnas på att serietillverka båten om utmaningen blir lyckosam.

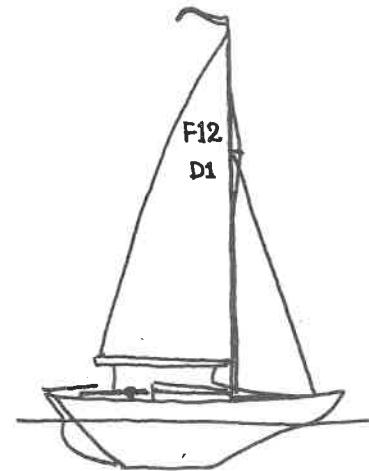


En annan fråga som diskuterats i samband med projektet, har varit om båten skulle vara ruffad eller ej. Enligt de besked vi kunnat få, kommer ruffen att behållas, men inuti denna kommer man att placera två mycket stora ölcontainers. Avsikten är att man med hjälp av ett sinnrikt trampsystem ska kunna transportera ölet till lovart på kryssarna. En datoranläggning ombord kommer att räkna ut hur mycket öl som behövs i tankarna i förhållande till rådande vindstyrka och hur mycket som kan förbrukas av besättningen. Som framgår har danskarna beslutat satsa på trivsel ombord.

De modellförsök som gjorts i Ålborg-bryggeriets ränna visar att båten kommer att bli mycket snabb. Vid flera tillfällen har båten hoppat ur rännan. Om detta beror på båtens klinkbyggda konstruktion eller om danskarna upptäckt ett nytt samband mellan malt och fart, vill man för närvarande inte uttala sig om.

I avvaktan på fler detaljer kring detta intressanta projekt, stödjer vi bäst projektet genom att äta musslor från Limfjorden.

Bosse H



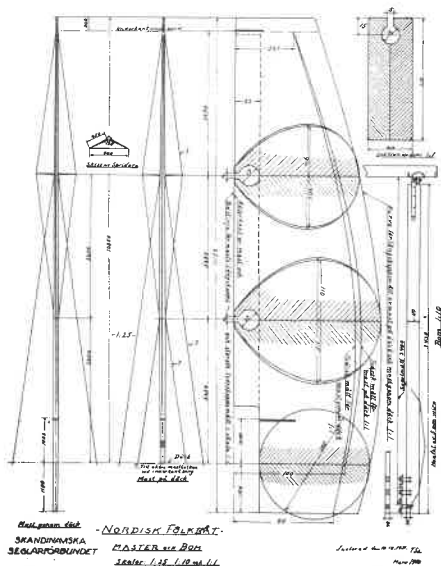
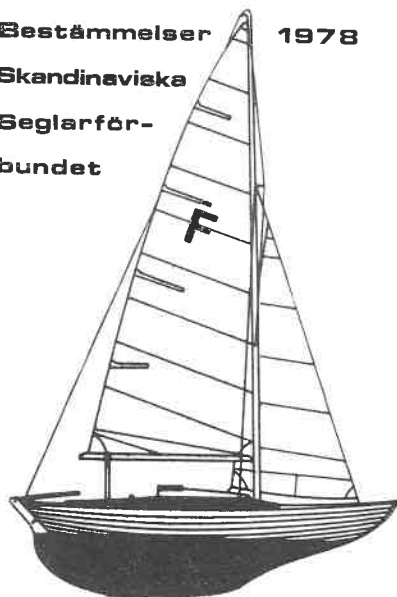
◀ Hemliga testsseglingar med en knappt 8 meter lång skalendig modell av F-12.an. Flygfoto från ett senvinterkallt Öresund av Christer Svensson.

Pappersexercis

NORDISKA FOLKBÅTEN

BESTÄMMELSERNA är Folkbåtens bibel. Här står exakt vad Du får göra och vad Du inte får. Hur det går till att mäta in en Folkbåt och vart man vänder sig. Liksom övriga, här visade dokument, säljs de av Svenska Seglarförbundet, Idrottens Hus, 123 87 Farsta, tel 08/7136000 (OBS nytt telefonnummer). Pris ca 15 kr.

