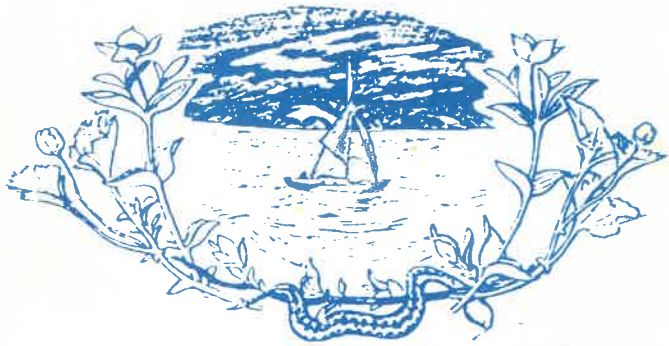


Folkbåtsnytt

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

1982

nr 1



"Om man seglar i yttre havsbandet och vill uppleva utskärgårdarnas vattenlabyrinter är det nödvändigt att manövrera en farkost med ringa djupgående. Ömsider kom folkbåten in i mitt liv, och den har jag varit trogen. För den som ofta seglar ensam är det idealbåten. Heder åt de fram-synta män som lanserade en sådan sund båttyp! "

Ovanstående är ett citat ur boken "Bilder och minnen" av konstnären Roland Svensson. Omslagets bilder är också hämtade ur denna förträffliga bok, som är utgiven på Bonniers Fakta.

FOLKBÄTSNYTT

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

Ordförande, SFF

Anders Olsen
Östra Ekdalsgatan 49
593 00 Västervik

Tfn 0490-326 66

Kontaktmän

VÄSTKUSTENS FOLKBÄTSKLUBB

Kerstin Karlsson
Ytterbyvägen 12 b
442 30 Kungälv

Tfn 0303-173 30

OSTKUSTENS FOLKBÄTSKLUBB

Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44
117 32 Stockholm

Tfn 08-69 32 82

VÄTTERNES FOLKBÄTSKLUBB

Anders Jarl
Vändgatan 3
591 00 Motala

Tfn 0141-119 77

SYDKUSTENS FOLKBÄTSKLUBB

Torgny Andersson
Strandgatan 50 b
216 12 Malmö

Tfn 040-15 27 57

BOTTENHAVETS FOLKBÄTSKLUBB

Nils Norrbin
Artelerigatan 26
871 00 Härnösand

Tfn 0611-172 15

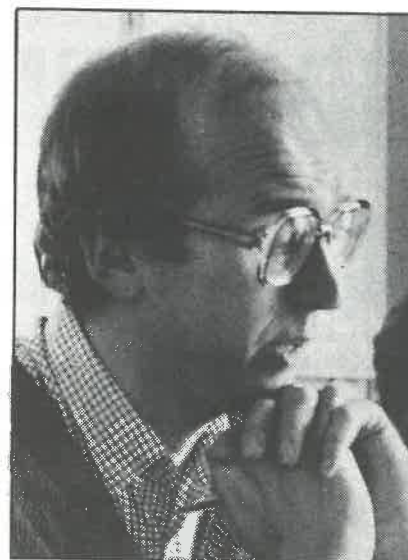
Detta nummer trycks i 1200 ex av
Väst kustens Folkbåtsklubb
Red: Jan Lybeck

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.

SM-VINNARE 1981



Skeppsbron 44 11130 Stockholm 08-113521



Ordförandespalten

Sittbrädor på skarndäck har varit en kontroversiell fråga i några år nu. Skandinaviska Seglarförbundet har nu godkänt att man har en sittbräda på skarndäck. Brädan ska dock hålla sig inom strikta mått och det hela verkar ganska vettigt. Den exakta regeländringen finner Du längre bak i tidningen.

Du finner också där att man infört minimimått på däckslisten. Denna har alltid funnits utritad i ritningarna och omnämnd i Folkbåtens Bestämmelser, men helt utan mått. Följden av detta har blivit att många seglar med minimala däckslister, eller inga alls. Vi vill inte ha något staket på Folkbåten, men en list som hindrar att man halkar i sjön är verkligen ett minimikrav. De som inte har någon däckslist måste alltså sätta på en.

Ett problem är de båtar som har en list, men av klenare dimension än den som nu föreskrivs. Det är knappast rimligt att de ska tvingas byta list, något som sannolikt medför så stora skador på däcksduken att även den måste bytas. Vi har ej hunnit diskutera detta med övriga länder ännu, men i Sverige lämnas tills vidare dispans för befintliga klenare lister till nästa gång däcksduken byts. Båtens fart påverkas ju knappast av listen utan det är en säkerhetsfråga.

Jag skrev i förra Folkbåtstidningen om våra "låna-båt-seglingar". Jag glömde då nämna vad som gäller om en båt skadas vid en sådan segling. Det är helt klart att båtägarens försäkring gäller även då en båt lånas ut, bara det inte sker mot betalning (=uthyrning). Detta regleras i försäkringslagen och gäller samtliga försäkringsbolag. Självrisken ska självklart den som lånat båten stå för. Det är alltid tråkigt då någon båt skadas vid kappsegling, men ingen ska behöva ta några ekonomiska risker då han ideellt lånar ut sin båt. Mig veterligt är det dock mycket ovanligt med skador på båtarna vid låna-båt-seglingar. Alla verkar då ta det extra försiktigt med sina lånade båtar, och oftast är ju den som lånar båten en mycket erfaren seglare.

Sensmoralen blir: Åk utomlands och segla på folkbåtarnas låna-båt-seglingar — Låna ut Din båt då Sverige är värd för låna-båt-seglingar.

Slutligen vill jag önska Dig en trevlig Folkbåtssommar vare sig Du kappseglar eller turistseglar. Häng med på Folkbåtssommarbarnas arrangemang även om Du "bara" turistseglar — vi ses.

Anders Olsen

Folkbåten – Internationell Klass ?

1981 bildades Internationella Folkbåtsförbundet. I samband med detta diskuterades om man skulle ansöka om att göra Folkbåten till "Internationell klass", dvs med IYRU (=International Yacht Racing Union) som huvudman i stället för Skandinaviska Seglarförbundet. Svenska Folkbåtsförbundet uppdrog åt undertecknad att reda ut vilka konsekvenser detta skulle få. Utredningen kan Du läsa på motstående sida.

På Folkbåtsförbundets årsmöte -82 diskuterades frågan, men Folkbåtsklubbarna hade ganska olika åsikter, eller också hade man ej tagit ställning. Frågan ska nu åter tas upp på SM-mötet. Mitt förslag till detta möte är att vi är positiva till att bli Internationell Klass, om något annat land önskar driva denna fråga, men att vi inte tar något eget initiativ.

Anders Olsen

Internationella Folkbåtsförbundet



Dänemark
Jens Lautrup
Strømvænget 7
Dk 5500 Middelfort
09 414 282



Schweiz
Roland Begré
Ch 8595 Allnau
072 65 21 44 / 65 22 41



Finnland
Kim Holm
Kallstrand H.O.
SF 02720 Esbo 72



USA
Rolf Gille
415 Brannan Street
San Francisco
California 94107



Schweden
Anders Olsen
O Ekdalsq 49
S 59300 Västerвик
0490-326 66



Bundesrepublik Deutschland
Olaf Richter
Schenefelder Landstraße 183
2000 Hamburg 55
0 40 / 87 66 22

Även i England finns en Folkbåtsklubb som vi dock ej haft så mycket kontakt med än:

British Folkboat Ass.
Captain MF Andrew RN
Cerdarcroft, Sunny Way
Bosham
Sussex PO18 8HQ

Hur är det med kölbultarna ?

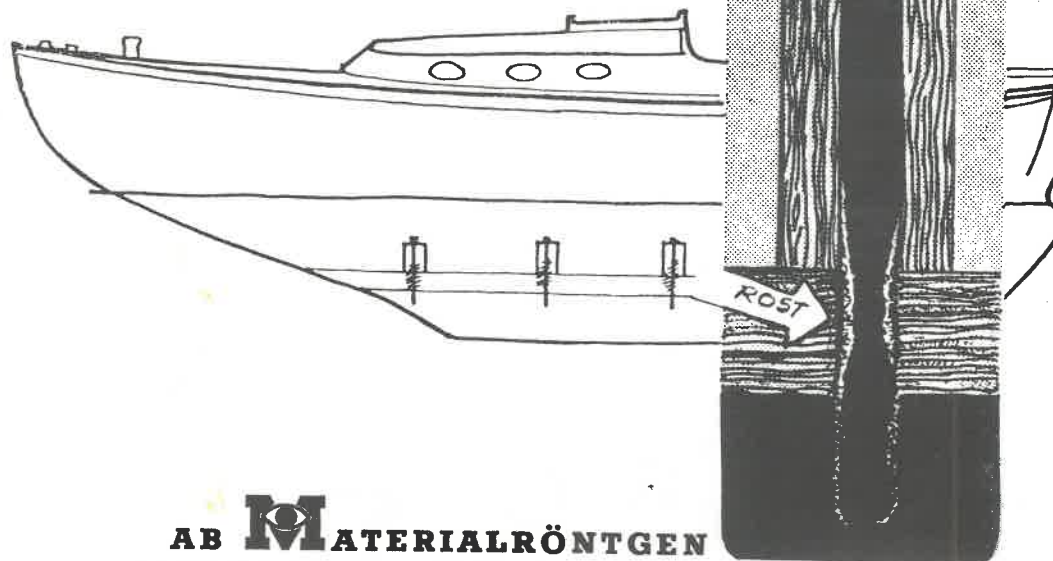
..är dom rostskadade !

Vi röntgar kölen åt Er så att Ni själv kan se hur bultarna är

Vi röntgar kölen åt Er så att Ni själv kan se hur bultarna är.

Ni slipper ifrån den besvärliga och tidsödande nedmonteringen av kölen och vet redan samma dag bultarnas kondition.

Priset är moderat och det blir ändå lägre om Ni slår Er ihop några stycken.



AB MATERIALRÖNTGEN

Manufakturvägen 7, 417 07 Göteborg · Telefon 031-51 36 50 · Telex 2524 swetests s

Stockholm 08-38 39 39 Malmö 040-91 25 05 Sundsvall 060-12 91 70 Ringhals 0340-603 63 Stenungsund 0303-832 90
Uddevalle 0522-187 87 Karlstad 054-11 23 80 Örebro 019-18 54 72 Västerås 021-13 34 05 Norrköping 011-18 38 20 Oskarshamn 0491-183 26
Kalmar 0480-274 80 Hålsjöholm 0451-640 08 Forsmark 0173-552 54 Gävle 026-10 54 60
Ornsköldsвик 0860-827 00 Luleå 0920-685 20

FOLKBÅTEN INTERNATIONELL KLASS ?

På SFF.s årsmöte 1981 fick jag uppdraget att utreda vilka konsekvenser det skulle få om folkbåten blev antagen som Internationell Klass, och här kommer en rapport om detta. Rapporten bygger på samtal med Per Ulander (kanslichef SSF), samtal med Bruno Blomsterwall (ordf. Svenska H-båtsförbundet), IYRU:s reglemente, och divers protokoll mm.

Detta fördras för att bli Internationell Klass:

1. Seglarförbunden i minst 6 länder påminst 2 kontinenter skall ansöka.
2. Bra racingbåt.
3. God klassorganisation nationellt och internationellt.
4. Nybyggnation av båtar skall ske.
5. Goda entypsregler.
6. Klassbestämmelser (och ritningar ?) på engelska.

Per Ulander tror ej att vi har särskilt goda chanser att bli Internationell Klass, på g. a. att folkbåten kanske ej uppskattas av IYRU (Omodern).

Tänkbara fördelar:

1. Höjd status. VM, NM, EM o.s.v. får arrangeras. Tveksamt dock om detta ger mer publicitet än Guldpokalen, San Francisco, Finnkamp o.s.v.
2. Internationellt SM får arrangeras. Dock har vi vissa möjligheter att göra detta nu också.
3. Bättre samarbete internationellt. Bättre ordning på regler o.s.v. Detta är dock tveksamt enligt Bruno Blomsterwall.
4. Bidrag fås:
 - a. SSF betalar startavgifter på VM, EM och NM.
 - b. Tävlingsbidrag. En eller troligen två båtar får bidrag för resa och uppehälle vid VM och kanske också EM och NM, fn 4 kr/mil och 50kr/tävlingsdag (inklusive mättningsdag) + 50 kr./dag under resan efter 75 mil/dag, + färjeersättning (kontinenten 750 kr, Finland 1750 kr)
 - c. Kvalifikationsbidrag. Båt får i efterhand bidrag om den placerat sig bra på VM eller EM: Plac 1-3=6000 kr, plac 4-6=3600 kr, plac 7-10=2400 kr. På H-båts VM-81 lyckades en båt få kvalifikationsbidrag för en 9.e plac.
5. Lättare att sprida klassen i USA, Tyskland och övriga länder utanför Skandinavien.

