

Folkbåtsnytt

Västkustens Folkbåtsklubb, Sydkustens Folkbåtsklubb,
Vätterns Folkbåtsklubb, Ostkustens Folkbåtsklubb Nr 1 1986



Härmed meddelas att Vätterns
Folkbåtsklubb har satt upp ett
nytt vandringspris,

"Bäverhyddan"

som tillfaller bästa träbåt vid
SM i Nordisk Folkbåt. Omslags-
bilden visar priset.

STATUT FÖR "BÄVERHYDDAN"

- §1. Priset tillfaller bästa träbåt
vid SM i Nordisk Folkbåt.
- §2. Priset är ständigt vandrande
- §3. Vätterns F.K. förbinder sig att
bekosta gravyr fem år framåt
(t.o.m. SM -90).
- §4. Pristagaren tillser att priset
levereras i god tid till näst-
följande års SM-arrangörer.

Omslagsfoto: Fotograf Jonas Sällberg AB

Folkbåtsnytt

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE SFF:

Jan Lybeck
Långåsliden 9
412 70 Göteborg
Tel 031/406013:h 031/513650:a

MÄTCHEF:

Per-Arne Johansson
Dalgången 11
292 00 Karlshamn
Tel 0454/13148

KONTAKTMÄN:

Västkustens Folkbåtsklubb:

Göran Börjesson
PL 2978
423 00 Torslanda
Tel 031/926453

Ostkustens Folkbåtsklubb:

Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44
117 32 Stockholm
Tel 08/693282

Syd kustens Folkbåtsklubb:

Björn Einarsson
Mellanvångsvägen 9
223 55 Lund
Tel 046/122101

Vätterns Folkbåtsklubb:

Bertil Gustafsson
Strandvägen 26 c
591 36 Motala
Tel 0141/51582

Detta nummer är sammansatt av Vätterns Folkbåtsklubb.

I redaktionen: Bertil Gustafsson
Olle Bengtsson
Leena Bengtsson
Tommy Karlsson
Berit Karlsson
Per Wennström
Per Bodelius

ORDFÖRANDE SPALTEN



Nog hade jag hoppats att Seglardagen, för den som inte är fullt invigd är det det samma som Svenska Seglarförbundets årsmöte, skulle ge något trevligt uppslag till denna spalt. Jag har nämligen just övervarat denna begivenhet och tänkte summera litet. Förra året hade vi det stora rabaldret då man tänkte slå ihop Svenska Seglarförbundet med Sveriges Båtunion, men då projektet stjälpes av bl.a. kappseglarna. Folkbåtsförbundet röstade då för en sammanslagning, vi har ju många kappseglare, men också många som mest turseglar i sina Folkbåtar. När nu inte sammanslagningen kom till stånd, betyder det att Svenska Seglarförbundet företrädet kappseglingssporten i Sverige, med inriktning på elit, i synnerhet med sikte på Olympiska Spel. I detta sammanhang talar man i dag om en stsning på kölbåtssegling efter junioråldern, och man söker någon klass att rekommendera. Då kan det inte hjälpas att jag tänker på vilka fina möjligheter man har att finna lämpliga, billiga, enkla båtar att börja i om man utnyttjar de klasser som redan är starka i landet, som t. ex vår klass, den Nordiska Folkbåten. Det finns naturligtvis flera andra som är användbara men det pratar vinte om här. Dom här nationella, lokalt starka klasserna erbjuder fina chanser att under några år bygga upp kölbåtsrutin i konkurrens med alla de gamla rävar som finns där, för att sedan när talangerna utvecklats och ekonomin stabiliserat sig kliva över till någor hottare (och dyrare) båttyp, kanske med sikte på landslaget. Några av våra medlemmar håller ju som bäst på att etablera sig på allvar i solingeliten, exempelvis. Nu kom jag inte fram med dessa synpunkter förstås på Seglardagen, för där ser man ju inte skogen för bara träen, men det hindrar ju inte att man gör litet propaganda i klubbarna runt om. Det var också tal om att öka kraven på deltagarantal till 30 båtar för att behålla SM status. Folkbåtsklassen brukar ju vara betydligt fler, men det kändes ändå bra att förslaget återremotterades till styrelsen för omarbetning. Ett bra skäl att vara rädd om kölbåtsklasserna i Sverige finns ovan, ju. Men nu nalkas våren, den tid då man kan sluta babbla och börja SEGLA!

JL

Vi vet vad som krävs av ett vinnarsegel.



KARLSHAMNS SEGELMAKERI
P.O. Box 100, S-221 00 Karlshamn, T. 0432 13 00

VÄTTERN

Våren verkar komma tidigare i år om man jämför med förra året, då isen låg kvar till början av Maj. Träningslägret frös inne, och det tog tid innan segelbåtarna var klara och kappseglandet kom igång.

Men i år, om våren kommer i rätt tid, och om båtarna är klara, ska det bli ett träningsläger. Lägret ska gå av stapeln den 10-11/5, och de flesta bör nog vara med på detta. Åtminstone de som helgen efter ska åka till Karlshamn, för att vara med på deras stora och beundransvärda satsning: Karlshamns Cup. För 1500:- behöver man endast se till att frakta sig själv till Karlshamn. Båttransport, husrum och mat ingår i startavgiften.

Vätterns rankingseglingar består av 3 stycken regattor, som alla räknas samman.

Första regattan är som vanligt SSV:s seglingar i Vadstena den 14-15/6.

Andra regattan är Karlsborgs SS seglingar, lördagen den 3/8. Dessa kommer att seglas i norra Vättern, med Kyrkogårdsön i Boviken som hamn.

På söndagen arrangerar Askersunds SS en distanskappsegling för den som har lust och orkar. Denna ingår ej i rankingen.

Den tredje och sista rankingseglingen är som vanligt Motala SK regatta helgen efter, 9-10/8. Då ingår även DM för Östergötland.

För att få ett ökat intresse av rankingseglingarna, kommer det att delas ut priser i form av presentkort till de tre första båtarna.

Dessutom blir vinnaren Regionsmästare och får representera Vättern på Sessanpokalen.

SM i Ystad, kan om allt slår in, bli ett av de bästa arrangemangen någonsin. Camping och möjligheter att ställa upp husvagnar i anslutning till båthamnen kommer att finnas, samt duschar och toaletter i flertal har blivit lovat, något vi ej är bortskämda med. Närheten till kappseglingssbanan gör att seglingarna eventuellt kan följas från land. På kvällarna har olika arrangemang ordnats för seglare med familjer.

Vi hoppas att många från vår region nappar på inbjudan.

Tyvärr verkar det som om Folkbåtskappseglandet är inne i en vågdal eller kanske ett generationsskifte. Många av våra tidigare så aktiva Folkbåtsseglare, har kommit upp i den åldern att de gift sig, skaffat barn och kanske hus. Då är det ganska naturligt att kappseglandet kommer på undantag.

Roligare vore då, att de som har tid och lust kvar, verkligen ställer upp med sina båtar på kappseglingssbanorna. Räcker inte din tid riktigt till, låna gärna ut båten till gästen eller någon annan intresserad, istället för att låta den ligga och samla fågelskit och alger. Då blir det förhoppningsvis fler båtar med på banorna.

RANKINGSEGLINGAR -86

14-15/6	Regatta	Vadstena	SSV
3/8	Regatta	Karlsborg	CSS
9-10/8	Regatta	Motala	MSK även distriktem.

OBS!

Segla folkbåtströjor finns fortfarande kvar att köpa i vissa storlekar, passa på nu innan dem tar slut.

Ett antal vimplar finns också i lager.



Ordförandeskifte i Vätterns FK.
Olle Bengtsson tar över efter
Anders Jarl.