Bestämmelser 1978 Skandinaviska Seglarförbundet



RITNINGARNA behöver Du om Du ska tillverka något nytt till Din Folkbåt. Det finns 12 ritningar som i minsta detalj visar hur en Folkbåt ska vara byggd. Förteckning över ritningarna finns i Folkbåtens Bestämmelser. På bilden visas Mast- och Bomritningen. Originalen ritades om för två år sedan så vi har nu mycket snygga ritningar. Den sanne folkbåtsentusiast sätter upp dem i sovrumstaket i stället för dom gamla trista speglarna. Pris per styck ca 40 kr, hel sats ca 300 kr.

Något som inte märks så mycket utåt, men som kanske är ett klassförbunds viktigaste uppgift är att se till så att pappersexercisen fungerar. Ordentliga bestämmelser som är begripliga och aktuella ska finnas. Ritningar, klassbevis och mätformulär ska hållas aktuella. Införandet av plastbåten och minimivikten har gjort att detta har släpat efter lite, men nu är detta avhjälpt och vi har ett system som förhoppningsvis fungerar även i praktiken. Här nedan presenteras de dokument som ska se till att Folkbåten är en strikt och väl fungerande entypsklass.

MÄTPROTOKOLL

Detta mätprotokoll skall ses som en stichprotokoll för att kontrollera att vissa viktiga krav i klassbestämmelserna uppfylls. Mätprotokollet frilägger ej båtägaren från ansvaret att sätta i samtliga detaljer uppfyller kraven i klassbestämmelserna för Nordisk Folkbåt.

Klassbestämmelser, registreringsnummer och ritningar för Nordisk Folkbåt kan rekryreras från Svenska Seglarförbundet, Idrottens Hus, 123 87 FARSTA.

Mätprotokollet är indelat i fem avsnitt:

- I Skrov och köl
- II Roder
- III Rigg
- IV Obligatorisk utrustning m m
- V Minimivikt

I marginalen hänvisas till aktuellt avsnitt i klassbestämmelserna.

Segel mäts separat enligt instruktion i klassbestämmelserna och IYDUs mätinstruktion.

När mätprotokollet är fullständigt ifyllt avskickas mätans intyg och insänds till Svenska Seglarförbundet tillsammans med gästertest och varsin intyg samt ev viktintyg till Svenska Seglarförbundet, Idrottens Hus, 123 87 FARSTA.

Mätning skall utföras av mätman, godkänd av Svenska Seglarförbundet, väl insatt i klassbestämmelserna för Nordisk Folkbåt.

KLASSBEVIS

utfärdat av Svenska Seglarförbundet för Nordiska Folkbåten nr

Namn
 Xgare
 Namn
 Inregistrerad
 Byggnadsår
 Byggt av
 Byggnadsplats
 Summan av plastarens vikt (för plastbåt)

Att båten följer de för Nordiska Folkbåten gällande bestämmelserna beträffande byggd och dimensioner samt konstruktionens utrustning har genom mätning och kontroll blivit godkänt.

av Mätman godkänd utman, konstruktör, och ritningen härad lämnat till Svenska Seglarförbundet som tillfälle till

Sidhålls den

SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET

Secretarerna

Vikt på segelklar båt:	Vikt	Datum	Utman	Utman nr
Skriv ut, om du vill ha en kopia av detta bevis. Se "Klassbestämmelser" i Folkbåtens Bestämmelser. De skiljer sig från de gamla ritningarna för gyllet enklare!				
Famrskontroll på rigg utföras: kontrolleras segel och rigg.				

KLASSBEVISET är pappret som talar om att Din båt verkligen är en Folkbåt. Se alltid till att Du får ett Klassbevis med då Du köper ny (om båten säljs helt klassad och klar) eller begagnad Folkbåt. Om det gamla klassbeviset slarvats bort kan Du vända Dig till Svenska Seglarförbundets kansli om Du har kopior på alla utfärdade klassbevis. Klassbeviset behöver inte skrivas om då båten byter ägare. En ny blankett har just i dagarna tagits fram med speciella rutor för plastvikt och båt vikt enligt nya viktsbestämmelserna. De gamla klassbevisen behöver inte bytas ut, utan dessa uppgifter får skrivas i marginalen eller på baksidan.