Tänkbara nackdelar:

1. Mer byråkrati. Om VM skall t.ex. ansökas 3 år i förväg. Längre väg mellan seglare och beslutsfattare. (Dock endast skillnaden att Skand SF byts ut mot IYRU, och att vi måste ha ett internationellt klassförbund med egen styrelse o.s.v.) Det jobb som SSF nu gör som kansli för Folkbåten (klassbevis, förs av ritningar och bestämmelser o.s.v.) får vi nu räkna

- med att göra själva om vi blir internationella, dock får vi förstås även inkomsterna för detta. Genom att man får bidrag kommer SSF förmodligen att kräva viss redovisning av våra räkenskaper, kanske viss organisation, och kanske visst kvalificeringssystem till VM, EM o.s.v.
2. Dyrare. H-båtsförbundet betalar f.n. 1 dollar per medlem och år till Internationella H-båtsförbundet. Building Fee på nybyggda båtar, som vi betalar till Skand SF, lägger IYRU beslag på.
 3. Jättejobb att driva igenom Folkbåten till Internationell Klass. Jag blir trött bara jag tänker på att i samarbete med övriga länders Folkbåtsklubbar entusiasmera de Nationella Seglarförbunden, Skand SF, IYRU (och Tord Sundén?), översätta bestämmelser (San Francisco Folkbåtsklubb kanske har engelska bestämmelser) och ritningar och få till ett väl fungerande klassförbund. Dock skall man ju inte dra sig för detta om man verkligen vill ha en Internationell Klass.

Övriga kommentarer:

På Internationella Folkbåtsförbundets möte i Schleswig 1981, framförde tyskarna spontant önskemål att bli Internationell Klass. Mötet var emellertid då så förvirrat, att någon konstruktiv diskussion ej uppstod.

Anders Olsen

TÄVLINGSSEGEL

VÄSTKUSTRANKING 1:a och 2:a

SM 2:a

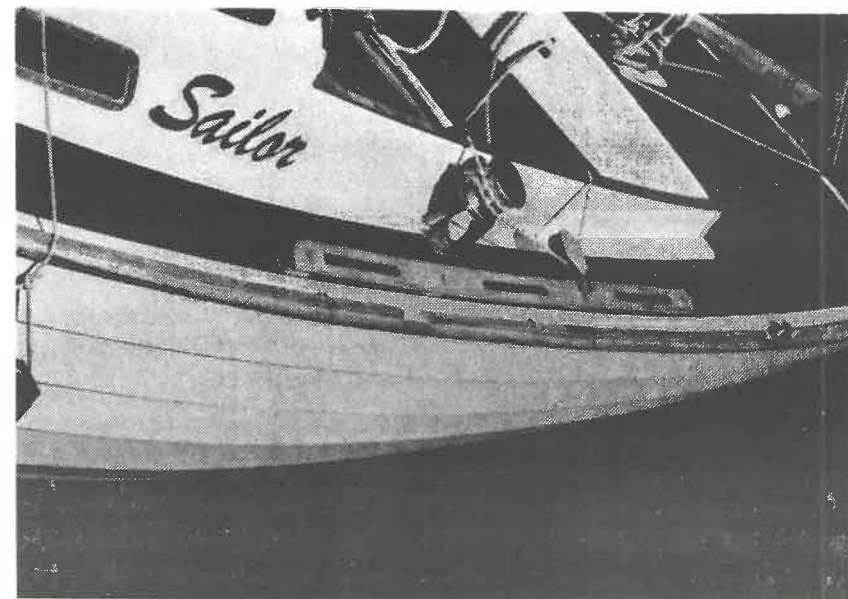


BERGASTIGEN
510 41 SJÖMARKEN
SWEDEN
TEL. 033 - 541 24

Regeländringar

till FOLKBATENS BESTÄMMELSER 1978, beslutade av Skandinaviska Seglarförbundet.

- Punkt 4.2 Utgår: Nedanstående laminattjocklekar.....angiven laminattjocklek.
Tillägges: De under 4.3, 4.4 och 4.5 nämnda laminattjocklekarna är minimitjocklekar. (Skand SF -78)
- Punkt 3.3 Tillägges: Om kölbultarna gängas direkt i kölen skall denna väga 1007 - 1057 kg. (Skand SF - 78)
- Punkt 3.21 Utgår: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål 13 mm (1/2")...
Tillägges: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål minimum 11 mm (7/16") (Skand SF -79)
- Punkt 3.24.3 Utgår: Den skall bestå av två plana halvbor.
Utgår: (Då spinnakern vikes skall de uppkomna halvorna vara i huvudsak plana. Med plana avses också att vid mätning skall segelduken vara helt sträckt vid mätlinjen). (Skand SF -80)
- Punkt 3.18 Tillägges: Det är förbjudet att använda skruvar för att fästa bordläggningen till spant (från 1983). (Skand SF -81)
- Punkt 3.14 Tillägges: Teakdäck tillåtet med valfri konstruktion, men vikten per kvadratmeter får ej vara mindre än för dukklätt plywooddäck. (Skand SF -81)
- Punkt 3.23 Tillägges: Sittbrädor av ek, teak, eller mahogny är dock tillåtet enligt följande regler: Längd max motsvarande sittbrunnens invändiga längd mätt i däckshöjd. Bredd max 80 mm. Tjocklek max 20 mm. Max 4 st underlagsklossar placerade symmetriskt i längsriktningen. Brädan skall placeras i en båge på skarndäck helt mellan bordläggningen ytterkant och en linje 120 mm innanför bordläggningens ytterkant. (Skand SF - 81)
- Punkt 3.14 Tillägges: Däckslestens höjd 20 mm, bredd vid däck 20 mm, bredd vid överkant 15 mm (från 1982). (Skand SF -81)
- Punkt 5 Generellt Tillägges: Minimiinredning enligt punkt 3.17 skall alltid finnas. (Skand SF -81)
- Punkt 5.2 d) Kojer Utgår: Eller annan utformning som lätt inses ha motsvarande vikt (21 kg tillsammans) eller 21 kg kompensationsvikt. (Skand SF -81)



SITTBRÄDOR- Nu är dom tillåtna!
foto Anders Olsen

SKANDIA-LÅDAN

FÖRSTA HJÄLPEN
TILL SJÖSS

förmånspris för dig
som är Skandiakund

 SKANDIA



Protokoll fört på Svenska Folkbåtsförbundets årsmöte 13/2-82

1. Mötet öppnas.
2. Till mötesordf. valdes Anders Olsen och till mötessekr. valdes Christer Svensson samt till justeringsmän valdes Bo Hougström och Jan Lybeck. Mötesordningen fastställdes och godkändes.
3. Mötets beslutsmässighet godkändes.
4. A.Olsen läste upp föregående protokoll från Marstrand som godkändes.
5. Ordförandekassan gick med kraftig vinst 1981. Anders Jarl läste upp revisionsberättelsen som godkändes av mötet. A.Olsen föreslog en oförändrad avgift 1982. (3:50/medlem) men avgiften måste betalas senast 1 Maj. Detta godkändes av mötet.
6. Styrelsen gavs ansvarsfrihet för det gångna året.
7. Till ordförande i Svenska Folkbåtsförbundet 1982 valdes Anders Olsen och till revisor omvaldes Anders Jarl. Som representant till Seglardagen 20-21 Mars i Västerås utsågs Magnus Söderbäck.
8. Mahognybordläggning: Under förutsättning att noggrann koll göres samt om totalviktförfrågan löses skall Sverige ha en positiv hållning om frågan kommer upp. A.Olsen gick igenom regeländringarna. Mötet påpekade att fetlist måste på sättas om den saknas samt att rätt dim. hålles om t.ex. båten dukas om. Kläna befintliga lister får dispens. Mötet beslöt godkänna ett förslag om ett spår i masten för elledning. Max \varnothing 9mm eller 9x9 mm. M.Söderbäck tycker att IYRU:s toppskädda skall användas eftersom folkbåten är den enda med annorlunda. Detta skulle förenkla arbetet för bl.a. segelmakare och mätmän. Söderbäck gavs i uppdrag att skicka runt IYRU:s toppskäddemått till klubbarna som tar ställning inför SM-mötet.
9. SM-82 Karlshamn 4-8 Juli. Båtar kommer att vägas. Guldpokalen Simrishamn 11-17 Juli. USA får låna 5 båtar och Finland ev. 2. A.Olsen påpekar att försäkringen gäller som vanligt vid utlåning av båten. SM-83: Ostkusten arrangerar Oxelösund eller Vikingarna 55. SSF godkänner ett internationellt SM som en engångsföreteelse. Finländarna kan då medverka eftersom dom kommer över för att segla landskamp. SFK intresserade att arr. Sessanpokalen 1983 i Malmö Karlshamn eller Simrishamn. SSF:s Bankappseglingsskommite vill att minimiantalet vid SM skall vara 30 båtar. Mötet godkände detta förslag. Svenska Folkbåtsförbundet föreslår att Sessanpokalen byter namn till Sessanpokalen/Internationella Lagmästerskapet för ökad PR för folkbåten.
10. Folkbåten internationell klass. Mötets förslag: Positiv hållning men ej aktivt driva frågan. Internationell organisation. Mötets förslag: A.Olsen fortsätter finjustera det internationella samarbetet mellan de olika ländernas organisationer.

12. Vätterns FK gör Folkbåtsnytt 1/83.
13. Beslutet om båtfordplning vid låna-båt-seglingar justeras genom att sista meningen i §7 strykes, i protokoll från SM mötet - 81
14. SFK:s motioner:
 - a. Gemensam vimpel. Iren Forsberg tycker att förslag på vimpelns utförande skall insändas av medlemmar till Folkbåtsnytt för senare beslut.
 - b. A.Olsen undersöker möjligheten att serietillverka halvmodeller av folkbåten. Dessa skulle säljas till medlemmar och andra för 100:--150:-- Vinsten skulle gå till Svenska Folkbåtsförbundet som gör en marknadsföringsfond till nytta för folkbåtens PR-verksamhet. Detta godkändes av mötet. Möjligheten att ta fram en affisch undersöks också av Anders Olsen.
 - c. Gemensam matrikel. OFK skickar runt till klubbarna förslag till matrikeltext. Matrikeln kunde kanske utges i samband med Folkbåtsnytt.

Mötet utsåg M.Söderbäck som representant för folkbåtsförbundet då "Museiföreningen för fritidsbåtar" har möte.

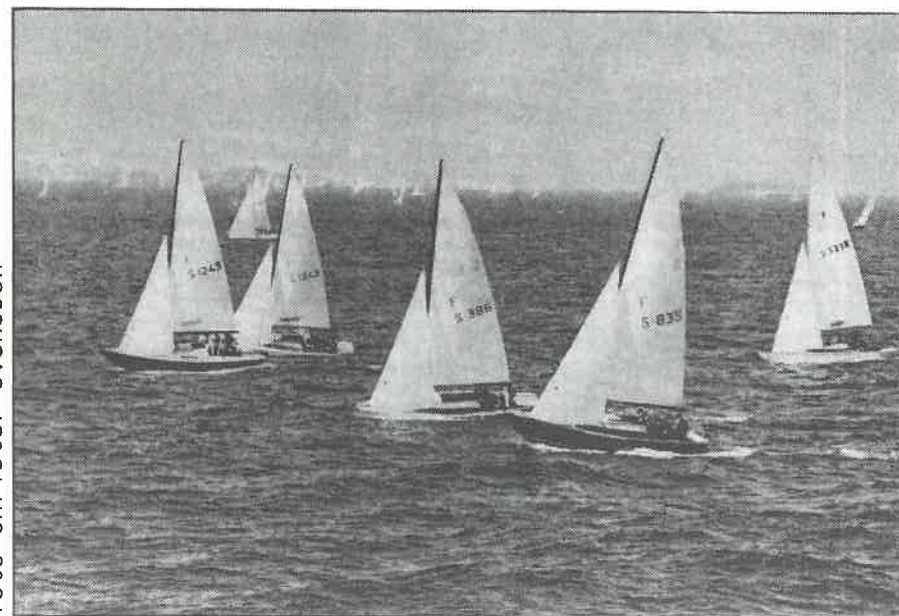
M.Söderbäck menar att tillveknigen av plastbåtar i Sverige måste ses över.