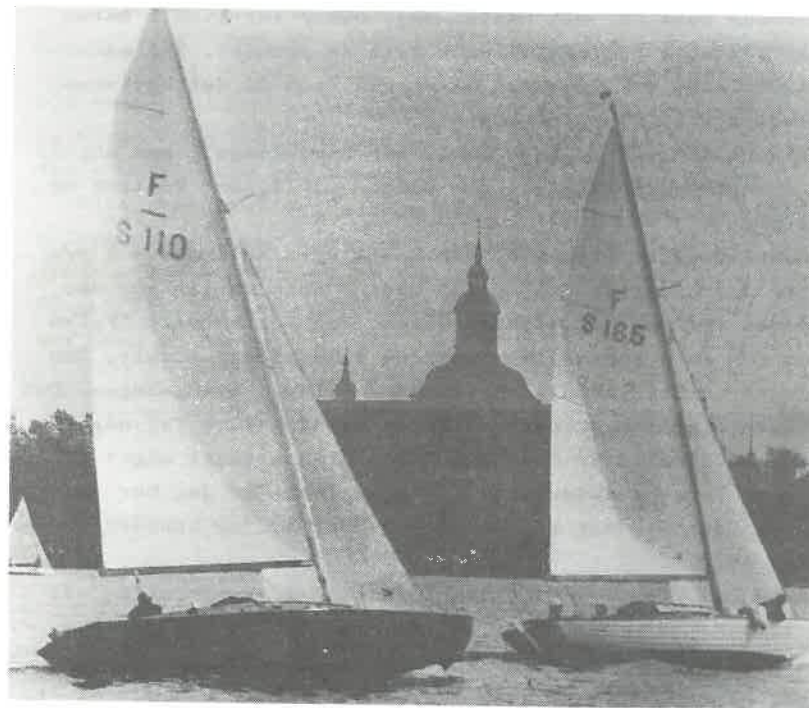
Oskar Emilsson och FS 110 Örnen

Oskar Emilsson är idag 85 år. Han har seglat folkbåt i närmare 40 år. Pratar man med gamla "rävar" runt sjön så nog vet de vem Oskar Emilsson är.

Vem är då denne smått legendariska folkbåtsseglare? Visst har man träffat Oskar några gånger, på Vätterns FK:s möten bl.a men inte mer. Denne man måste ju ha varit med om mycket under sin aktiva kappseglingsperiod. Så varför inte göra en intervju med honom för FOLKBÅTSNYTT:s räkning. Sagt och gjort. Med vässad penna och med papper åkte jag in till Vadstena en dag i mitten av mars, när snön hade börjat ge vika på Östgötaslätten och lämnat stora "hål" i åkrarna. Vättern låg fortfarande snötäckt och frusen. Väl inne i Vadstena hittar jag snart Rosengården, där Oskar och Inga Emilsson bor. Kaffet var redan påsatt och smörgåsar bredda, så gästfriheten var det inget fel på. Jag hade förberett mej med frågor, nedskrivna på ett papper, men det pappret kunde jag snart lägga ifrån mej. Oskar berättade ändå.

FS 110 ÖRNEN byggdes 1945 i Motala, på William-spant, av "Finn-Johan" (E Johansson) i en lada vid Råssnäs. "Finn-Johan" hade gastat åt "Trixon", en annan legendarisk vätternseglare, men ville börja segla själv och byggde sig därför en folkbåt. Efter några år var båten till salu. Harald Hult och Erik Sjunnesson från Vadstena bearbetade Oskar att köpa båten. Han hade väl inte tänkt och köpa båt då, men så blev det ialla fall. När båten skulle hämtas i Motala så skulle man ha tag i seglen. Oskar berättar: "Ett segel hittade vi inte, focken tror jag. Storseglet, ett bomullssegel som "Finn-Johan" hade sytt själv förvarade han på vinden hemma, där ungarna brukade leka. När seglet vecklades ut och skulle inspekteras så hade ungarna...vänt pötta i'et" Så kan det gå. Båten seglades hem till Vadstena. "Finn-Johan" hade en väldigt tunn mast så när storseglet skulle tas ned, sprack rännan från toppen till spridarna och till helgen som det skulle kappseglas. Williams Båtvarv i Motala hade

en begagnad mast som inköptes för 150kr.... Sen blev det segla av. Året var 1949. Oskar berättar: "I början gick det väl sisådär. Jag hade ju inte seglat så mycket förut. Men sedan har vi vunnit mycket. Mina barn Gudrun och Olle var med mycket i början samt svärsonen Ove senare. Så naturligtvis Inga som varit med de senaste 25 åren".



NÄR GÅNG UTANFÖR VADSTENA

En händelse som Oskar och Inga minns väl, var när de under en kappsegling "tappade" masten. Inga berättar: "Det blåste hårt den gången. Vi låg i närheten av Risön då det plötsligt smäll till i masten och i samma ögonblick låg masten i sjön. Björk, en känd folkbåtsseglare från Jönköping, låg i närheten och såg det hela. Björk lämnade över rodret till fästmon och dök själv i vattnet för att hjälpa till att bärga masten. Under tiden drev ÖRNEN på

grund och högg kraftigt i stenarna. Samtidigt gick fästmän också på grund varpå Björk fick kasta sig i vattnet igen och ta sig till sin båt och försöka segla av grundet, vilket gick bra. Han frågade en kanalfarare i en stor motorbåt som följt händelseförloppet att hjälpa till, men glömde tala om att det var väldigt grunt. Han lyckades ta sig loss med hjälp av sina starka motorer efter att "stått på" ordentligt. Kanalfararen gav sig inte utan kastade i en gummibåt och rodde bort för att hämta mej. Oskar var kvar i båten. Hjälp hämtades och ÖRNEN kunde dras av grundet. Två månader tidigare hade vi försäkrat båten och fick på det här viset ny mast och ny, rostfri rigg".

Ända till 1967 seglade Oskar med bomullsegel, sen köptes det första dacron-seglet, ett Calsen-ställ. Det kostade då 1159 kr.

Bomullsseglen gick bra från 0 - 2 m/s. Mellan 2 - 4 m/s börjar dacronseglen dra ifrån. Över 8 sekundmeter gör det detsamma vad man har, tycker Oskar. Han fortsätter: "Folkbåten får inte skotas för hårt, då stannar den totalt. Den är också oerhört känslig i längdled eller i avvägningen. Det får inte ligga en pilsner eller en matsäcksburk fel någonstans, så känslig är den. Jag har aldrig sträckt något lik i seglen förutom akterliket i storseglet, där jag har en klänypa' som jag tar ett halvt varv om när jag behöver ändra något".

"När det blåste lätt, låg jag alltid i täten därför att jag seglade så mycket. När det var som värst, seglade jag ca 10 - 15 timmar i veckan utöver kappseglingarna i helgerna, man var ju nästan proffs på den tiden... När jag satt lutad mot sargen kände jag accelerationen i ryggen. Stor-skotet hade jag alltid i näven för att få den rätta känslan. Det var väldigt viktigt att ha nå'n som kunde sköta focken eller i vilket fall gjorde som man sa'. Svärsonen Ove var bra på att sköta focken.

Under tiden vi sitter och pratar så kommer flera namn upp på tapeten: Danielsson, Hamre, Wennerbo, Carlming och Uländer från Motala. Adamsson och Björk från Jönköping. Petter Axelsson från Karlsborg. Hult, Sjunnesson och Linde

från Vadstena. Många hårda duster utkämpades mellan dessa herrar på 50 och 60-talet. För det mesta gick det renhårigt tillväga utom en gång i Motala berättar Oskar: "Det var en Motalabo som va' dum ve' mej en gång. Han skulle hjälpa en klubbkamrat mot mej. Jag vet inte vad han hette men skulle jag träff'an i dag, skulle jag slå'n på käften..."