Knud Andreasen efter den traditionelle vandtur man skal igennem efter en sejr i Danmarksmesterskabet for Folkebåde. For anden gang kan han brodere sit navn på Folkebådsklubbens helt specielle mesterskabstrøje.

En hyggelig folkebåds-fighter

Knud Andreasen fra Kerteminde har ikke blot gjort sig bemaerket som en av Danmarks mest succesombruste Folkebådssejlere, men han er ogsaa et levende bevis for, at kapsejladss og familieliv kan kombineres til en hyggelig helhed.

Af FLEMMING HANSEN

Mens alle andre Folkebådssejlere er i hektisk aktivitet for at få deres både på vandet og trimmet perfekt til morgendagens dyst på havet, ser man en enkelt mand i faerd med at slå telt op på land til kone og fire børn. Først når han er sikker på, at familien er vel installeret, går han i gang med at trimme sin båd.

Manden, der fører det levende bevis for, at familieliv og kapsejladss ikke er uforenelige, er ingen ringere end danmarksmesteren og guldpokal-vinderen i Nordisk Folkebåd, Knud Andreasen fra Kerteminde.

I år kunne han føje endnu en sejr til rækken af Folkebåds-mesterskaber, som gennem de sidste 10 år tæller to danmarksmesterskaber og to guldpokalsejre. I år lykkedes det omsider ogsaa for Knud at vinde 1. pladsen i Fyn Rundt, hvor han ofte har måttet nøjes med 2. pladsen. Begrebet 2. plads er ikke ukendt for Knud: Fire gange er han blevet nr. to ved DM.

Optimister på 12 år.

Som 12-årig startede Knud Andreasen sin sejlerkarriere med at bygge en Optimistjolle sammen med tvillingbroderen Erik i Kerteminde, hvor de er født og opvokset. Som følge af, at de var to om en Optimist, fik de hurtigt indført den regel, at Optimistjoller skulle sejle med to-mands besætning.

Deres første sejr på kapsejladssbanen vandt de ved at binde en konserverdåse til roret på deres værste konkurrents båd.

I dag er Knud mere fair i sin sejlads og meget populaer blandt Folkebådssejlerne. Det er heller ikke mere nødvendigt at udstyre konkurrenternes både med konserverdåser, for Knuds båd "Solita" er den hurtigste på banen.

Vi har talt med danmarksmesteren om baggrunden for de fine resultater i denne sæson.

Ny mast og sejl.

"I foråret fik jeg sat ny mast og bom på min otte år gamle træbåd. Den gamle mast var blevet for blød. Jeg kunne straks mærke, at udskiftningen gav mere fart i båden," fortæller Knud Andreassen.

"Men den helt rigtige fart kom først efter et pinsesestævne, hvor jeg fik et nyt stel sejl af sejlmageren Kaj Bräuner fra Århus. Jag har för sejlet med Bräuner-sejl, men de er blevet meget bedre, efter at han har ændret på faconen i år. Ændringerne består i, at storsejlet er blevet noget fladere og skåret sådan, at kappen åbner bedre. Fokken er forholdsvist hul, og det kan jeg godt lide at sejle med - i modsætning til mange andre Folkebådssejlere."

Taktik og held i sidste sejlads.

"Sejlene betød meget for farten, men vores taktik har også været god i år," tilføjer Knud. "Her får jeg god hjælp af mine gaster Frits Busch og Kim Larsen - ikke ham fra Gasolin, men min fætter," forklarer Knud.

"Der skal selvfølgelig også lidt held til, og især var vi fantastisk heldige på sidste kryds af guldpokalsejladserne. Det var simpelt hen mit livs mest spændende sejlads.

Egentlig var det Holger Hansen fra Kolding, der lå bedst pointmæssigt inden sidste sejlads. Han havde toppet os fra starten, så efter første kryds lå vi langt nede i feltet. På andet kryds fik vi sejlet os så langt frem i feltet, at vi kunne runde som nummer otte. For at få sejren, skulle vi være nummer fire i mål. De sidste 200m mod mållinjen blev utroligt spændende - jeg var drivvåd af sved på grund av

spænding og koncentration. Vi sejlede meget stærkt de sidste meter, og desuden var vi så heldige at få en "rummer" til sidst - det gjorde, at vi slog båden foran med en halv meter og fik vores fjerdeplads.