Mötet beslöt godkänna A.Olsens motion till Skandinaviska Seglarförbundet att t.ex. hälften av building fee plaketternas avgift går till ett framtida inköp av pluggen.

15. Mötet avslutas.

Vid protokollet: _____

Christer Svensson



Marstrands regattan 1981
foto Christer Svensson

Kalender

- för större nationella och internationella seglingar. Närmare detaljer får Du genom Folkbåtsklubbarnas kontaktmän, liksom lokala program.

Maj - juni	Träningsläger	Stockholm, Göteborg, Motala, Malmö, Karlshamn.
19 - 27 juni	Kieler Woche	Kiel
4 - 8 juli	SM	Karlshamn
11 - 17 juli	Guldpokalen	Simrishamn
28 - 29 augusti	Sessanpokalen/ Internationellt lagmästerskap	Helsingfors
24 - 30 april -83	San Fransisco Cup	San Fransisco
juli -83	SM	Ostkusten
juli -83	Landskamp Sverige-Finland	Stockholms Skärgård
september -83	Sessanpokalen/ Internationellt lagmästerskap	Sydkusten

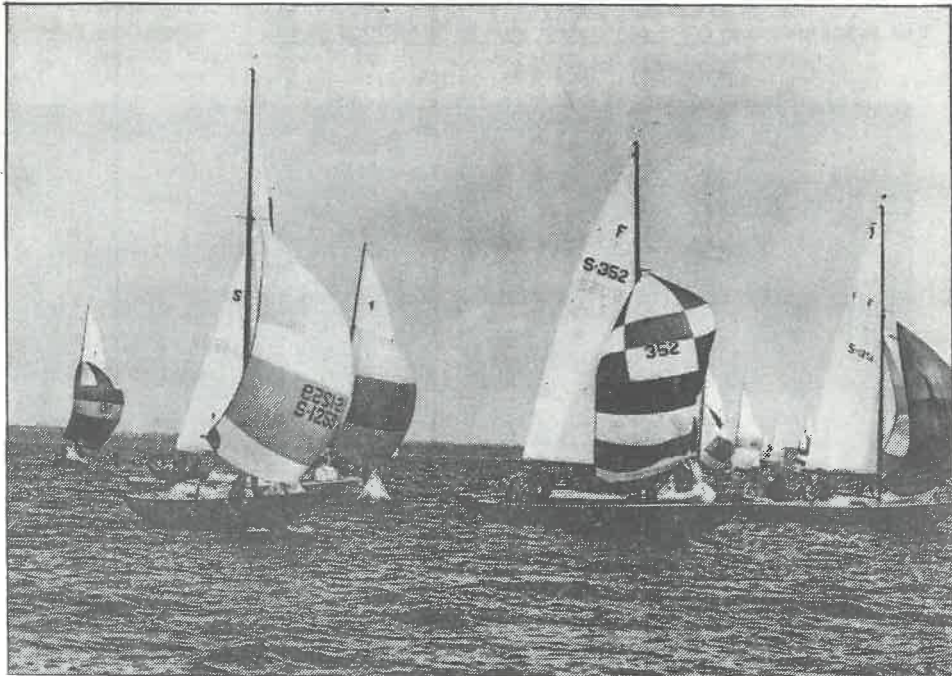
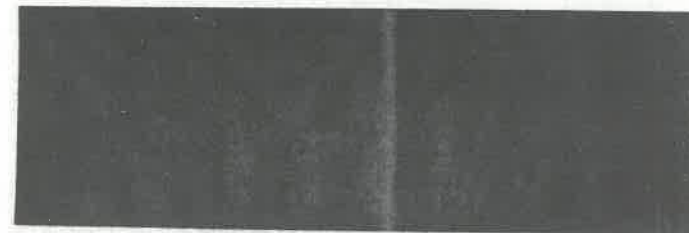


foto Åke Andersson

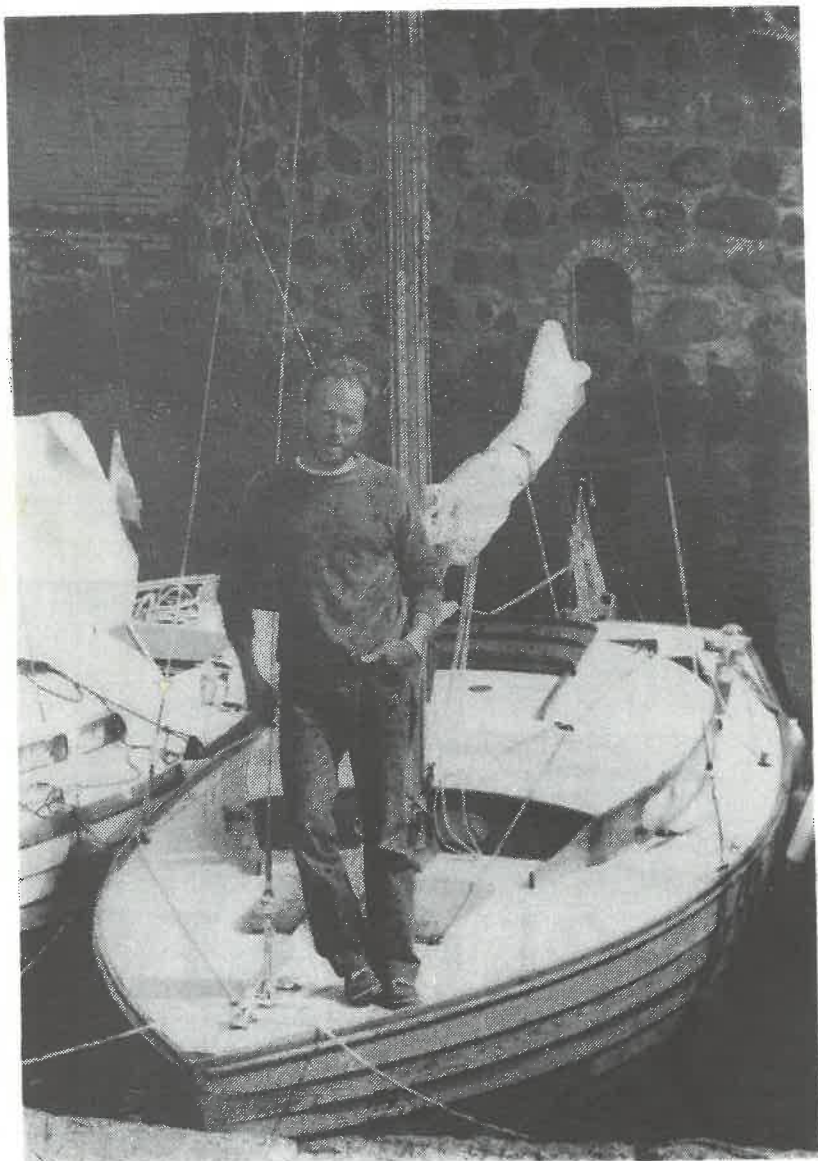
HORIZON



Marinex Sailmakers

440 30 MARSTRAND. TEL: 0303-600 55.
TELEX: 2489 MXSAILS

SPECIALIST PÅ FOLKBÅTS- SEGEL



TRÄBÅT
foto Anders Olsen

Trimma träbåten!

Denna artikel vänder sig främst till Dig som köpt, eller tänker köpa, en träfolkboat för kappsegling. Innan Du ger dig på att trimma båten bör Du inhandla Folkbåtens Klassbestämmelser så att Du inte gör något regelbrott. Fås från Svenska Seglarförbundets Kansli, tel 08/7136000. för 25 kronor.

Före köpet

Det finns ca 1000 äldre träfolkbåtar i Sverige. De flesta av dessa är, eller går att trimma till, goda kappseglare helt i klass med en nyare trä- eller plastbåt. Det enklaste är förstås att köpa en båt som redan är vältrimmad. Vad ska man då tänka på före köpet?

Båten bör vara fräsch. Mycket blåträ, knäckta spant och skudoft brukar betyda att båten suger upp vatten och blir tung, och det kan vara svårt att få en bra bottenfinish. Den ska vara lätt och smäckert byggd. Folkbåten är en rejäl konstruktion, så det finns ingen anledning att överdimensionera de ingående detaljerna. Sittbrunnsbänkar, ruffinredning, däcklistor och förlucka är t ex ibland lite onödigt tungt och rejält byggt. Det har dock visat sig att det är mycket svårt att gissa om en båt är lätt eller tung. Bäst är förstås om båten är vägd.

Att köpa en båt som tidigare gått bra på kappsegling är alltid en bra idé, eller en båt byggd på ett varv som är känt för att bygga välseglande båtar. Snacka med Folkbåtsklubbarnas kontaktmän eller med erfarna kappseglare på Din ort. De kan ofta ge värdefulla tips.

Vikten

Att ligga så nära minimivikten 1960 kg som möjligt borde vara en fördel. Sannolikt kan man dock tolerera upp till 100 kg övervikt, och de flesta båtar går lätt att få inom detta viktområde. (Det är ju 50 kg tolerans på järnkölen också, och en tung järnköl räknas ju snarast som en fördel.) Väger båten över 2060 kg har man dock troligen märkbart mindre chans vid kappsegling.

Det har visat sig ytterst svårt att gissa en båts vikt. Att väga den är alltså enda chansen. Folkbåtsförbundet har en våg som står till medlemmarnas (även presumptiva som är på väg att köpa Folkbåt) förfogande.

Hur lättar man då en båt? Gamla Folkbåtar är ofta fullspäckade med skott, lådor och skåp som egentligen bara gör båten trängre och prångigare. Klumpiga sittbrunnsbänkar och ruffskåp lyfts ur. Skott mellan sittbrunnen och aktern, eller mellan ruffen och förpiken tas bort. Under aktern surrar man i stället en ölback att ha dragg och dragglina i, och mellan ruff och förpik kan man om man önskarha ett ljust förhänge.

Förkojerna görs urtagbara. Det kan även vara praktiskt att ha sittbrunnslådorna löstagbara och med botten i. Vi kappsegling lyfter man då bara ut sittbrunnslådorna med sitt innehåll och får på köpet en rymlig och lättarbetad sittbrunn. Vid eventuell nytillverkning av sittbrunnslådor kan de gamla användas som mallar. Ja det här är några förs lag som gör Din båt lättare, och samtidigt ljusare och luftigare inuti. 100 kg torde ej vara några problem att banta bort på många båtar.

Botten

Renskrapa - det är lösenordet. Att lappa på en dålig, skrovlig botten lönar sig inte. Bort med all gammal färg - slipa - impregnera - måla - finslipa. Färgen tar Du enklast bort med en elektrisk värmebläkt av den typ som golvläggare använder. Det går dubbelt så fort som med blåslampa och träet blir inte bränt. Ofta kan man låna/hyra en sådan av en golvläggare över en helg. Tänk på att ha en rejäl sladd och en uppsättning 10- eller 15-ampères proppar. Alla färgborttagningsmedel är sopor, åtminstone vid temperaturer under 20 grader - glöm dom.

Sedan hyr man en bandslip och slipar botten jämn och fasar klinkarna. Det är tveksamt om det ger någon vinst att fasa klinkarna maximalt (7,5 mm), men åtminstone 4 - 5 mm bör man nog fasa. Sedan har Du en perfekt grund för att impregnera och måla upp en perfekt yta som håller i många år. Då allt är klart och giftfärgen på vattenslipas botten med 360-papper eller finare före sjösättningen.

Riggen

Eventuella undervant tas bort - riggen håller ändå. Med hjälp av mastritningen i Folkbåtens Bestämmelser kollar Du så att masten inte är för grov - hyvla. De flesta master är dock nära minimimått, eller tom lite under (om de är gjorda efter gamla mastritningen, före 50-talet). Ovanför spridaren kan det eventuellt vara en fördel om masten är lite längre än minimimåttet för att göra den styvare där.