Oskar vann mycket under den här tiden. Det visar den di-gra prissamlingen som står uppställd i finrummet. Kombinationen stark vilja, orädd, taktisk, förmåga att "läsa" vind och vatten bidrar naturligtvis till framgångarna eller som en annan känd folkbåtsseglare, Hacke Holmberg sa: "Emilsson har sämsta båten men kommer lik' sjutton först ändå".

Oskar berättar mycket den här kvällen. Han beskriver situationer, båtar som var inblandade, människorna i båtarna, vindstyrkor och vindriktningar vid den och den speciella seglingen osv. Är inte detta fantastiskt, av en "gammal"farbror som idag är 85 år.

/berra



Oskar och Inga Emilsson

SYDKUSTEN

Alla har väl när detta läses börjat med förberedelserna inför den nya säsongen. En del står på land och slipar, fernissar, målar och putsar medan andra har haft båtarna i sjön sedan isen släppte och nu ligger ute och tränar för fullt inför sommarens kappseglingar. För den kappseglingsintresserade finns det en hel del fina kappseglingar på sydkusten i år. Säsongens första stora segling är Karlshamns Cup. Karlshamns SS med Pär Nilsson i spetsen har verkligen gjort ett utomordentligt arbete så att vi kan få en fin segling med ett stort startfält.

Årets höjdpunkt för oss på sydkusten blir SM i Ystad, allt borgar för att vi kommer att få en trevlig seglarvecka. Vattnet utanför Ystad lämpar sig väl för kappsegling, det är strömfritt och under sommaren brukar vindarna vara stabila och blåsa från sydväst.

Simrishamns Segelsällskap, en av folkbåtsmetropolerna i Sverige, står i år som arrangör för Sydsvenskt mästerskap för Nordisk Folkbåt. Syd-SM ingår som en del av Simrishamnsveckan där Bornholm Runt är höjdpunkten. Simrishamns SS har gjort upp ett digert program för hela veckan. Det kommer att vara "öppet hus" i klubbstugan varje dag, några kvällar bjuds det på dans till levande musik. Om ni vill kombinera kappsegling med en veckas semester skall ni redan nu boka in vecka 30 i Simrishamn.

För er som inte vill kappsegla, men ändå ha lite gemenskap med andra folkbåtsseglare, skall ringa till Per-Erik Gustavsson i Malmö. Per-Erik har för avsikt att dra igång en del aktiviteter för folkbåtsseglarna i Öresund.

Slutligen vill vi göra reklam för en mycket fin segling på andra sidan av Öresund, nämligen Tuborg Cup i Kastrup. Tuborg Cup har sedan den startades aldrig haft färre än 45 deltagare. Vad beror det då på att så många kappseglar i Danmark? En del av förklaringen ligger nog i att hela familjen är med på kappseglingen. Efter seglingen stannar man kvar i båtarna (med fru och barn), pratar segling och dricker en Tuborg. Det finns musik på kajen, dans i klubbhuset och en hel del andra aktiviteter för hela familjen.

Slutligen vill vi i SFK:s styrelse önska alla folkbåtsseglare en bra sommar med mycket segling och fina vindar.

PS. Per-Eriks tele nr. är 116861

Tuborg CUP

KASTRUP SEJLKLUB
24.-25. maj
FOLKEBÅDE - X-79 - DRAGER - H-BÅDE

RANKING SKÅNE OCH BLEKINGE -86

Följande seglingar berättigar till rankingpoäng:

KARLSHAMN CUP	17-19/5	Karlshamn
TUBORG CUP	24-25/5	Kastrup
KARLSKRONA CUP	7-8/6	Karlskrona
SM	29/6-3/7	Ystad
GULPOKALEN	30/6-4/7	Eckenförde
SYD-SM	21-22/7	Simrishamn
MARTINI CUP	9-10/8	Kastrup
DM BLEKINGE	30-31/8	?
DM SKÅNE	?	?
ORMEN FRISKE	?	Ystad
HÖSTCUPEN	13-14/9	Karlshamn

Av ovanstående får 6 (sex) seglingar räknas

Poängberäkning enl. följande:

Guldpokalen: Vinnare får 30 poäng plus 10 bonuspoäng för deltagande. 2:an får 29+10 osv.-nr 30 får 1+10. Övriga startande får 10 poäng.

SM: Vinnare får 25 poäng plus 10 bonuspoäng. 2:an får 24+10 osv. nr 25 får 1+10. Övriga startande får 10 poäng.

Övriga seglingar: Vinnare får 20 poäng plus 5 bonus. 2:an får 19+5 osv.- nr 20 får 1+5. Övriga startande får 5 poäng.

Skåne och Blekinge seglar om separata vandringspris.

Protokoll fört vid Svenska Folkbåtsförbundets Årsmöte i Göteborg den 1986-02-22.

1. Mötet förklarades öppnat.
2. Till ordförande vid mötet valdes Jan Lybeck. Till mötessekreterare valdes Bertil Gustafsson. Till justeringsmän valdes Per Bodelius och Göran Börjesson. Mötesordningen godkändes med ett tillägg vid punkt 6: val av revisor. Mötet ansågs vara beslutsmässigt. Att representera klubbarna utsågs: Göran Börjaesson, Ingemar Fredriksson VFK, Göran Svensson OFK, Björn Einarsson, P-A Johansson SFK och Bertil Gustafsson, Per Bodelius Vätterns FK.
3. Protokoll från SM-mötet i Kullavik 1985-07-02 har förkommit. Efter förslag från Peter Aebeloe beslutas att Jan Lybeck och Torgny Andersson rekonstruerar protokollet och skickar till klubbarna.
4. Jan Lybeck redogjorde för det ekonomiska läget samt läste upp revisionsberättelsen vilken godkändes.
5. Styrelsen för Svenska Folkbåtsförbundet beviljades ansvarsfrihet för 1985.
6. Till ordförande 1986 valdes Jan Lybeck. Till mätchef valdes P-A Johansson för 1986. Till revisor för ordförandekassan valdes Peter Aebeloe för 1986. Jan Lybeck utser en representant från Svenska Folkbåtsförbundet till Seglardagen i Solna den 15-16/3.
- 7-8. Jan Lybeck och P-A Johansson rapporterar från Internationella Folkbåtsförbundets möte i Köpenhamn. De av Dansk Sejlunion godkända regeländringar publiceras senare i FB-nytt. P-A Johansson gör en sammanställning. Björn Einarsson undrar om SFF:s våg uppfyller kravet på 1,5% vikt toleransområde. Mötet föreslår att till SM hyra en elektronisk våg, vilken har högre precision (0,1 % i toleransområde).
9. P-A Johansson har sammanställt ett eget häfte aktuella regler, vilket kan beställas av honom till ett pris av 20:-/st. Erbjudandet kommer att nå medlemmarna via FB-nytt 1/86. Det framkom också att segelmakarna bör ha det aktuella häftet. Det officiella regelhäftet är från 1978 och är inaktuellt. Förslag framkom att i samband med FB-nytt 2/86 trycka upp ett nytt regelhäfte. P-A Johansson och Göran Svensson undersöker möjligheter.
10. Björn Einarsson informerar om SM 1986 i Ystad. SM-87 kommer att gå i Oxelösund prel. V-27. Guldpokalen-86 kommer att gå i Eckernförde, Tyskland V-27. Guldpokalen-87 kommer att gå i Danmark. Förberedelserna till San Francisco Cup fortskrider planenligt. Sessanpokalen-86 kommer att gå i Finland. Inbjudningar till kappsegling i England och Schweiz kommer att publiceras i FB-nytt 1/86. P-A Johansson informerade om Karlshamn Cup-86.
11. FB-nytt 1/86 är på gång av Vätterns FK. FB-nytt 2/86 gör OFK. FB-nytt 1/87 gör SFK.
12. Efter ett erbjudande från tidningen R&C Segling ang. en halv sida redaktionellt utrymme i varje nummer under rubriken nyheter från klassförbunden, vilket klubbarna tagit del av, beslutar mötet antaga erbjudandet. Jan Lybeck är kontaktman SFF/R&C Segling under förutsättning att också klubbarna bidrar med artiklar. FB-nytt kommer att ges ut som tidigare. Björn Einarsson föreslog en fast redaktion att driva FB-nytt mera kommersiellt. Klubbarna funderar på förslaget vidare.