Inden sejladsen gennemførte vi et lille ritual, som gik ud på, at hele besætningen skulle røre ved en gammel enøre, som sad for enden af rotpinden. Denne lille seance ville betyde sejr - så det hjælper altså at være overtroisk, " griner Knud gennem sit store fuldskaeg.

En av de få selvbyggede træbåde.

Knud Andreassen er en af de få topsejlere i Folkebådsklassen, som stadig sejler kapsejlad i en træbåd. I 1970 købte han skroget til sin nuværende båd af en selvbygger og færdig-apterede "Solita" sammen med en snedker.

Resultatet er fuldt på højde med, hvad et værf kan præstere, og Knuds båd præsenterer sig i dag som en af markedets smukkeste træ-folkebåde. Det eneste lille minus, man kunne nævne ved den er, at den er blevet lidt for tung på grund af for kraftige svøb og for tykke kobbernitter. Det mærkes især i let vind, men til gengæld er båden meget hurtig i hårdt vejr og kraftig sø - antagelig på grund af det ret stive skrog.

På et spørgsmål, om han agtede at gå over til glasfiber-folkebåd som klassens øvrige topsejlere, svarer Knud:

"Det er netop en tysker, der har tilbudt mig 80.000 kr. for båden, men jeg har ikke lyst til at sælge nu. I vinter gjorde jeg båden i stand, så den kan sejle de næste tre år uden den store klargøring. Derfor synes jeg, det er synd at sælge den nu - og den er jo også hurtig nok - så jeg venetr tre år.

Det irriterer selvfølgelig min bror Erik, der står for salget af glasfiberbåden, at han ikke kan få mig overtalt til at købe sådan en, men måske kommer han med et tilbud, som jeg ikke kan sige nej til," siger Knud med et glimt i øjet.

Hele familien er med til stævne.

Folkebådernes kapsejlad-stævner har altid været en blandning

af sport, hygge og fest. Og som noget specielt for denne klasse er det skik at tage hele familien med til stævnerne.

Knud Andreasen og hans familie bor i sejler-lejrens største telt. Det kræver god plads, når familien tæller to voksne og fire børn. Louise på 7 år er allerede begyndt at sejle Optimistjolle, mens Rikke på 5 år må vente lidt endnu. Knud og hans kone Rie ønskede sig også en dreng i børneflokkene, og det blev opfyldt for to år siden, da de fik tvillingerne Jesper og Ann-Sofie. Sidstnævnte er opkaldt efter den Drage, som Knud sejlede i, før han gik over til Folkebåd.

Når Knud vender tilbage til familielejren efter en sejlads, går han helt og fuldt op i familielivets aktiviteter. Han er yderst hjælpsom og hensynsfuld og lægger sig gerne med sutteflasken hos de små tvillinger, når de skal sove. Et lidt ondsindet rygte blandt sejlerkammeraterne vil vide, at det er en del af hans taktik, så han har en naturlig undskyldning for at tørne tidligt ind og dermed være frisk og udhvilet til næste dags sejlads.

"Det værste ved at have så mange børn er, at vi ikke mere kan bruge båden til at sejle fra det ene stævne til det andet. Før, da vi kun var to voksne og to børn, tog vi altid sammen med de andre sejlere på sommertur efter et stævne. Disse hyggelige sommerture savner jeg lidt nu," siger mestersejleren og familiemennesket Knud Andreasen.

(Ur Bådnyt nr.12/79) /MJ

Perfekt balans. Foto
Christer Svansson.

Lars Jarfelt, Jan Wenn-
ström och Bengt Jarfelt
(från vänster) tar emot
SM-plaketterna 1979 av
Nyköpings SS' ordförande
Bertil Forslund.



Folkbåtsvisa

Evert Taube

Diktad under gång till Folkbåtsförbundets
konstituerande sammanträde
å Stallmästaregården den 23 Maj 1944

Mel.: På blomsterklädd kulle satt Hjalmar och kvad...