Masten lutas mer framåt om båten är lovgirig. En lodrät mast är ett bra utgångsläge. Det är knappast meningsfullt att byta en mast om det inte är något allvarligt fel på den.

Skrovet

- är inte så mycket att göra åt. Ett fräscht, väl underhållet skrov gör dock besättningen glad och ger en bra psykisk knuff. Torkar båten isär på vårarna så håller Du lite rå linolja i klinkarna vid fören och aktern som får rinna längs landen. På så sätt rör sig träet mindre och blir så småningom mättat med linolja i stället för vatten. Glöm inte att torka bort överflödigt linolja före sjösättningen, annars blir det kladdigt.

Rodret

- ska vara plant, sitta rakt och inte vara alltför tungt. Ett tungt, skevt ekroder byts mot ett plywoodroder. Billigast blir det om Du gör det själv, men det finns även att köpa färdigt.

Segel

- kan man orda hur mycket som helst om. Som ny i klassen bör man nog satsa på något av de kända märkena - hör med andra seglare vad dom har för synpunkter. Första gången man köper ett nytt racingsegel för sina surt förvärvade slantar bör man nog undvika nya revolutionerande segelmärken. Det kan gå bra, men det kan också gå på tok.

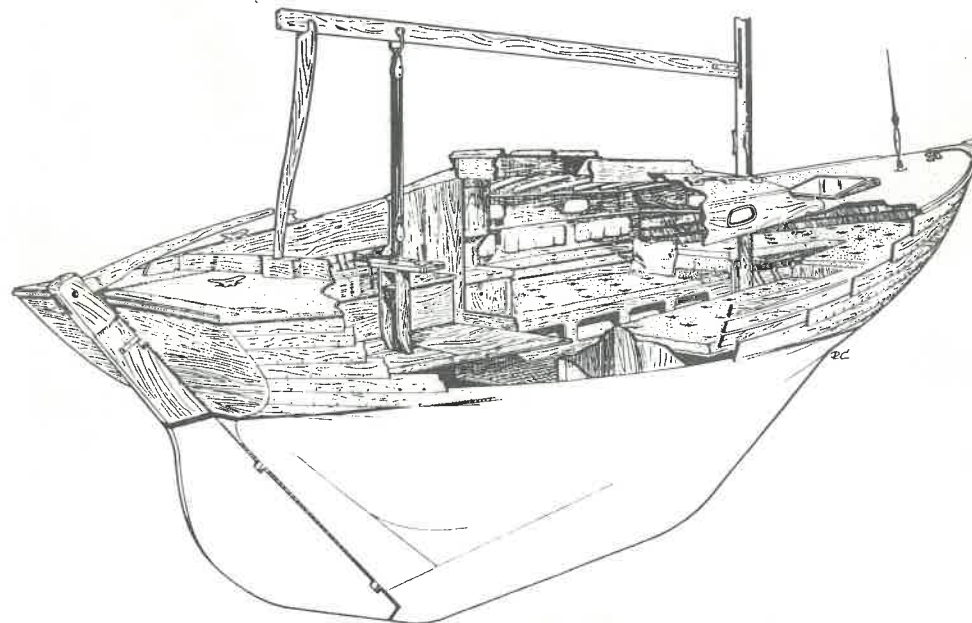
Då Du sedan har en båt som Du vet väger nära minimivikten, har en slät botten, och är allmänt vältrimmad ger Du Dig med nytt självförtroende ut på kappsegelingsbanan. Du har då precis samma chans att återvända med bucklan i bagaget som dina kompisar i nyare trä- eller plastbåtar. Förutsatt att Du kan segla förstklass - men det är en annan historia.

Väg båten!

Det är alltid en styrka att ha båten vägd. Går det trögt på kappsegelingsbanan kan det bero på att Du har en hopplöst tung båt. De flesta båtar går med måttlig arbetsinsats att få ner i rimlig vikt. Vid försäljning kan det vara en fördel att ha båten vägd om köparen är kappsegelare. Det behöver heller aldrig bli någon diskussion om båten uppfyller "Inredningsmetoden" om båten är vägd.

Folkbåtsförbundet äger en väg som lånas ut gratis till medlemmarna vid behov. Det är en dynamometer som hängs mellan lyftkrok och lyftstroppar. Även den som håller på och köper en Folkbåt, men ännu ej hunnit bli medlem, får förstklass låna vägen. Frakten hem till Dig får dock ombesörja själv (ca 50 kr med Bilspedition t ex). Kontakta Anders Olsen (0490/32666) som vet var vägen för närvarande befinner sig.

På sidan bredvid finner Du folkbåtens viktsbestämmelser särtryckta ur Folkbåtens Bestämmelser.

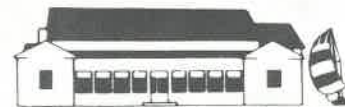
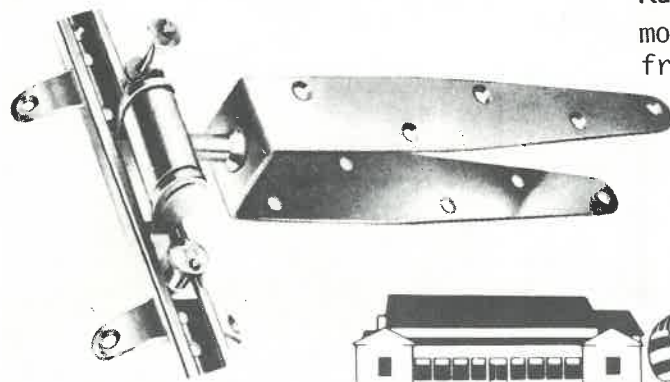


Söker Du Folkbåtsbeslag - vänd Dig till oss.

RIGGVERKSTAD, vi har alla mått på
stående och löpande rigg
HARKEN och BARTON kullagerblock, RONSTAN
kullagertravare
ROSTFRIA ORIGINALBESLAG

Bombslag inkl skena	395:-	Winchkonsoll, per par	295:-
Bomuthal	176:-	Mastring, 130 mm	95:-
Spridarbeslag	285:-	Mastkrage, vävnylon	48:-
D:o tvärstång	33:-	Mastkrage, gummi	65:-
T-järn för mast	148:-	Slangklämma, rostfri	15:-
Mastfot	108:-	Slangklämma, nylon	9:-
Bombygel för storskot	76:-	Fockfallspännare	196:-
Bombygel för kick	76:-	H-skena, komplett	298:-
Kickbåge i däck	236:-	Skena 400 mm	44:-
Skotbänksbeslag	53:-	Skena 300 mm, skot	35:-
Winch 110 mm, 200 mm axel	435:-	Travare med fjäderstopp	47:-
Vantskruv, Hasselfors 1/2 tum	155:-	Storskotskena, rostfri med kullagertravare FTS	195:-
Vantskruv, Hasselfors 7/16 tum	126:-	Liten servocleat	39:-
Flaggspeisfäste n.f.	54:-	Mellan servocleat	52:-
Kompass Silva 33	232:-	Stor servocleat	62:-
Kromade spinnbomsbeslag 40 mm	76:-		
Masttoppbeslag	38:-		

Katalog kan rekvireras.
mot 10 kr i
frimärken



VIKING

YACHTING AB

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

5. Viktsbestämmelser

Undantag: Båtar som är byggda före 1976 omfattas tillä vidare ej av detta avsnitt. I en övergångsperiod får nationellt seglar- eller folkbåtsförbund utfärda lämpliga dispenser, men slutmålet är att samma regel ska gälla överallt.⁴⁾

Generellt: En båt kan uppfylla viktsbestämmelserna på 2 sätt: antingen genom att uppfylla en total minnivå (enl. 5.1 nedan), eller genom att innehå en mininivåredning m.m. (enl. 5.2 nedan). Regler för vägningens utförande är angivna i punkt 5.3 nedan. Regler för kompensationsvikters anbringande är angivna i punkt 5.4. **Miniminivåredning** enl. punkt 5.1⁷ ska alltid **finnas**.

5.1 Totalviktsmetoden:

Vikten på en kappseglingsbåt ska vara minst 1960 kg. I vikten ingår komplett rigg, obligatorisk utrustning och segel. I vikten ingår ej dynor och annan ej obligatorisk utrustning.

5.2 Inredningsmetoden:

Båt, som godkännes efter denna regel, ska uppfylla följande:

a) - för plastbåtar

Summan av plastarbeternas vikt, inklusive eventuella kompensationsvikter min 640 kg (fr. varvets vägning)

b) - för nybyggda, ej sösta, träbåtar

Summan av skrovet, däckets, ruffens, skottets, förkojens, mastfotens och däckbalkens vikt min 610 kg inklusive eventuell kompensationsvikt.

c) - siffrumätning

Rormastrot: Antingen min 1300x250x15 mm, eller annan utformning som lätt innes ha minst motsvarande vikt (10 kg), eller 10 kg kompensationsvikt.

Gastrotter med stuvfack: 2 stycken, var och med yttre mått min 800x800 (största bredd) x 13 mm. Höjd över däck min 400 mm. Sidorna på stuvfacken min 600x500x13 mm mått längs överkanten. Aktre och inre sidorna vertikala.

Eller annan utformning som lätt innes ha minst motsvarande vikt (13 kg tillsammans) eller 13 kg kompensationsvikt.

d) - ruffredning

Köjer: Minst 2 stycken horisontella min 1800x550 (största bredd) x 10 mm.

Hyllor: Minst 2 stycken horisontella min 1800x200 (största bredd) x 8 mm.
Eller annan utformning som lätt innes ha minst motsvarande vikt (8 kg tillsammans), eller 8 kg kompensationsvikt.

Pentry: Höjd min 600 mm, bredd längs skepps min 400 mm, djup min 550 mm. Materialjocklek min 10 mm. Pentry ska innehålla minst en låda med bottenjocklek min 6 mm.

Eller annan utformning som lätt innes ha minst motsvarande vikt (12 kg), eller 12 kg kompensationsvikt.

Generellt: Ska i höjddet sträcka sig från botten till rufftak. Största horisontella tvärsnitt min 550x300 mm. Sidorna vertikala, min 10 mm tjocka. I en av sidorna får upptas en öppning som utgör max 50 % av sidans areal.
Eller annan utformning eller helt annan inredning som lätt innes ha minst motsvarande vikt (5 kg), eller 5 kg kompensationsvikt.

Alla angivna materialävningsnitt under punkt c) och d) gäller massivt trä eller plywood av furu eller tvingre träslag. Ribbor är tillåtet om tvärsnittsarean förhör oförändrad. Om ventilationshål används ska materialjockleken ökas i förhållande till den minskade arealen.

Om tvivelsmål uppstår vid användning av punkt 5.2 ska punkt 5.1 användas.

5.3 Vägningens utförande:

Vägning ska ske utan kompensationsvikter och bevitnas. Före vägning ska båtägare och vittne kontrollera att båten är helt tom på vatten, kompensationsvikter och icke-obligatorisk utrustning. All vägd utrustning ska medtagas på kappsegling.

Vägen ska vara av god kvalitet (måtnoggrannhet minst ± 1,5 % av uppmätt värde). Efter eventuell kontrollvägning ska medelvärdet av utförda vägningar gälla. Vid vägning av träskrovsbåtar inom 30 dagar från före eller efter värsjösättning tilläggs 20 kg, och inom 30 dagar från höstuppdragning frånträdrages 20 kg.

Vikt av material som överstrider fastslagna minimidimensioner med 20 % frånträdrages. Detta gäller under vattenlinjen och i skrovsidan från tvärs mast och 3,40 m akterut. Vid beräkning av vikter, vilket endast behöver göras i veckasamma fall, gäller följande tätheter:

plastlaminat	1,4 kg/dm ³
ek och teak	0,7 "
mahogny	0,6 "
furu och lärk	0,52 "
för plywood 10 % högre värden	

Vikt av obligatorisk utrustning som överstrider 35 kg frånträdrages.

För träskrovsbåt gäller att vägning som är äldre än 6 år får ogiltigförklaras om båtägaren så önskar. Ändras en båt ska vikändringen beräknas och den nya totalvikten inskrivas i klassbeviset.

Resultat av vägning inskrivas i klassbevis och bevitnas.