13. Matrial till båtmatricken fattas fortfarande men är f.ö på gång. Förslag framkom att vartannat år publicera matrikel resp. regler.
14. Mötet diskuterade framtagandet av en Folkbåts-broschyr eller dyl. vilket är kostsamt. PR-fondens medel kan i stället användas till att ta fram t.ex fräsiga bilder till FB-nytt, mässor eller till framtagandet av en mer "proffsig", kortare videofilm.
15. Göran Svensson föreslår att klubbarnas kontaktmän fungerar som förmedlare mellan FB-seglare som vill byta båt till semestern för att upptäcka nya vatten på ett smidigt sätt eller att kappsegla i andra regioner. Mötet diskuterade en ny FB-logo för SFF. Klubbarna och medlemmarna uppmanas komma med förslag genom en "blänkare" i FB-nytt.
16. Ordföranden Jan Lybeck tackade för visat intresse och förklarade årsmötet avslutat.

Göteborg den 1986-02-22
Vid protokollet:



Bertil Gustafsson

Justeras:



Per Bodelius



Göran Börjesson



Jan Lybeck

RACE & CRUISING Segling MED SURFING

FR.O.M NR 2 1986 I TIDNINGEN SEGLING KOMMER SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET ATT HA EN HALVSTIDA FOLKBÅTSINFORMATION UNDER RUBRIKEN " NYHETER FRÅN KLASSFÖRBUNDEN " OM T.EX SEGLINGSEVENEMANG, PRAKTISKA TIPS, INFORMATION OM MÖTEN, REGATTAREFERAT M.M. FOLKBÅTSKLUBBARNAS MEDLEMMAR ERBJUDS ALLTSÅ HELÅRS-PRENUMERATION MED:

8 NR DIREKT HEM I BREVLÅDAN FÖR

100:-

AKTUELLT REGELHÄFTE

NUVARANDE REGELHÄFTE BÖRJAR BLI IN-AKTUELLT. PER-ARNE JOHANSSON HAR DÄRFÖR TAGIT FRAM ETT HÄFTE INNEHÅLLANDE AKTUELLA REGLER TILL DET BLYGSAMMA PRISSET AV 20:-/HÄFTE. REGELHÄFTET BESTÄLLER DU DIREKT AV PER-ARNE PÅ TEL. 0454/131 48



När Tre Trolls vindex blev bortspolad av en brottsjö i Kattegatt

22/7 1983. Vi ligger på kryss från Varberg upp mot Göteborg. Sjön har haft lång fri väg för att kunna bygga upp sina vågor fram till oss. Vinden ökar långsamt. Krängningen är rätt kraftig. Från sittbrunnen revar jag storen på min nordiska träfolka Tre Troll. Det går fort och bra.

- Innan vi påbörjade seglingen mot Göteborg hade jag legat i Varbergs hamn nästan en vecka.

Jag hade avsatt sju veckor för seglingen Stockholm - Ostkusten ner till Börnholm - Öresund - Kattegatt och sedan hemåt via Göta älv och Göta kanal. Redan i våras hade jag kontaktat fler av mina vänner om de ville segla och vi gjorde ett preliminärt schema som innebar att vi kunde vara minst två ombord hela tiden.

Hit till Varberg hade Sigge och Jag anlänt med Tre Troll. Han måste mönstra av om två dagar. Egentligen hade vi planer att fortsätta till Göteborg. En dålig sjörapport gör att vi stannar kvar och att Sigge åker hem härifrån. Sedan skulle det ta några dagar innan Håkan anländer.

Den tredje natten i Varbergs hamn vaknar jag vid tvåtiden. Det är kraftig sjöhävning i hamnen. Klär på mig och går upp. Jag ser att paret på grannbåten redan är uppe och hur dom försöker bära av sin båt mot stenkajen. Jag kollar fendrarna på min båt och drar ett spring till en fiskebåt som ligger föröver. Däcket och ventilerna i lovart på Tre Troll är blöta av stänkvatten och vad som inte ser så trevligt ut är att små brott letar sig ner i den öppna sittbrutten. Jag går ner och lägger mig, nu med kläderna på. Vindens vinande och vågornas dunkande håller mig vaken. Sätter på radions skvalkanal för att distraheras. Somnar så småningom i en lätt sömn. När jag vaknar vid 10-tiden har vinden avtagit.

Nästa dag kommer Håkan. Vinden är envist NNV. Jag väntar ännu en dag i Varberg för att vi ska slippa en hel dags kryss i havssjö. Nästa dag är fredagen den 22 juli, solig och klar med måttlig NV vind på morgonen. Både Håkan och jag längtar ut ur hamn så vi accepterar om det blir kryss. -

Efter revningen ökar farten något, vi loggar 5- 6 knop och ligger bra i vind. Bogstänket flyger över hela Tre Trollö Sprayhooden är uppfälld. Vi får ändå duschar. vi tycker det går bra. Vi möter några båtar som länsar söderöver. Vi ser ingen med våran kurs. Efter ett slag mot Nidingen

går vi på kurs mot Malö fyr. Med god marginal från land slår vi till ny kurs ut mot havs. Håkan styr båten väl. Jag kollar besticket. distanserna ökar.

PLÖTSLIGT, en kraftig smäll och Tre Troll gör ett hopp. Instinktivt tittar jag ner i kajutan och väntar att jag ska se havsbotten komma upp. När jag tittar upp ser jag däremot en helt oväntad syn: båten är fri från mast och segel, däckets är slätt och öde. Sedan ser jag hur ett spindelnät av linor och trimtampar går över däck uti havet till en rigg med fulla segel som ligger på däck och slår med jämna mellanrum mot yttersargen och mot ruffsidans förlängning vid mastfoten. Styrbordsvantet måste ha brustit som en sträng på ett musikinstrument och när den krängande och nerpressande kraften försvann tog båten ett skutt.

Tankar kommer snabbt: hur har det kunna hända att riggen gått över bord? Jag som trodde att allt på Troll var så praktigt. Jag som är så mån om att ha grejor som är starka och justa. Även om jag inte skryter så förmedlar jag nog det på något sätt. Och nu ligger hela riggen och skvalpar.

Vad göra jag nu? Jag erinrar mig att jag läst att man ska ha bulstax och yxa för att snabbt kunna befria båten från masten innan den slår sönder båtskrovet i sjön.

Jag tänker att nu får jag försöka lugna ner mig lite och se vad som är lämpligt att göra. Trimtampar och linor håller masten i läge långskepps. För och akterstag sitter kvar i däck. Vi kommer överens om att på något sätt försöka få mast, segel och rigg upp på däck.