På furubyggd folkbåt jag kväder min sång
vid blånande böljornas brus,
när våning och stuga mig tyckes för trång
jag flyr till mitt gungande hus.
Blott sju sextiofyra är längden på skutan,
det räcker åt mej, jag kan vara förutan
en hel del på längden, det kan ni förstå
när bredden på mitten är två tjugotvå

Min folkbåt är rymlig, min folkbåt är trind
men framtill så vass som en kil,
den ligger på kryssen blott tre streck från vind,
den länsar med sju åtta mil.
Med ett tusen kilo i kölen den gungar
just lagom på vägen och bogsvalet slungar
min folkbåt så långt bort i söder och norr
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.

Där kan jag servera en middag för sex,
i ruffen ryms fyra också.
Jag slipper att ralta omkring på mitt däck,
på durkar och trall kan jag gå.
I folkbåten sover jag härligt om natten,
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten
och sömn utan kluck kan till sjöss jag ej få
och kluck utan klink kan omöjligt uppstå.

På furubyggd folkbåt jag kväder min sång
och smeker dess blänkande bord,
jag drömmer om fred som skall komma en gång
med frihet för folken i Nord.
Jag seglar då kanske ej långt ner i söder
men styr med min folkbåt till nordiska bröder
och sjunger en sång på det frigivna hav
om båten som furan och järnet oss gav



I samband med Evert Taubes död bildades minnesfond. Den har till uppgift att främja de intressen som Taube varmt om hjärtat hade till båtar och båtfolk. Den som vill stötta Evert Taubes minnesfond att sätta in valfritt belopp på v. 1234567890 till Evert Taubes Minnesfond, c/o Folkbåtsförbundet, Taube i Folkbåten Carmenska sv. Stockholm.

Sommen-kultur

mel: Köp en gammal folkbåt nummer-58
In the mood köp champagne och döp den till Sofia-Lotta
målan violett när den på landbacken står
sätt dig in och vänta på att det skall bli vår
Du på banan alla konkurrenterna slår
och när hösten kommer kanske att ett pris du får

Nu tycker man ju att du borde vara rätt glad
därför du i alla fall har segla rätt bra
att din båt av furuplank är vacker och nätt
seglena dom vitaste vi någonsin sett
men ändå är det nånting som inte är rätt
för Sofia-58 är violett.

KA

mel: Kostervals

Kom i folkbåtsvals
men kom rätt för styrbords hals
uppå vår seglats
kan va trångt nog får vi väl plats
om det friskar i
ja då jävlar går vi förbi
jättebåtar ganska lätt
båd med ugn o klosett.

KA

Avd. Linnrick

En folkbåtsfantast stuka foten
han hade snärjt in sig i skoten
han bet i en ända
beredde sig vända
men då fick han bomen i roten.

En seglarsgabb från Malobaster
han skulle få ärva sin faster
luspank o sur
han gjorde sin kur
Har tant försökt klättra i master?

Vår rundning den verkar bli vacker
nu bör vi ta ner vår spinnaker
men gastflickan sa
de där blir nog bra
men först ska vi ha ett par macker.

En raritet. Evert Taube lär ha varit klubbmästare
i Folkbåtsförbundet. (Ur "Kungliga seglare och
seglande kungar", Erling Matz m fl.) Till nästa
Folkbåtsnytt ska vi sätta en värdig melodi till
den. Sänd gärna förslag till Anders Olsen.

Mel: Flickorna i Småland

För vi har suttit tysta
faktiskt uti flera år
men nu så skall vi sjunga
våran sång ifall vi får
i våra sjöar är det ju
med saltet ganska skralt
men våra landskap ligger ju
åtminstone centralt
Ja det är gänget ifrån slätta
liksom de från Somma strand
vi på segrar ej är mätta
men det händer allt ibland
att vi visar för giganterna
från ost o syd o väst
att när vindarna är måttliga
så är vi ändå bäst.

KA

Ovanstående visa,
skrevs med tanke
på Västkustens
träningläger
på Vättern 1976.

BA

Missionsvisa för Folkbåtianer

Melodi: Twilight Time.