5.4 Kompensationsvikter:

Om förskrivna vikter ej uppnås, läggs mellanskillnaden enligt följande:

- 40 % helt akter om tänkt linje 3,40 m akter om mastens framkant och över vattenlinjen.
- 60 % helt för om mastens framkant och helt över en tänkt linje 200 mm under vattenlinjen.

Kompensationsvikterna ska kunna kontrollvägas.

⁴⁾ Finland gäller tills vidare ej viktsbestämmelserna båtar byggda före 1976.

I Sverige gäller tills vidare för båtar byggda före 1976 att på SM och vissa andra större tävlingar ska antingen 5.1 eller 5.2 c) + d) uppfyllas. Användes totalviktsmetoden får från eventuella kompensationsvikter skillnaden mellan 1050 kg och båtens kölvikt dragas. (Kölvikten kan fås från Svenska Seglarförbundet.)

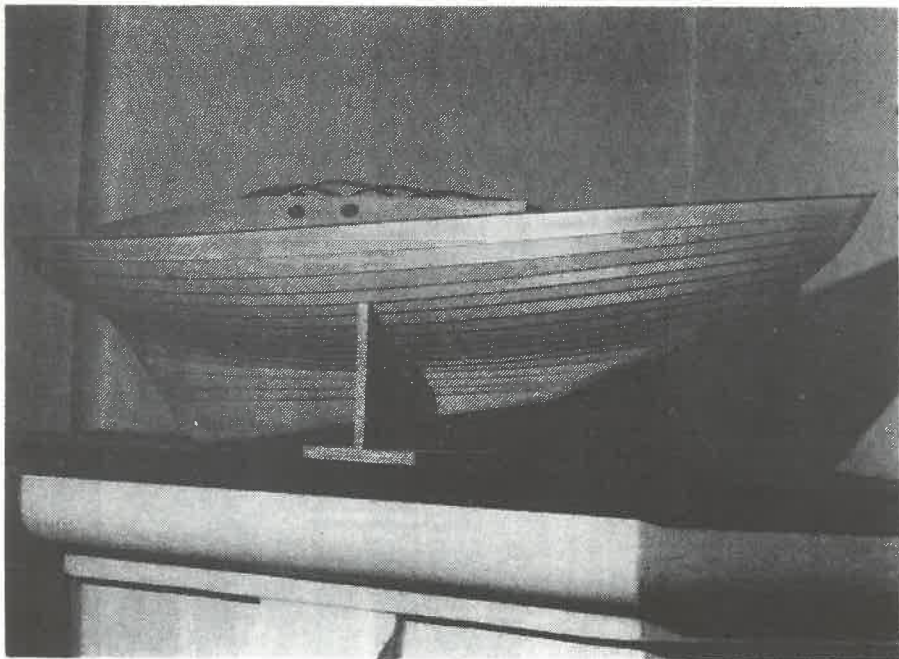
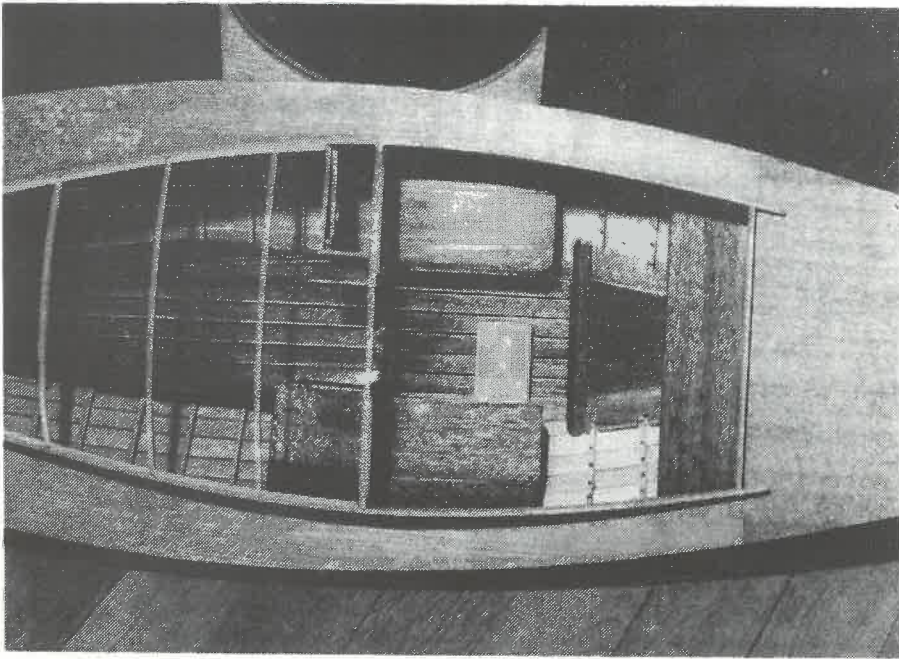


foto Jan Lybeck

Entusiast I

Nils Nilsson, som stundom å det läckraste dekorerar fördäcket på Folkbåten "Bölja" med sin närvaro som gast, nöjer sig inte med att av och till inreda folkbåtar och bygga snabbseglade experimentbåtar, han lägger även för tillfället en av de sista händerna vid en ytterst skalenlig folkbåtsmodell. Skalan är 1:7 1/2, och innefattar även bordläggningens tjocklek mm detaljer. Red. har på sitt vanliga originella sätt velat illustrera formatet genom att placera en tändsticksask i sittbrunnen! Som det har ryktats att modellen i sitt framtida, färdiga och riggade skick kan tänkas bli vandringspris, har red även tagit tillfället i akt att demonstrera hur utsökt väl modellen till formatet är anpassad till den å redaktionen befintliga spiselkransen!

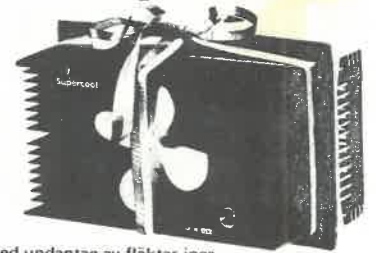
Entusiast II

En i Göteborgstrakten boende, i modellflygkretsar välkänd person, har låtit meddela att han likaledes bygger en skalenlig modell av en folkbåt, dock har han valt den något mera naturtrogna skalan 1:1! Han redogör här själv för detta friska initiativ.

Kalla fakta om en svensk världsprodukt.

Supercool LK-03 kylaggregat

Inga konkurrenter kan erbjuda
följande egenskaper
i kombination



- * Driftsäkerhet — med undantag av fläktar inga rörliga delar, inga mekaniska förluster, ingen gas. Helt oberoende av lutningar, läge och vibrationer.
- * Enkel installation
- * Elektronisk termostat
- * Batterivaktsfunktion
- * I praktiken ljudlös
- * Minsta mått
- * Lägst vikt ca 3 kg
- * Strömbegränsning till max. 1,3 Amp.
- * LÄGSTA STRÖMFÖRBRUKNING
0,5 1 Amp/tim.



Supercool

Box 27, 401 20 Göteborg. Tel 031/42 05 30.

DRÖMMEN OM EN FOLKBÅT

I början av sextiotalet ägde jag en koster. Den var byggd i ek, enepinnad och försedd med barlast av gjutjärnstackor. I rätta vindar kunde jag få upp den i 3 knop, men endast då den visste att den var på väg hem. Vi blev omseglade av alla andra båtar och jag tittade drömmande efter de vackra folkbåtar som snabbt försvann föröver och som alltid kunde gå så högt mot vinden. Så mognade tanken på att själv bygga en folkbåt. Jag beställde ritningar och klassbestämmelser från dåvarande Skandinaviska Seglarförbundet och började studera båtbygge var jag kom åt.

Ganska snart kom jag underfund med att det första behovet för ett båtbygge är en ljus och varm lokal nära hemmet och en bandsåg. Bästa lösningen syntes vara ett eget hus med stort garage. Men till ett sådant projekt fordrades en hustru, så det var i den ändan jag började. Bandsågen fick bli en senare fråga. Verksamhet av det här slaget tar tid, närmare bestämt femton år. Under tiden köpte jag litteratur om båtar för att förkovra mig i ämnet. Det blev "Bygg båten själv" av Per Brohäll och "Båt och hav" av Gustav Plym. Sedan tvekade jag ett tag men köpte slutligen "Jorden runt med Gipsy Moth" av Francis Chichester. Man måste gardera sig.

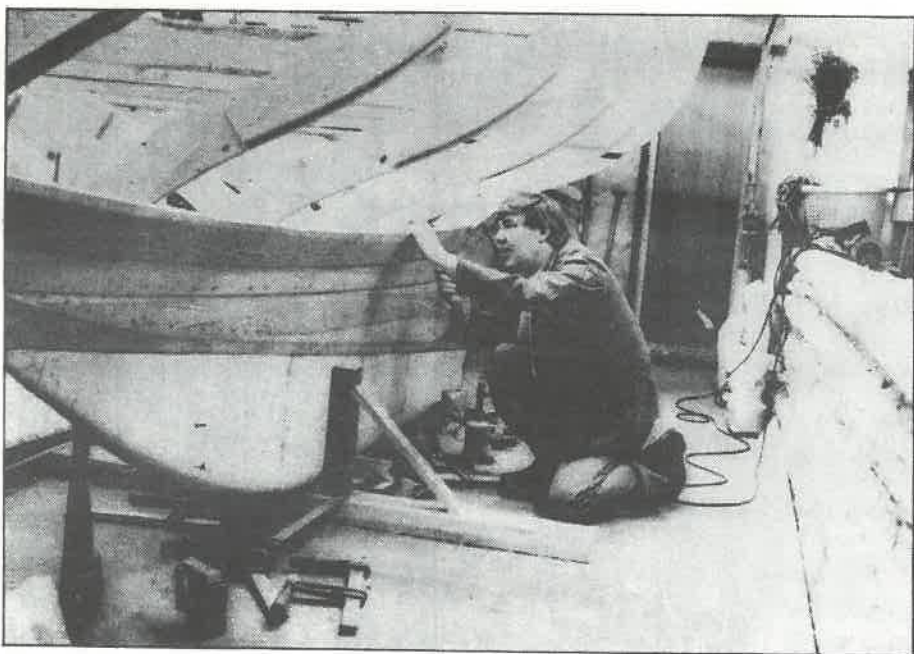


foto Jan Lybeck

Så en vacker dag kom uthållighetens belöning. Hustrun sade: "varför börjar du inte på den där folkbåten som du talat så länge om"? Vad gjorde det då att alla talade om att träbåtens tid var förbi, att det enda man kunde finna av trä på båtmässan var en byggsats till en optimistjolle - min dröm om att bygga en nordisk folkbåt i trä hade aldrig lämnat mig. Drömmar är till för att förverkligas!

Jag köpte en rulle brun golvpapp och täckte golvet i gillestugan och ritade upp skrovet i skala 1:1 med spantruta, vattenlinjer, köl och stävar. Allt så utmärkt beskrivet i Per Brohälls bok.

På lördagarna köpte jag några bräder, 1"x7" av sämsta sort i brädgården och sågade till mallar. I varje byggbeskrivning påpekas det att det räcker med en mall på varje meter, men jag kunde inte besluta vilka jag skulle slopa så jag gjorde alla femton. Dessutom var det så skamlöst roligt.

Nästa steg blev att skaffa bordläggningvirke och nästan omedelbart fick jag genom förfrågningar kontakt med en person som var villig att överlåta ett parti furubräder avsedda för en båt till honom själv. Med eken till kölplanka och stävar blev det värre. Man hade sagt mig att ekvirke skulle ligga i nio år innan det var dött och färdigt att användas men så länge tyckte jag inte att jag ville vänta. Därför köpte jag ett parti ekplankor på en såg och körde hem och lade dem på tork i garaget. Efter två veckor hade samtliga stävar spruckit. Då sågade jag upp 10 mm tjocka lameller ur de kvarvarande ekplankorna och limmade förstäven istället, men akterstäv, som inte får limmas, köpte jag ny.

Under tiden som arbetet med stävarna pågick sparade jag pengar till nästa stora inköp - kölen. Den kostade fyra tusen kronor innan den var på plats i garaget och köptes från Folkebadcentralen i Danmark. När kölen var uppallad i rätt läge kunde monteringen av kölplanka, stävar och mallar börja.