Vi lossar snabbt alla trim och revtampar. Den enda linan jag måste skära är den till kicktaljan då jag inte får upp stoppknuten. Sedan går jag fram till fördäck. det känns ovant att inte ha varken mast eller bom eller stag att hålla sig i och båten rullar bra i sjön utan rigg. Försöker undgå att höra de stressande slagen av masten mot däck. Jag lösgör förstaget från vantskruven, bommen från masten, kicktaljan och säkerhetslinan från mastfoten och lossar storfallet.

Vi drar in storseglet i sittbrunnen. Sedan går jag föröver igen. Med hjälp av akterstaget så kan Håkan dra in masten mot båtsidan. Sedan hjälps vi åt att lyfta masten upp på däck. Vi surrar fast mastens rotända vid förliga knapen och sedan gör vi en surring om mast och babords skotwisch. Storseglet är kvar på bommen och focken på förstaget. Vi slår en lina om alltsammans från för till akter och ser till att ingen lina släpar i vattnet och som kan fastna i snurrans propeller. Vi är nu helt beroende av snurran,

det känna ovant.

Vart ska vi nu ta vägen? Någon möjlighet att gå mot Göteborg har vi inte längre utan vi får nu söka en hamn dit vi har medvind och medsjö.

Vi tittar på sjökortet och väljer Bua hamn. Inseglingen kommer att bli i sidosjö för övrigt blir sjön akterlig.

Masten sticker ut några meter akterut och toppen försvinner in i varje sjö..

Jag fäller ner aktersnurran. Den startar snällt tack och lov och vi kan börja länsa undan mot Bua.

Efter några timmar ligger vi i sidosjö in mot Bua, men allt blir kvar på däck. Vi letar oss längst in i hamnen och förtöjer. Jag ser snabbt över riggen och konstaterar att det rostfria beslaget som ska hålla vantet har gått av, det är ett utmattningsbrott. Jag är glad att vi inte skadat oss och att båt och rigg tycks undgått större skador. Med lite hjälp kanske vi kan laga skadan. Det är fredag, klockan närmar sig 17.00 och det är dessutom semester-tid, ska det gå att få tag i någon hjälp? Jag skyndar mig upp till bensinmacken i hamnen. Där finns inga resurser, men dom kan hänvisa till en båtbyggare bor helt nära. Jag går över några ängar och kommer fram till det lilla varvet. Utifrån verkar allt tyst. Jag går in i arbetslokalen, där hittar jag båtbyggare Bertil. Han håller på med plastarbeten på en mindre båt. Jag berättar att vi tappat masten. Han sa att det var tur att masten stod på däck annars hade vi kunnat fått däckets uppslitet. Om vi tittade över grejorna så kunde vi återkomma till honom i kväll. Det lät bra.

Jag går tillbaks till båten. Håkan och jag röjer upp på däck. vi bär iland mast och bom. Nu visar det sig att vantskruven till förstaget blivit böjd och även fästet i däck. Sargarna har fått obetydliga skador. Vi skruvar bort förstagsfästet och mastbeslaget och går till Bertil. Han riktar och svetsar. Vi får en 10 mm rostfri bult som räcker genom masten och som går genom båda vantens kaus. När vi är tillbaka till Tre Troll gör vi kväll.

Efter tidig frukost på lördag morgon skruvar vi fast förstagsfästet, monterar mastbeslaget och borrar hål i masten för den genomgående bulten. 100 meter från bryggan där vi ligger finns en mastkran - vilken tur vi har. Vi bär dit masten. Den har fått en provisorisk vindvimpel i stället för den vindindikator som försvann i en sjö på Kattegatt.

Påmastningen tar lite tid men den går lungt och fint. Vi drar in storseglet

och sätter focken. Sedan seglar vi ut ur hamnen i soligt och vackert eftermiddagsväder.

Vi har kryss samma vindriktning som i går men betydligt måttligare vindstyrka. Vi hamnar på samma krysslag som i går, när vi passerar pricken väst Malö, det var på det slaget vi mastade av, då känns det lite konstigt. Naturligtvis händer ingenting och vi kommer långsamt vidare norrut.

Vinden mojnar nu mer och mer mot kvällen och vi fortsätter för motor till Göteborg.

Vi får fin gång över blankt vatten i den sena sommarkvällen när vi närmar oss Göteborg. Vid ettiden angör vi småbåtshamnen vid Lilla Bommen. Så var den etappen av sommarens segling lyckligt avslutad.

Perry Andersson

RESULTAT FOLKBÅT, SM KULLAVIK 30/6 - 4/7 1985

U=38 D=42
NR NAMN/ORT BJKSS
1279 Sven Thuresson
1244 Peter Aebeloe SSS
1188 Thomas Jeppson BJKSS
1344
1257

PLAC	1a	2a	3a	4a	5a	6a	PO
1	1	12	1	1	1	3	7
2	3	13	7	5	3	7	19
3	9	10	2	2	5	16	25
4	4	7	6	7	2	2	26
5	5	11	14	3	9	9	30

Ny Skärning!
och skicklig besättning gav

Överlägsen
SM-seger

 **BENGT JOHANSON**
Sails
510 41 SJÖMARKEN - SWEDEN
Tel. 033 - 541 24

Några synpunkter på vantens infästning i masten och på undervantens vara eller icke vara.

Folkbåtens vant är dimensionerade att tåla de krafter som de blir utsatta för. Infästningen i mastbeslaget kan däremot vara underdimensionerad eller felaktigt utförd, något som jag fått erfaras. I Folkbåtsnytt nr 2-85 skriver också Walter Westerberg (F 447) om en folkbåtskompis på vars båt fästet på mastbeslaget för övervantet brast. Det inträffar vid ca 8 m/s. Som tur är så förmår undervantet hålla kvar masten. Hade samma haveri inträffat i öppen havssjö med bara någon eller några sekundmeter till, som det gjort för mej, så hade med största sannolikhet undervantet som blir enormt belastat, brustit. Skador i däck kan då också befaras.

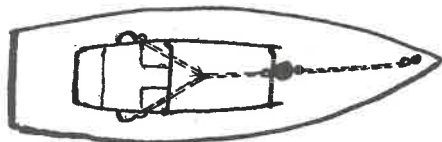
Då mycket till folkbåten är standarddetaljer kan det vara skäl för flera att se över dessa infästningar. Brister vantfästet på en båt med genomgående mast brukar däck bli uppslitet enligt båtbyggare Bertil i Bua.

Vid en teoretisk beräkning av de krafter masten utsättes för så har man förutsatt den mast som går genom däck får ett gynnsammare "belastningsfall" än den mast som står på däck. För att detta ska gälla måste masten ha stöd av mastelet (genom kilar eller dylikt). Får den inte detta stöd så är denna mast svagare i jämförelse med att den stod på däck (utan undervant). Så vitt jag vet så är det en ordentlig frigång mellan mast och däck på de folkor som har genomgående mast för att man ska kunna trimma masten? Många folkbåtsägare har plockat bort sina undervant. Det kan man göra med gott samvete. Jag tycker att det ger så mycket större framkomlighet på däck särskilt när man har saker att bära på och ska ta sig förbi vanten, men som Walter Westerberg skriver kan dom vara bra "att grabba tag i eller stödja sig mot när man sysslar med fall eller annat i riggen".