C
- Himmelska toner ska vi sjunga, i denna låt. E7
Am C G7
Gissa vad texten handlar om. Ja visst, om våran båt.
F A7
Nordiska Folkbåten har blivit populär
D7 G7 C
att sjunga en låt om sisånär:
E7 Am
Stick: Nä-ä-är land och rike vi drar runt, likt gräshoppor i svärm (X)
D7
Albin, Maxi och annat sådant strunt
G7
tittar på oss dumt och frågar stumt:
C E7
- Går det att segla utan stånhöjd, det verkar svårt.
Am G7
Att gå i motvind utan motor, det verkar hårt.
F Fm C A7
Att äta middag i en sittbrunn verkar kallt.
D7 G7 C C*dim
Vi svarar: Vad är det för ett dalt? Nej:
C E7
- Ser ni naturen där ni sitter, i eran ruff?
Am C G7
Att ha såsom hemma i sitt radhus, det är en bluff.
F Fm C A7
Att segla Skandikap och LYS är orättvist,
D7 G7 C
nej entyp, det gör att alla trivs.
E7 Am
Stick: Nä-ä-är båten ligger väl förtöjd, det härligt är att se (X)
D7
en båt som även esteteten gör förmöjd.
G7
En Folkbåt. Vilken ögonfröjd.
C E7
- Det går att segla utan stånhöjd, i vår kabyss.
Am C
Att gå i motvind utan motor, det kallas kryss.
F Fm C A7
Att äta sittbrunnsmiddag smakar som en kyss,
D7 G7 C
blir svaret på frågan vi fick nyss.
E7
- Halleluja nu kommer ett crescendo i vår låt:
Am C G7
Nu sensmoralen högt vi vrålar: FOLKAN ÄR VÅR BÅT.
F C A7
En Nordisk Folkbåt går på räls i ur och skur.
D7 G7 C-H-B-A7
Vi nu till Nirvana styr vår tu-u-ur,
D7 G7 C
Farväl, till Nirvana går vår tur.

Hoppa över
två takter
i original-
melodin här

A0

Doktors spalt

Varje tidning med självaktning håller sig numera med en läkarspalt. Folkbåtsdoktorn ger här en del tips som Du förhoppningsvis aldrig får någon nytta av.

Huggormsbett.

Mindre än en människa per år dör i Sverige av huggormsbett. Om man accepterar t ex bilismens och rökningens faror finns alltså ingen logisk anledning till överdriven rädsla. Oftast är fysisk och psykisk utmatning farligare för äldre människor än själva giftet. Exempelvis bärplöckare kan ha sprungit miltals för att komma till läkare. För små barn är det värre. Om en stor huggorm får in en fullträff på ett litet barn medför detta klar livsfara för barnet. Åtgärder:

1. Håll den skadade kroppsdelena stilla.
2. Transportera den skadade med minsta möjliga ansträngning till läkare. För barn kan helikopter bli aktuell om man är i skärgården. Lugna den skadade.
3. Om den skadade svimmar, lägg honom ner och höj benen. Om han andas dåligt eller kräks, lägg honom på sidan.
4. Om Du är sjukvårdskunnig och har småbarn ombord kan det vara av värde att ha en spruta kortison ombord som då omedelbart gives i muskulaturen, t ex mitt på lårets framsida. Receptbelagt. (Recept Endosspruta Hydrocortisonfosfat 2 ml N:o I; pris ca 25 kr, håller sig 5 år i rumstemperatur.)

Alla huggormsbitna bör uppsöka läkare akut. Om emellertid ingen lokal reaktion (rodnad, svullnad, ömhet) uppstår vid bettet inom $\frac{1}{2}$ - 1 timme så missade huggormen, eller så var det en snok.

Sårvård.

Mindre sår uppstår lätt. Om såret är smutsigt bör det tvättas rent. Häll en maximalt rågad tesked koksalt i en liter dricksvatten och koka upp och låt svalna. Du har då en steril vätska med samma osmotiska tryck som kroppens egen vätska (kallas "fysiologisk koksaltlösning"). Bakteriedödande vätskor (Biosept, Desivon, sprit osv) bör ej användas i öppna sår eftersom de dödar kroppens celler vilka sedan utgör en god grogrund för bakterier. Större sår och sår i ansiktet bör sys för att ge snabbare läkning och snyggare ärr. Sår som är äldre än 8 timmar kan ej sys ihop eftersom bakterieväxten då blivit för kraftig. Uppsök alltså läkare utan dröjsmål om Du vill ha ett sår hopsytt.

Blödning stoppas med tryckförband som trycker ihop blodkärlen i såret.

Feber.