Att börja såga till det första bordet innebär en ny fas i båtbyggandet. Man måste bestämma sig för hur breda de olika borden skall vara i fören, aktern och på mitten. Jag åkte ut till en stor båtupplägningsplats och bland fyra uppställda folkbåtar valde jag ut den som hade den vackraste bordindelingen och mätte av varje bord på den. Med ledning av dessa mått formade jag till de tre första borden men jag vågade inte nita ihop dem för gott.

Det hade uppkommit en del detaljfrågor under arbetets gång och jag hade beslutat mig för att göra ett studiebesök hos Bröderna Hovmark Båtbyggeri i Thisted i Danmark i samband med en resa i annat ärende. En av frågorna gällde om man skulle använda tätningmedel mellan borden eller ej. Varvet hade byggt ca 200 folkbåtar i trä - den sista för 3 år sedan - så erfarenheten var ju bedövande. De använde ett tätningmedel från 3 M "Marine Adhesive/Sealeant 5200" och detta letade jag upp när jag kom hem. För dem tog ett bygge ca 800 arbetstimmar - vilken tid mitt kommer att ta vågar jag inte tänka på.

Vid nitningen av borden är det väldigt bra att vara två. Vid försiktig förfrågan hos hustrun har det framskyntat att hon är dubbelarbetande och att jag får välja mellan köttbullar med lingon och nitning. Vid en förfrågan hos barnen hur stor timpeng som kunde vara aktuell vid en eventuell mothållning så svarar de att så mycket pengar finns inte, så det blir till att klara sig själv. Man riggar upp en femkilos järnklump i en skidrem runt en tving, balanserar på ett ben och håller upp knät mot klumpen och skall börja nita - då står paketet med brickorna i andra änden av båten! Byggtakten blir därför ibland lite oregelbunden.

Grannarna har hela tiden stöttat mig med glada tillrop. De påpekar ofta att spanten ser tunna ut tills jag förklarar att det är mallarna de står och håller i. Varje nytt bord som kommer upp studeras intresserat av kvarterets hundägare på kvällspromenad.

Det är roligt att bygga folkbåt och det skapar gemenskap.

Eilert Forssell

Om Du är intresserad av

FART!! - Ring oss



STJÄRNSEGEL Bertil Engdahl
PI. 357, 450 81 GREBBESTAD
Telefon 0525-104 65

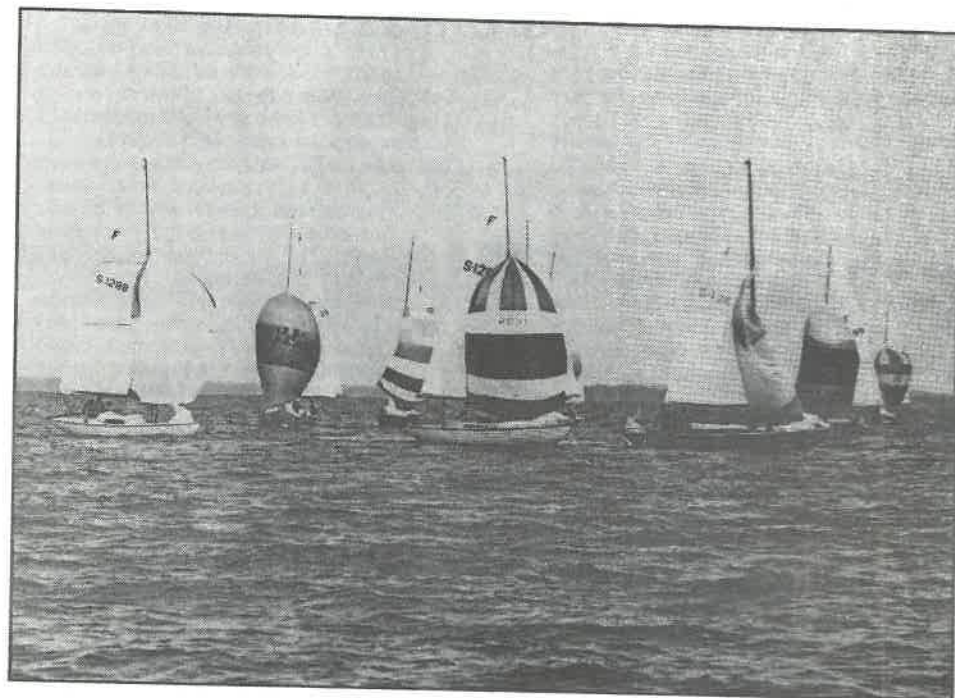


foto Ake Andersson

HJÄLP GÄRNA TILL MED HÖSTNUMMRET AV DENNA FÖRTRÄFFLIGA TIDNING!
SKICKA ARTIKLAR, KÄSERIER, FOTON (ÅTERSÄNDES) OCH ANNONSER TILL:
ANDERS VEDIN C/O FRANSSON TFN: 08-68 48 36
HÖGALIDSGATAN 48 B
117 30 STOCKHOLM

VI VILL HA MATERIALET FÖRE SISTA SEPTEMBER.

TREVLIG SOMMAR ÖNSKA REDAKTIONEN/OFK

P S :förslag till vimpel etc,se protokoll från SFF möte!

Mjuk eller hård mast ?

Från danska "Folkebadnyt" har vi saxat följande artikel av den kände seglaren och båtjournalisten Flemming "Nup" Hansen. Han berättar här om för- och nackdelar med en mjuk eller hård mast, och hur man skall trimma masten. För första gången under den tid jag har seglat folkbåt har jag nu haft möjlighet att välja precis den mast jag vill segla med på min nya folkbåt.

I Rungsted Sejlklub har vi nämligen en folkbåtsseglare som har fördjupat sig så i problematiken kring master, att han själv har tillverkat en maskin som kan svarva och fräsa folkbåtsmaster. Masten kan antingen beställas på minimimått, eller man kan be att få den gjord tjockare på olika ställen, alltefter de teorier man har om trimning av båten.

Jag beställde min mast på absolut minimimått från fiolen och nedåt. Den övre delen gjordes c:a 0,5 cm tjockare. Jag skall här försöka förklara varför jag valde just denna lösning.

På kryss i mellan- och hårdvind kan det vara svårt att håll förstaget ordentligt sträckt, utan att ta hem mycket hårt i häckstaget, och ett löst förstag går ut över båtens höjd. Men när häckstaget tas hem, böjer sig masten mycket i toppen. Detta medför att storseglet öppnar för mycket i akterliket, och blir för plant i förhållande till vinden. Man kan självfallet motverka att masten böjer för mycket i toppen genom att sätta an fiolstagen extra hårt. Min erfarenhet är, att på en båt med mjuk masttopp skall fiolstagen alltid vara hårda.

Det vill säga, att när båten ligger utan segel, skall fiolstagen vara så spända att masten står helt rak.



Figur 1

På teckningen ses en mast med mjuk topp. Det kan både vara masten som är för mjuk och fiolstagen som är för löst ansatta. När häckstaget sträcks böjs masten praktiskt taget endast i toppen, och det blir svårt att plana ut seglet ner till där masten är nästan rak.

Första gången jag upplevde fördelen av trim med hårda fiolstagen, var vid Guldpokalen i Kersteminde 1974. Som första folkbåt i Danmark hade jag monterat en lådsträckare på masten till att justera fiolstagen med. Många seglare trodde då att jag använde lådsträckaren till att släcka på fiolstagen, men så var inte fallet, tvärtom. När båten låg i hamn var tampen till lådsträckaren lossad, så att fiolstagen blev lösa, men så snart vi kom ut på sjön och trimmade in båten, sträcktes fiolstagen upp mycket hårt. Detta trim innebar att vi kunde ta hem litet mer i akterstaget utan att masten böjde för mycket. När akterstaget tas hem blir äver förstaget mera spänt. Resultatet blev att vi seglade ett par grader högre än all konkurrens, och väl att märka med samma fart.

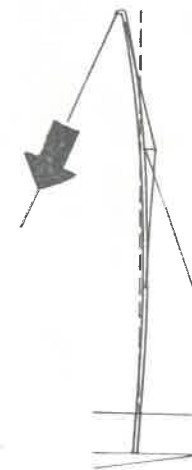
Förklaringen till den bättre höjden ligger i att buken i focken flyttas fram, och när förstaget sträcks, flyttas hela focken mot lovert. Detta ger en bättre infallsvinkel för vinden i focken, och spalten mellan stor och fock blir bättre, allt samman förhållanden som ger bättre fart och höjd.

Endast vid vindförhållanden då vi inte kunde hålla båten upprätt, släckte vi litet på fiolstagen, för att öppna storseglet och få masttoppen att falla mot lä. Detta ger samma effekt som att reva.

På min nya båt har jag inte monterat någon lådsträckare, då erfarenheten visade att vi praktiskt taget alltid seglade med hemtagna fiolstagen, och inte rörde dem under segling. Därför använder jag nu standardfiolstagasträckaren från Folkebadcentralen.

Det finns emellertid en gräns för hur mycket fiolstagen kan hålla igen på masttoppen när akterstaget tas hem. Vinkeln mellan spridarna är ganska stor, så därför blir effekten inte särskilt stor. Dessutom är det så, att ju mer masttoppen böjer akteröver, desto mindre blir vinkeln mellan

mast och fiolstag. Därför måste jag gå andra vägar för att få masten så styv som möjligt i toppen, och därför gjordes masttoppen tjockare, särskilt i längdriktningen. Vid framställningen av storseglet, som jag har gjort tillsammans med Poul-Richard Høj-Jensen, tog vi hänsyn till, att jag strävade efter att segla med mycket spänt förstag. Fockens förlik skars därför med tanke på detta. Storseglet gjordes en smula djupare i toppen. Detta betyder att även i mycket svag vind skall häckstaget tas hem, för att inte storseglets akterlik skall stänga i toppen.



Figur 2

Här ses en mast som är styv i toppen, med hårt ansatta fiolstagen. Akterstaget kan tas hem mycket. Den undre delen av masten krummar framåt och seglet planas ut. Det extra draget i häckstaget betyder också att förstaget sträcks upp mera.

Har Du hört vad de säger

om **K** KENT CARLSONS
FOLKBÅTSEGEL

?

Om inte
ring

TJ Båt & Segel
0414 - 40580

- Styv masttopp
- Hårda fiolstag
- Trimming av akterstaget
- Mera buk i toppen på storseglet

Dessa anser jag vara de viktigaste anledningarna till att min båt fått bättre fart och höjd.

Det är alltså inte någon fördel att ha en mast som är allt för mjuk i toppen. Däremot kan masten gärna vara mjuk och flexibel i den undre halvan. När masten är mjuk i detta område kan man segla med ett storsegel som är bukigare än om masten är mycket styv ner till. Fördelen med en mjuk mast är att man lättare kan krumma masten på kryssen, och på så vis göra seglet planare, så att det passar till vindförhållandena. På läns och slör, med släckt akterstag, rätar masten sig, och seglet blir maximalt bukigt, vilket ju är en fördel på undanvind.

Om masten är styv i den nedre delen, kan man inte göra seglet med så stor mastkurva som till en mjuk mast. På kryss är det ingen nämnvärd skillnad på farten mellan en båt med mjuk mast och en båt med hård mast, om seglet passar till respektive mast. Skillnaden är störst på läns och slör, där båten med det bukigaste seglet har mest fart. Dock kan man buka till seglet på en båt med styv mast genom att släppa 5 - 10 cm på bomliket.

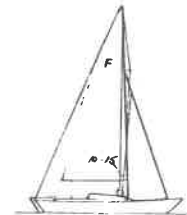
SÅ TRIMMAS MASTEN

På senare år har det varit vanligt att man seglat med mycket lösa vant i folkbåten. Orsaken till detta är, att om inte vant är lös, kan inte masten falla fram på länsen, och detta går ut över farten. Detta är visserligen sant, men det finns ju också något som heter bidevind.