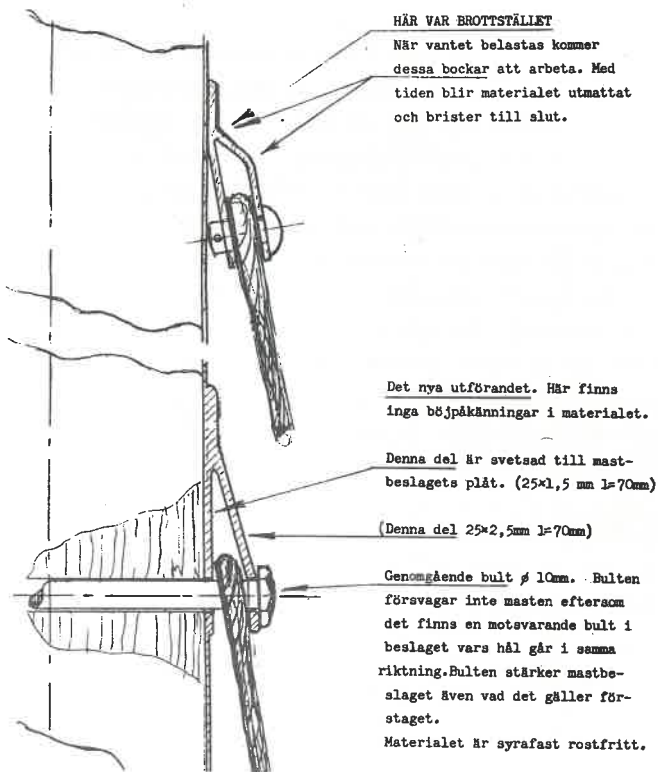
När jag går i öppen sjö eller väntar hårt väder så använder jag några "säkerhetslinor" som jag gjort av kraftig skotlina och försett med karbinhakar. Den främre linan fäster jag vid förstags-

fästet nere vid däck och nere vid masten, den andra nere vid masten sedan går den i en hanfot till fästen vid skotvinscharna. (se skiss). Man kan då i hårt väder förflytta sig från för till akter och hela tiden ha något att hålla sig i. Man kan också koppla en vanlig bärbar säkerhetslina till dessa linor.

Dessa "säkerhetslinor" har jag lättåtkomliga och på några sekunder kan dom sättas upp.



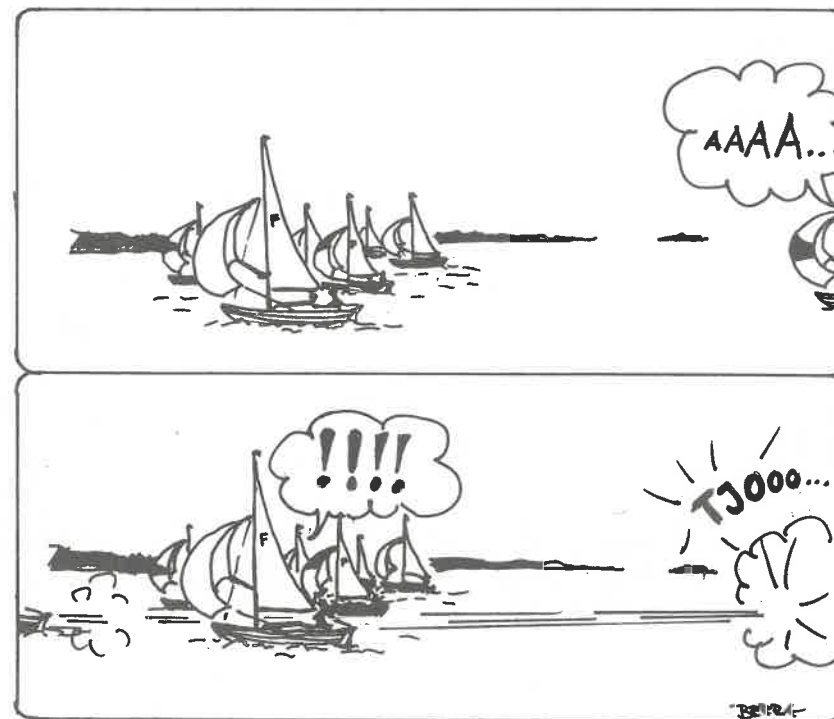
Gerry Andersson



Åke Winbladh
FS 1344 "TRIXI"



Mats Haraldsson
FS 256 "LILL-FIA"



VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

TRÄNINGSLÄGER

VFK fortsätter utbildningen för blivande kappseglare, fredag, lördag och söndag med tre korta men intensiva pass.

Fredag kväll klarar vi av teorin kring den perfekta starten, den snabbaste kryssen, smarta rundningen, vägvinnande slören och skära eller inte på länsen.

Lördag fm dags att bege sig ut på havet leta skotpunkter kolla kryssvinklar, märka skot och fall, trimma för högsta fart och höjd.

På söndag är det sedan dags att öva våra färdigheter på kappseglingssbanan.

Korta seglingar om 20 minuter.

Videon är med och filmar det hela.

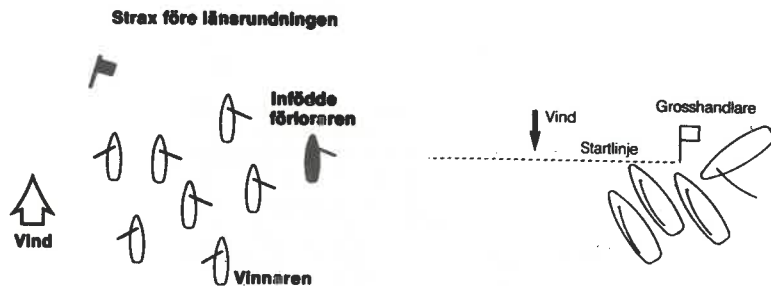
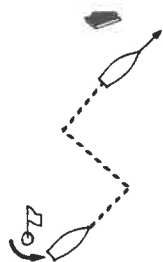
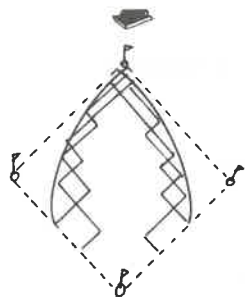
När vi kommer iland tittar vi på filmen och smakar på klubbmästarens hemliga soppa. Instrukörer från klubben följer med i båtarna.

Du får chansen att segla en hottad folkbåt med alla tamparna.

Du kan vara med antingen du kommer med egen båt eller ej.

Boka därför redan nu in helgen 23 -25 maj genom att ringa Göran 92 64 53

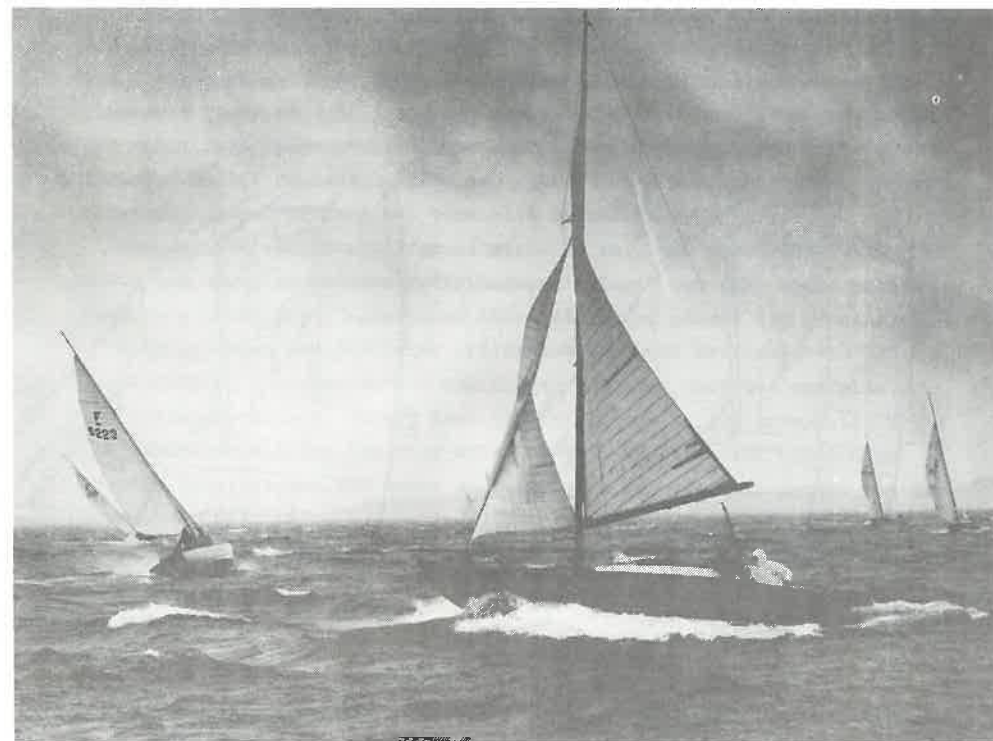
Plats: Björlanda Kile



- 17 april
- 22 april
- 29 april
- 31 maj - 1 juni
- 7 juni
- 14 - 15 juni
- 26 juli
- 2 augusti
- 23 -24 augusti
- 30 augusti
- 6 september
- 9 september
- 11 september