Feber är en av kroppens försvarsmekanismer mot infektion med virus eller bakterier. Feber är ej farlig i sig så länge den är under 41°. Emellertid skjuter kroppen ofta över målet eftersom skyddet mot in-

fektion ej ökar (åtminstone virusinfektioner) över 39 grader. Barn kan också få feberkramper vid högre temperatur. För att minska den sjukbesvär ges vid feber över 39° salicylsyra t ex Magnecyl, Bamyl, Treo eller Spalt. Barn mindre än två år tål salicylsyra dålig, så där ger man i stället paracetamol (Alvedon, Panodil) som febernedsättande.

Det är alltid svårt att bedöma när antibiotika ska sättas in. Om det är en vanlig luftvägsinfektion kan man lugnt avvakta och kontakta läkare först om febern kvarstår mer än 3 dagar. Följande symptom bör leda till snar läkarkontakt: Medvetandesänkning, förvirring, onormal slöhet eller nackstelhet, vattenkastningsbesvär, andnöd, bukont, lokal rodnad, svullnad eller ömhet i t ex en led, öronvärk.

Benbrott.

Den brutna lemman fixeras om möjligt för att minska smärtan och förhindra skador på kärl, nerver och muskler. För att minska blodutgjutningen och svullnaden ska man försöka lägga den brutna armen eller benet högt, t ex på ett par kuddar. Viktigt är att inte blodcirkulationen i armen eller benet stryps genom att benpiporna klämmer av ett kärl. Om man t ex har brutit armen vid armbågen, och efter någon timme handen blir mörkblå-grå och känsellös bör man försöka rätta till frakturen så att blodtillförseln återkommer. Smärtstillande tabletter.

Sjösjuka.

Mekanismen som framkallar sjösjuka är okänd. Man tror att kroppens balansorgan inte hänger med i svängarna. Det finns en del relativt bra medel mot sjösjuka. Tyvärr bör de helst tas innan man blir sjösjuk, och alla medel medför en viss dåsigheit. Medlens effekt tycks vara knuten till dåsigheten, så det finns ingen effektiv sjösjukemedicin som ej ger dåsigheit (utom möjligtvis i reklamen). Vissa undersökningar tyder på att Lergigan är det bästa preparatet, men det medför också stor dåsigheit. Kan faktiskt användas som sömmedel också. Receptbelagt. (T. Lergigan 25 mg, i tablett högst var 6:e timme mot sjösjuka. Gäller vuxna.) Dåsigheten kan i viss mån tas bort med Efedrintabletter. Receptbelagda. (T. Efedrin 20 mg, $\frac{1}{2}$ - 1 tablett högst 4 gånger dagligen mot Lergigans dåsigheit.) Man tar alltså en tablett Lergigan och håller vid behov bort dåsigheten genom att stoppa i sig en halv tablett Efedrin.

Andra populära preparat mot sjösjuka är Marziné, Postafen och Glanil. Små förpackningar av Postafen och Glanil är receptfria.

Drunkning.

Drygt 200 svenskar drunknar årligen, vanligen till följd av sprit och dåligt båtvet. Vanligen sluter sig struplocket reflektoriskt då vatten tränger ner i halsen och syrebrist uppstår i kroppen. Hjärnan kan klara sig ca 4 minuter utan syretillförsel. Om struplocket öppnar sig tränger vatten ner i lungorna varvid lungor och blod skadas pga att vattnet har för hög (västkusten) eller för låg (insjöar) salthalt. Åtgärder:

1. Töm snabbt ut vatten ur luftvägar. Barn hålls upp-och-ner i benen.
2. Mun-till-mun-andning, om den skadade ej andas själv. Att tungan täpper till i halsen undviks genom att böja huvudet kraftigt bakåt genom att t ex lägga en kudde under den skadades axlar. Glöm ej att hålla för näsan om du blåser in genom endast munnen på den skadade.
3. Snabbtransport till sjukhus. Hjärtmassage vid behov om kunnig person finns.



specialisten på
entypsklasser.

SM-segrar 1979
N Folkbåt
IF-båt
606

BENGT JOHANSON
Sails
SWEDEN

BERGASTIGEN
510 41 SJÖMARKEN
SWEDEN
TEL. 033 - 541 24