På min folkbåt seglar jag med helt tajta vant, eftersom jag prioriterar båtfarten på kryss mycket högt, av följande skäl: Startfälten har blivit mycket större de senaste åren, först och främst på grund av de nya plast-

båtarna. I stora startfält är det viktigt att man redan från starten kan segla högre och fortare än konkurrenterna. Har man på första kryssen kommit fram bland de 5 - 6 ledande båtarna är det möjligt att hålla sig kvar där framme även om man skulle ha litet mindre fart på slörbenen. Det gör inte något om en eller två båtar skulle slinka förbi om man kan segla fram dem igen på kryssen - alla triangelbanor slutar ju med en kryss. Om båten däremot inte är trimmad till toppfart på kryss, och man har kommit ned i fältet kommer man att ha svårt att avancera på slörbenen, även om båten går fortare än konkurrenterna. Det finns inga båtar som frivilligt släpper förbi någon i lovert, och i lä är det nästan omöjligt att komma igenom. Mastlutningen kan variera något beroende på vilka segel man använder, men en mastlutning på 10 - 15 cm är i allmänhet bäst.

Mastlutningen mätes genom att man hänger något tungt i storfallet, och mäter avståndet mellan fallet och masten. I denna position sättes vant an, så att masten står i akterkant av msthålet. För att hindra att masten faller mot lä i msthålet, utan bara rör sig fram och tillbaka i hålet, kan man skjuta upp kilar vid mastens sidor. Om vant är tillräckligt ansatta, borde det dock inte behövas några kilar. Detta är min metod att trimma masten, och andra toppsegelare har andra teorier, men det viktigaste är att man hela tiden är öppen för nya idéer, och själv provar något nytt, om man vill vara med i toppen.



Mastlutning

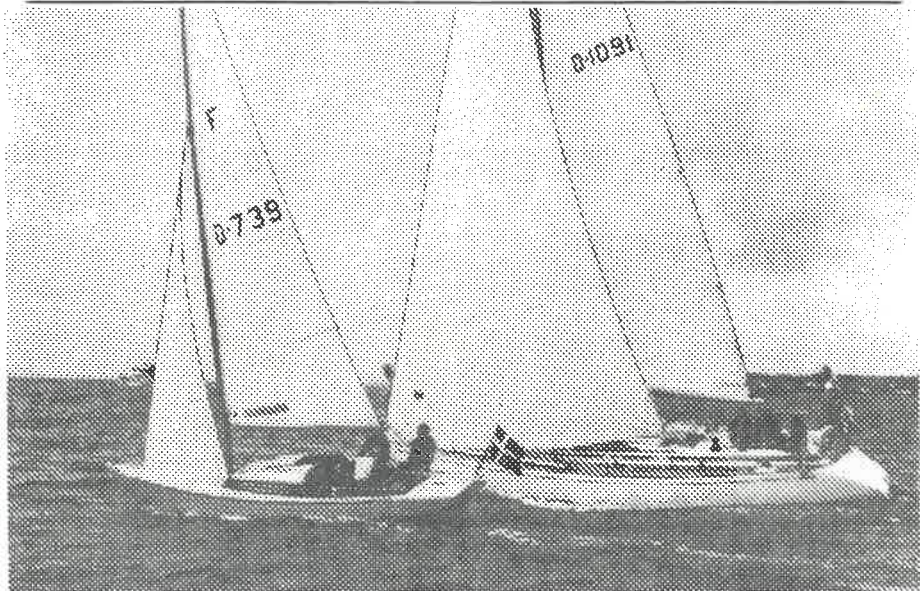
FOLKBÅT

centralen A/S

Egevangenget 1
DK-5300 Kerteminde
00945-9-323232

KÖP KVALITET NÄR DU KÖPER SEGELBÅT

HÄR ÄR DE TVÅ ALTERNATIVEN:



Danska Folkbåten
från sv.kr. 79.000,00

Nautor's SWAN 39
från sv.kr. 820.000,00

Ingen anledning att experimentera! De här båtarna har bevisat sin överlägsenhet i segelkomfort, sjövärdighet, styrka och tillverkningskvalitet.

Båtförsäljare: T.J. Båt & Segel, 270 - 50 Hammenhög,
Tif. 0414 - 40 580

FOLK BOATS  FOREVER

SM 1982

Eftersom en inbjudan till SM är tämligen styrd till sin utformning, vill vi här i Karlshamn tala om varför ni egentligen skall komma hit den 4 - 8 /7 1982. Vad är det nu som är så fantastiskt med Karlshamn och ett SM här ?

Jo: Farvattnen här utanför lämpar sig väl för kappsegling, då man endast efter c:a 2 nm utsegling är ute på stora sjöhavet. Ingen ström, och rena vindar har vi också. Det sistnämnda åtminstone då det blåser omkring syd, och det är den förhärskande riktningen på sommaren.

Men om man nu bortser från sådana saker som segling o. dyl., hur är det då i Karlshamn ?

Väggaområdet där hamnen ligger, är så att säga vårt fritidsområde med bad, camping och idrottsanläggningar samlade på en relativt liten yta. Husvagnsuppställning kommer dessutom att anordnas i anslutning till hamnen.

I vår vackra skärgård har man också möjlighet att ta en tur med skärgårdsbåten Daga. Från ön Tärnö har man fina möjligheter att se seglingarna bättre än från fastlandet, och man kan komma dit på morgonen och hem igen på kvällen med ovan nämnda skärgårdsbåt.

De som har frågor i turistiska angelägenheter kan ringa 0454/165 95, eller 144 60 ank. 172.

För er som skall vidare till Simrishamn och Guldpokalen kommer en ekadertärd att anordnas. Till Simrishamn är det c:a 40 nm, men redan efter 10 nm kan man göra ett strandhugg på Hanö, som ni säkert hört om i sjörapporten, men nu har ni också möjlighet att komma dit. Hanö har en pittoresk fiskehamn, en engelsk örlogskyrkogård, en fyr och en säregen natur med bl.a. en unik rullstensudde, med namnet Bönsäcken.

Nu när ni läst om hur fint det är ordnat i Karlshamn kan ni säkert inte motstå fristelsen att ta er hit till SM, och när ni kommer hit skall ni känna er mycket och varmt välkomna till utvandrarnas stad. De d.v.s. Karl-Oskar och Kristina, står nämligen staty här i staden, och även de hälsar er välkomna hit.

Lokal patriot ? Jag ??

FÖR SÄKERHETS SKULL

RING

0454/19300



STOR SORTERING AV BEG SEGEL

Västkusten

Rapport från Bohusligan.

Vår och seglingsprogrammet är spikat med start i början av Maj med segelmätning, som därefter följs av SEGELSNACK med och av JOHN ALBRECHTSON.

REGELAPTAR och TRÄNINGSLÄGER går av stapeln i månadsskiftet Maj, Juni.

Den första av sex RANKINGSEGLINGAR kommer att vara Björlanda Cup den 6/6 därefter är det DM i MARSTRAND 12/6 - 13/6.

Tyvärr blir dessa de enda rankingseglingarna på försommaren, på grund av SM och GULDPOKALEN, som seglas i KARLSHAMN resp. SIMRISHAMN.

BOHUSPOKALEN seglas vid KÄRINGÖN i slutet av industrisemestern den 31/7, där vi familjekappseglar dvs. utan spinnacker om inte alla deltagarna vill ändra på detta.

Jag vill uppmana så många som möjligt att ställa upp på denna utomordentligt trevliga segling, som avslutas med prisutdelning och knytkalas.

Sensommaren och hösten har följande seglingar på sin lott, 7/8 HJUVIKS jubileumsregatta där SLAGHÖKENS pokal är uppsatt i FOLKBÅTSKLASSEN.

Den 4/9 har BJÖRLANDAKILE SS sin höstregatta och som GRAND FINALE RORSMANSPOKALEN den 11/9.

PS 1299/INGEMAR.

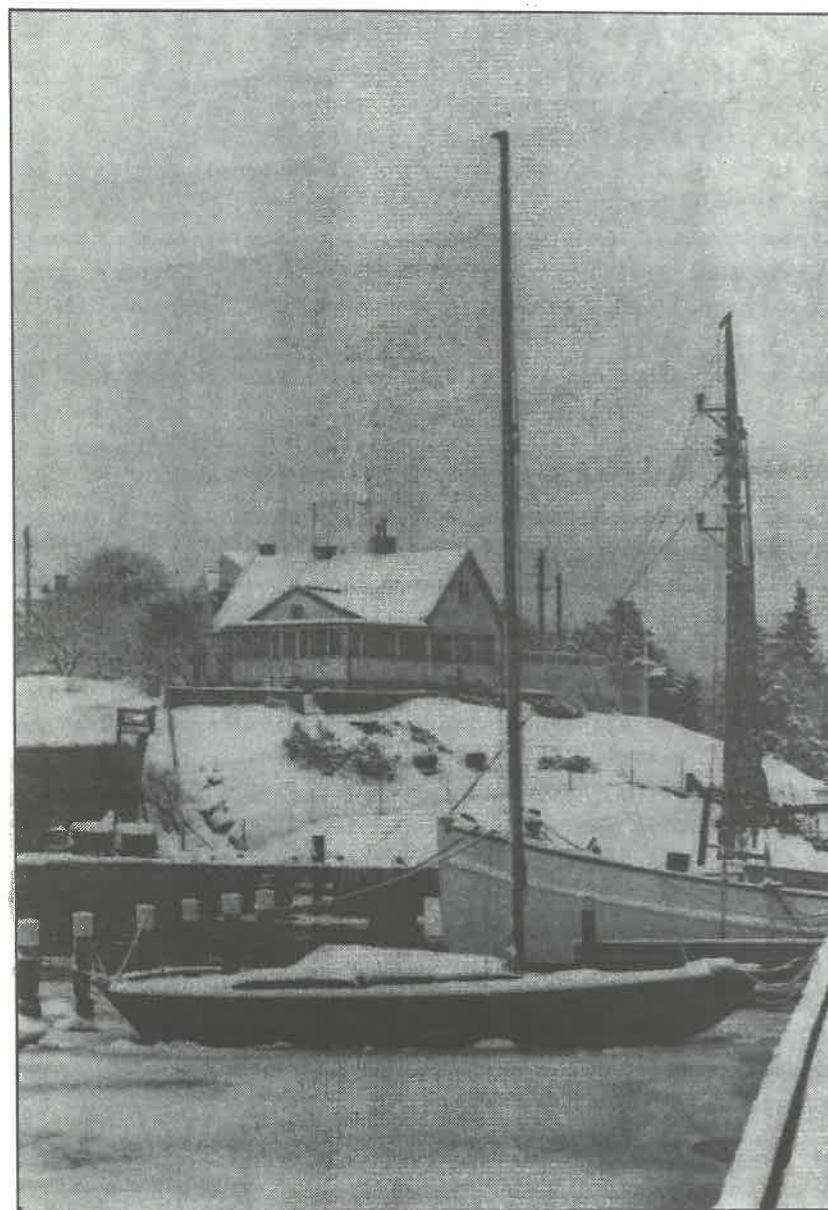
Sydkusten

AKTIVITETSPROGRAM 1982

27.2	Teoriträff, segel	Limhamn
13.3	" , regler, taktik	"
27.3	" , "	"
10.4	" , valfritt	Simrishamn
8-9.5	Träningsläger	Karlshamn
22-23.5	Karlshamn Cup (x)	Karlshamn
29-30.5	Anton Bergh Cup	Rungsted
4-5.6	Match Racing	Karlshamn
5-6.6	Kastrup Cup (xx)	Kastrup
5-6.6	Karlskrona Cup (x)	Karlskrona
12-13.6	MSS-Cup (xx)	Limhamn
18-21.6	Själland Runt	Helsingör
19-27.6	Kieler Woche	Kiel
5-7.7	SM (x) (xx)	Karlshamn
9-11.7	Eskadersegling Karlshamn -	Simrishamn
11-17.7	Guldpokalen (x) (xx)	Simrishamn
26-27.7	Syd-SM (x) (xx)	"
29.7	Bornholm Runt	"
7-8.8	Martini Cup (xx)	Kastrup
14.8	Hakkehöf Race	Limhamn
28-29.8	DM-Skåne (xx)	Ystad
?	DM-Blekinge (x)	?
12-13.9	Höstcupen (x)	Karlshamn
25-26.9	Skovshoved Cup	Skovshoved
?	Sessanpokalen	Helsingfors
okt.	Rolling Home Regatta	Berlin

(x) = ingår i Ranking-Blekinge

(xx) = ingår i Ranking-Skåne



"Om jag inte är först i sjön i år vet jag inte vad jag gör"
foto Jan Lybeck

FRÅN Ostkustens HORISONT

Intresset för Folkbåten är för närvarande stort på ostkusten. Det märks bl a på att OFK har över 300 medlemmar och att klubbens årsmöte besöktes av ett 60-tal personer.