Aktiviteter och seglingar på västkusten

- Vårmöte
- Kappseglingsregler I
- Kappseglingsregler II
- GKSS Vårregatta, Långedrag
- Björlanda Cup
- DM, Team Marstrand Cup
- Bohuspokalen, Kåringön
- Slaghökens Pokal, Hjuvik
- LSS Augustiregatta, Långedrag
- BKSS Höstregatta, Björlanda Kile
- Rorsmanspokalen, Långedrag
- Styrelsesseglingen, Långedrag
- Officersseglingen, Långedrag



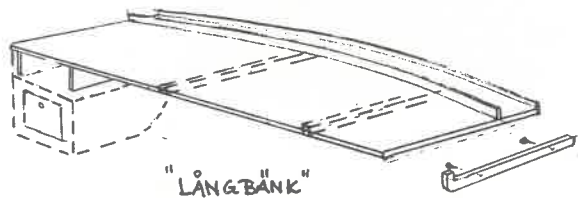
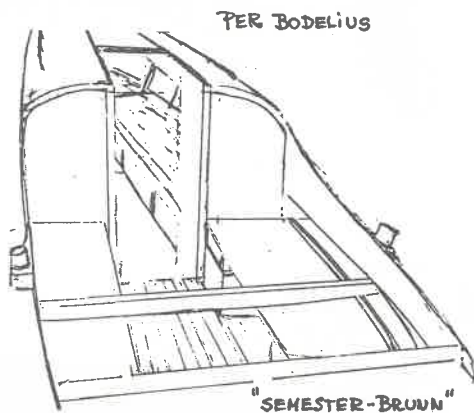
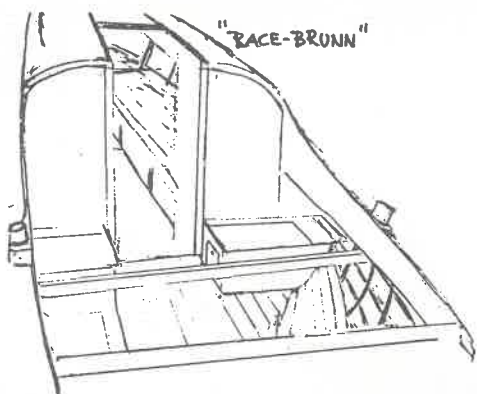
Västskustska Folkbåtar i hårdvind någon gång på 50-talet.

Är din sittbrunn utformad för
KAPPSEGLING -----eller-----LÅNGFÄRDSSEGLING?

Så här kan du skaffa dig båda varianterna.

När vi köpte vår folkbåt (FS 579 Lun kentuss) var den, precis som annonsen angav, "fullständigt utrustad för kappsegling". Det innebar bl.a. att inga förkojer fanns, övriga kojor bestod av spänd galonduk, sittbrunnsbänkarna var utslängda och ersatta med pyttesmå lådor. Flertalet trimtamper var dragna genom ruffskottet in i ruffen, där olika taljanordningar var placerade, varefter linorna sökte sig upp genom däck till kikk, akterstag m.m.

Efter att ha seglat omkring med läckage genom alla däcksgenomföringar, brännsår på halsen efter alla lindhärvor i ruffen och träsmak i rumpan efter de små sittburkarna insåg vi att något radikalt måste göras. Sagt och gjort: Trimtamparna åkte upp på rufftaket, förkojer installerades men sittbrunnen behöll vi som den var. Det visade sig vara praktiskt vid kappsegling med det stora utrymmet i brunnen. Istället tillverkade vi ett par "långbänkar" som installeras vid semestersegling. Denna lösning är idealisk för våra behov: Med bänkarna i sitter 6 personer bekvämt vid bordet. Hur det hela fungerar ser ni på följande skisser.



PER BODELIUS

Byta däcksduk.

Börja i god tid med att ta bort beslag, fot- och avbärrarlistor och kvartestav. För bästa resultat ta även bort förluckssargar, vinschklotsar och mastfot. Riv duken. Tag gärna bort röstjärnen för översyn. Skrapa bort löst sittande kitt och spackel, spackla igen alla hål och planslipa. Det är viktigt att däckets blir så jämnt som möjligt. Impregnera och måla däckets med lackfärg, slipa lätt bort små ojämnheter i färgen för hand och dammsug. Varje sandkorn på däckets blir ett hål i duken.

Duken ska ha måtten 2,30 x 8 meter, smalare duk kan sys ihop i mitten med fällsöm. Drag med blyerts upp dukens mittlinje plus referenslinjer 90 cm på varje sida.

Börja dukningen med att täcka däckets med varat papper för att duken inte ska fastna i däckets av spännlacken. Lägg sedan duken på båten med mittlinjen över mittskeppelinjen och häfta fast på förstäven. Skär hålet för ruffen minus 10 cm. Drag duken under ruffsargsförlängningen och skär upp duken i ruffhörnen. Nubba fast duken med kopparnubb eller rostfri klammer i framkant ruff c/c 4 - 5 cm. Spänn duken framåt och åt sidorna och nubba fast under avbärrarlisten. För jämn spänning rulla duken akterifrån på en bit rundstav. Spänn och nubba fast duken runt ruffen så att referenslinjerna är raka och parallella med midskeppelinjen.

Skär upp hålet för sittbrunnen minus 10 cm. Drag duken diagonalt, skjut den under en aktersargsförlängning i taget och skär upp i hörnen. Spänn och nubba fast. Spännlacka duken minst tre gånger och grundmåla.

Avbärrarlistor och fotlistor skälhyglas lätt och kvartestavens 90°-gradersvinkel justeras så att den ligger tätt mot däck och ruffside, undersidan fernissas. Skruva fast listor och beslag med ordentligt fyllt med tätningsmedel typ Sikaflex eller liknande under. Skär rent duken ovanför kvartestaven och under avvisarlisten och dränk in kanten med fernissa.

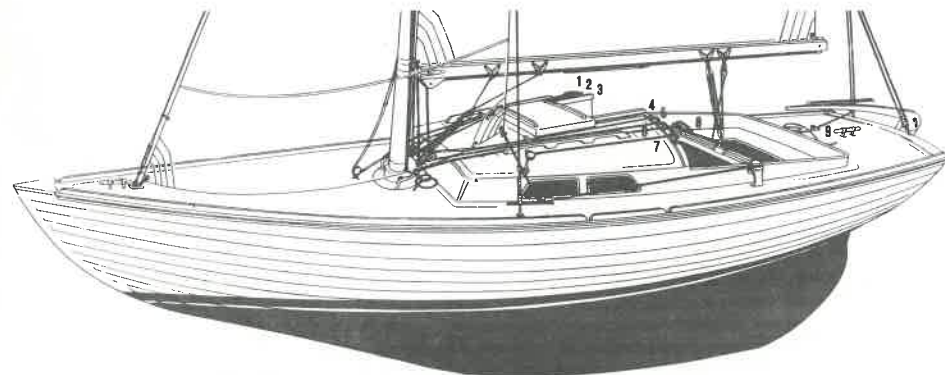
Dimensionerna för fot- och avbärrarlistor samt dukvikt finns i Folkbåtens Klassbestämmelser.