Från årsmötet kan rapporteras att det blev vissa ändringar i styrelsen. Till ny ordförande valdes Magnus Söderbäck, Thomas Niejahr övertog sekreterarjobbet och Jan Jäberg valdes till ny övrig ledamot. Kassören heter fortfarande Göran Svensson, vice ordförande är Dan Yngve och klubbmästare är Christian Söderbäck. Övriga ledamöter är Håkan Alm, Björn Zabell och Benny Karlsson. För att ge våra finska vänner möjlighet att förutom landskampen segla i någon större svensk kappsegling uppdrogs åt Svenska Folkbåtsförbundet att ansöka om rättigheter att anordna ett internationellt SM 1983.

När detta läses har eller kommer det att gå ut en separat kallese till några teorikvällar och ett träningsläger i Kr himmelfärds-helgen.

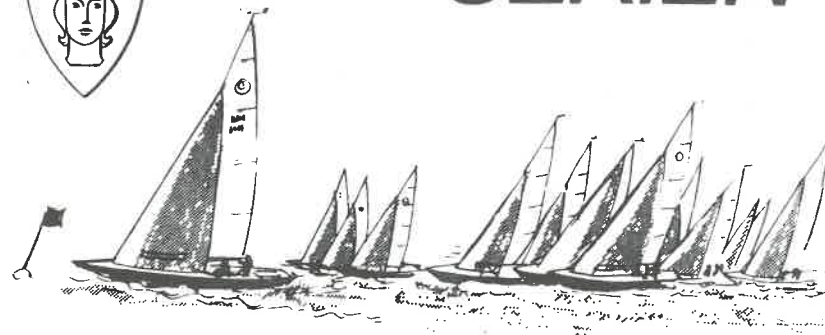
Sommaren väntas innebära rika möjligheter till kappsegling längs större delen av ostkusten. Tre rankingserier kommer att genomföras: Region Bråviken med Dan Yngve som kontaktperson tel 0155-35513, västra Mälaren med Håkan Alm som kontaktperson tel 016-354544 och Stockholmsserien med Svante Stenbom som kontaktperson tel 08-415839.

Höjdpunkten i sommar blir sannolikt eskaderseglingen till SM och guldpokalen längs kusten. Boka redan nu några semesterveckor och följ med eskadern till Karlshamn (SM) och Simrishamn (Guld-pokalen). Avsegling från Stockholm kring midsommar.

Eskaderseglingen kan rekomenderas även för de som inte tänker kappssegla. Den innebär många fina möjligheter att pröva nya och okända vatten i erfaret sällskap och en trevlig stämning i kvälls-hamnen.

Trevlig sommar!

STOCKHOLMS SERIEN



STOCKHOLMSSERIEN OMFATTAR:

Slandöregattan	15-16/5	Getfotsregattan	14-15/8
Mälarregattan	29-30/5	Årstavikens öppna	28-29/8
Gäddisregattan	5-6/6	Vegas höstregatta	11-12/9
Vikingaregattan	19/20/6	SSS höstregatta	18-19/9

Ranking Bråviken, Seglingar 1982

N Y S S Broken	23 / 5
N Q B K Pingstregatta	30 / 5
O X S S DM, RM	19-20 / 6
B S S Snedskär	7- 8 / 8
O X S S Arkö Runt	21 / 8

4 seglingar räknas.

O B S R M flyttat för att ej kollidera med SM och Guldpokalen

Vättern

"Vätternsegelare" nu är det dags för nytändning av folkbåtssegling i vårt distrikt. När vi nu haft hela vintersäsongen att intala oss folkbåtens förträfflighet vid alla former av segling på våra insjöar har då äntligen stunden kommit när vi själva får möjlighet att agera levande reklampelare på kappseglingssbanor, vid klubbarna och vid strandhugg i vår skärgård. Möjligheten att öka vårt båtantal borde rimligen vara stor när vi har en så bra båt att tala för eller vad sägs om följande påståenden:

En av de största SM-klasserna (ca 50 - 70 båtar)

Största klassen vid våra regattor på Vättern

Lättseglad (går utmärkt att segla själv)

Säker (inga obehagliga överraskningar i hård vind)

"Billig" (begagnade båtar finns för ca 30.000,-)

Bra utbyte mellan folkbåtsklubbarna

Flera tillfällen att segla i lånade båtar över hela världen

Fin gemenskap mellan seglarna både på kappseglingarna och "efteråt"

Finns både i trä och plast

Ser ut som en segelbåt

Försök alltså intressera dina kompisar för folkbåtssegling.

Har du möjlighet så försök komma till SM- och Guldpokalen-seglingarna i år, det är ett verkligt fint tillfälle att få uppleva något alldeles extra på semesterledigheten. Vi vet att Karlshamns- och Simrishamnsegelarna gjort allt för att få fina arrangemang både för familjer och seglare.

Vårt klubbmärke har tagit form, du ser det i vår artikel här. Märket kommer att finnas som dekal, på priser, ev. på tröjor samt på våra brevpapper. Se till att du förser dig med märken då det är ett led i vår marknadsföring.

SEGLINGAR -82

Sommarens seglingar på Vättern inleds med ett träningsläger (se särskild inbjudan). Försök utnyttja detta tillfälle, då det är en bra upptakt på ett digert kappseglingsprogram, eller vad sägs om följande

uppställning, därtill kommer alla seglingar utanför vårt distrikt:

CSS:s (regatta)	Karlsborg	5 - 6 juni	
VÄTTERN RACE	"	11 - 13 "	
SSV:s (regatta)	Vadstena	18 - 20 "	
VSF:s (regatta)	Motala SS	24 - 25 juli eller 7 - 8 aug.	
DM Östergötland	Motala SS	- " -	- " -
Regionsmästerskap	Motala SS	- " -	- " -
MSK:s (regatta)	Motala	14 - 15 augusti	
VISINGSÖ RUNT	SSV Vadstena	27 - 28 "	
RÖKNEN RUNT	ASBK Askersund	4 september	
MSK:s (höstregatta)	Motala	18 - 19 "	

TREVLIG SEGLARSOMMAR

Styrelsen



USA Nyheter

San Francisco Bay Folkboat Association firade sitt 25-årsjubileum 1981 med en säsong som erbjöd 56 kappseglingar och ett antal attraktiva träffar.

Det började med den internationella regattan San Francisco Cup i slutet av april då Folkbåtsklubben var värd för 18 besättningar från nord-europa. Regattan omfattade sex seglingar och vanns av Erich Andreassen från Danmark, men San Franciscos Jerry Langkammerer, Mickey Waldear och Chuck Kaiser tog dom följande topplatserna.

Rankingserien 1981 bestod av 19 seglingar och avgjordes först i sista seglingen, och endast enstaka poäng skilde de tre första båtarna. Langkammerer vann med Waldear som tvåa och Kaiser som trea. Andra vinnare var: Kaiser i de populära Onsdagskvällsserieseglingarna; Waldear i Singelhandedregattan, och Gail Smith i Dammästerskapet.

Den 12:e september höll Folkbåtsklubben sin 25-årsjubileumsfest på Golden Gate Yacht Club. Mer än 120 aktiva och före detta Folkbåtsseglare slöt upp för en dag fylld med segling och festivitas. Dagens höjdpunkt var "Champion of the Champions race" där samtliga utom fem mästare från åren 1958 till 1980 deltog. Chuck Kaiser seglade suveränt och fick äran att bli "The Bay Fleet's finest Folkboater of the past quarter century".

Under ordföranden Rolf Gilles ledning planerar man nu säsongsavslutningens fest, en skidtripp till Sierra Nevada, och två vinterregattor. Rolf har återvalts som ordförande 1982.

Rolf, som är född i Stockholm och tidigare varit officer i de svenska skidtrupperna, kommer också att stå i spetsen för en grupp San Francisco-seglare som kommer att delta i Guldpokalseglingarna 1982.

Den 24:e november uttryckte Folkbåtsklubben, på sitt höstmöte, sin uppskattning över de ansträngningar som Anders Olsen gjort för att grundlägga goda kommunikationer mellan de europeiska och San Franciscos folkbåtsflottor, och för att han fört San Franciscos Folkbåtsklubbs talan i Internationella Folkbåtsförbundet.

Slutligen vill vi välkomna alla Folkbåtsseglare till den 4:e San Francisco Cup Regattan nästa år. Den kommer att hållas Söndagen den 24:e april till Lördagen den 30:e april 1983.

San Francisco Bay Folkboat Ass.

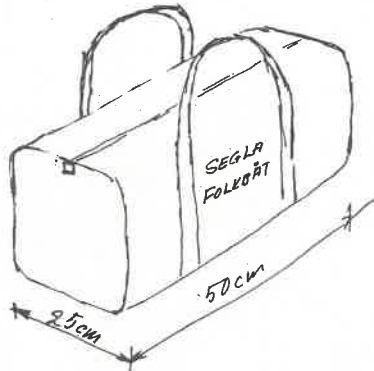


PRYLAR FRÅN OFK

PRAKTISK FOLKBÅTSVÄSKA

Blå-gul väska i segelduk med "Segla Folkbåt" tryckt på ena sidan!

45:- inkl frakt



FOLKBÅTSTRÄJAN

Snygg college-tröja. Marin, vin eller röd med tryck "Segla Folkbåt". Acryl.



85:- inkl frakt

Ange storlek S, M, L, XL
och färg.

Beställ enklast genom att sätta in pengarna på Ostkustens Folkbåtsklubbs postgiro 198538-1 så skickar vi prylarna.

MARKNADEN

PLASTFOLKBÅT TILL SALU

F S 1304 FOLKEBÅDCENTRALEN, OLIKA GRÖNA NYANSER.

PRIS 72.000:-

PER BORG

0155/310 70

FS 967, LANDSKRONA 1966, LJUSBLÅ

MAST, BOM VINSCHAR OCH ALLA BESLAG NYA -80 OCH 81

NY DÄCKSDUK -81

53.000:-

JAN LYBECK

031/24 00 72

PLASTBÅT KÖPES!

HÖGST 55.000:-

RING THOMAS MEJAHN OM DU HAR NÅGOT ATT SÄLJA

08 / 26 10 17

KOMPLETT HORIZONSTÄLL

STORSEGEL, FOCK OCH SPINNAKER SÄLJES

UTTAGET JUNI -81

ENDAST ANVÄNT 6 DAGAR

PRIS 5.500

EJÖRN LINDVALL

0303 / 773 69

JP KRYSSTÄLL I MYCKET GOTTSKICK SÄLJES

ÖBETYDLIGT ANVÄNT

THOMAS FRANSSON

031 / 84 33 76

EGAGNAD SPINNAKER KÖPES

THOMAS FRANSSON

032 / 84 33 76

FOLKBÅT ÖNSKAS HYRA

JOHN F SÖDERSTRÖM

08 / 36 86 15

FOLKBÄTSAFFISCHEN
i fyrfärgstryck, med ditt
 eget nummer i seglet.

Beställ genom att
sätta in 30 kr på
OFK's postgiro
19 85 38-1 och
ange leverans-
adress och em-
ballage.



Format 50x70 cm

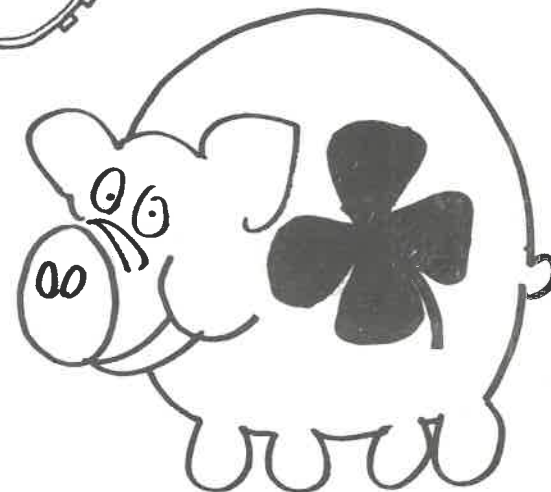
Pris 30 kr inkl
porto och em-
ballage



SPARA TID

och

PENGAR



Liika.
SNABBTRYCKERI.

UDDAREDSVÄGEN 19, 448 00 FLODA, TEL. 0302-30744