Lycka till.

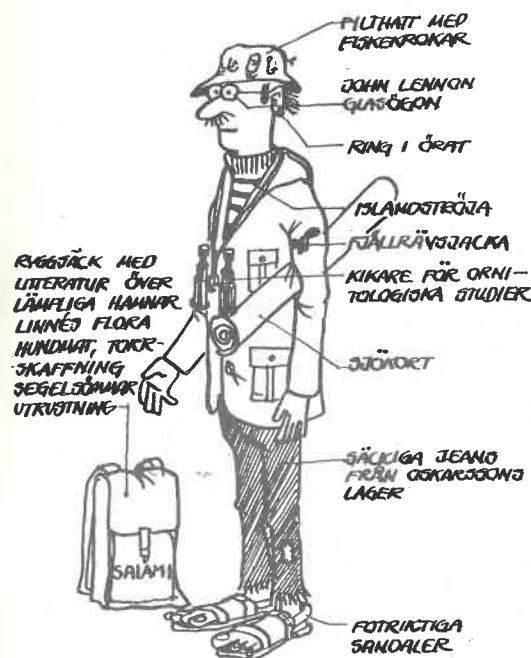
Jens Siebolds.

Trimtampar

Inställningen till trimtampar varierar från båtägare till båtägare. En del anser att en massa snören på ruffttaket mest är i vägen, medan andra tycks anse att det går fortare ju mer snören man har. De mest snörfrälsta drar för säkerhets skull ner båda ändarna av kicktaljan, akterstaget osv, en på varje sida av båten, för att alltid kunna justera dem samtidigt som man burkar. En vanlig lösning skissas på vidstående Folkbåt.

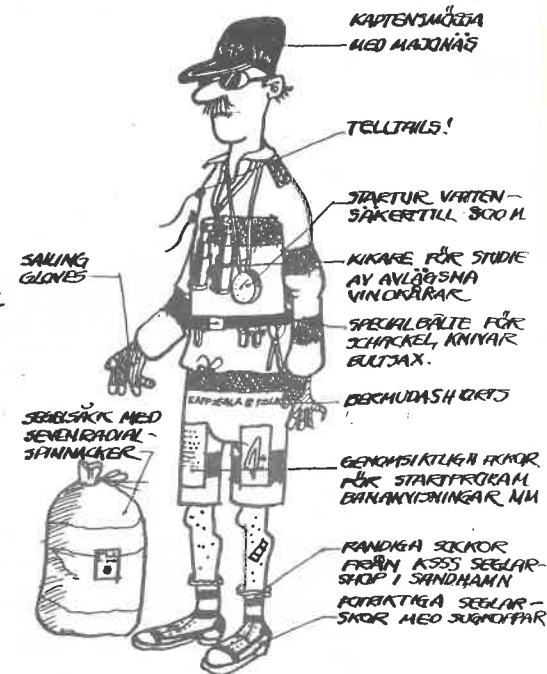


1. Nedhal till spinnakerbommen, 8 mm. Blocket bör fästas 2 -3 dm för om masten så att spinnakerbommen dras lätt föröver.
2. Lift till spinnakerbommen, 8 mm - eventuellt skarvad så att den del som sitter längs masten är 5 mm för att få mindre grov tamp som stör luftströmmen.
3. Spinnakerfall, 8 mm - eventuellt 5 mm längs masten.
4. Kicktalja, 8 mm. 4- eller 6-skuren talja. Viktig trimtamp. Håller ner storbommen så att inte storen twistar (= toppen faller av för mycket åt lä) på halv vind och undanvind.
5. Bomliksuthal, 8 mm. 3- eller 4-skuren talja. Reglerar buken på nedre halvan av storseglet.
6. Cunninghambål, 8 mm. Tar bort rynkor i storseglet vid masten, och flyttar buken något föröver.
7. Barberhole till fockskot, 8 mm. Delade meningar om denna trimtamp verkligen behövs. Flyttar fockens skotning midskepps. (Man kan även ha ett barberhole vid relingslisten som flyttar skotningen bordwärts för bättre fockskotning på halv vind.)
8. Tamp som flyttar storskotets vagn längs skotbalken, 6 eller 8 mm. 3-skuren talja. Reglerar tillsammans med storskotet storens skotvinkel och twist.
9. Akterstagssträckare, 8 mm. 4- till 8-skuren talja. Kröker masten och reglerar därmed främst buken i storens övre hälft.



LÅNGFÄRDSSEGLING

DEN KÄNDE SNEDSEGLAREN FOLKE DÅTH VIJAK. JONHARENS KOLLEKTION AV SEGLARKLÄDER OCH ACCESSOARER.



KAPPSEGLING

TURKISKT NYBYGGE

Anders Olsen har nu fått sin nya träbåt, byggd i - Turkiet. Han berättar här om bygget.

Ide'n

Plastbåtar i all ära, men trä är ju fint. Synd bara att det blir så dyrt att bygga nya träbåtar här i Sverige eller resten av Nordeuropa. En ny dansk träbåt från Brandt-Möller kostar idag 249 dKr. Fast då får man ju en otroligt fin möbel förstäss.

Nej, träbåtsbyggnad och liknande hantverk ska förstäss göras i Hongkong, Taiwan eller annat ställe med billig arbetskraft. Det var ide'n med det hela från början. Men hur administrera ett folkbåtsbygge i Taiwan?

Då dök Mehmet upp på min arbetsplats, en synnerligen kompetent turkisk kollega, och hedersknyffel i största allmänhet. Varför inte bygga en båt i Turkiet, ett land med båtbyggartartradition, inhemsk furu och ek, billig arbetskraft, hyggliga kommunikationer och tullfrihet till Sverige. Dessutom är myndigheterna i Turkiet mycket positiva till all export.

Men skulle det fungera att bygga en Nordisk Folkbåt i Turkiet?

Förarbetet

Under kulna vinterkvällar åt Mehmet och jag goda middagar, och översatte folkbåtsritningar till turkiska. Ritningarna moderniserades och kompletterades så att i stort sett varenda pinne i båten preciserades till form, material, ytbehandling osv. Ett ganska styvt jobb, men trevligt.

En snitsig båt skulle det bli förstäss, med alla dom rätta detaljerna. Skrov i Turkisk furu, däck och rufftak i teak, ruffsidor i mahogny och inredning i kastanj. Rufftakets form å lå Williams och teakkonstruktion enligt Thomas Burenby, Ruff- och sittbrunnssargar enligt Lind, Ruffönster enligt Williams, penry och kojor enligt Williams. Korta ruffen, masten på däck, och durkarna ner på bottenstockarna. Också stickkoj på styrbords-sidan. Borde ge både rymlig sittbrunn och luftig ruff - det hela såg väldigt stiligt ut på ritningen.

Tanken var också att bygga en träbåt som ska vara lätt att underhålla. Teak i däck och relingslister, och ett redigt hammkapell gör att endast botten och fnbord behöver vårrustas på sedvanligt sätt.

Istanbul

Mehmet och hans tjej Inga-Lill skulle bila ner till Turkiet på sommaren och hälsa på släkt och vänner, och jag anslöt med

flyg. Efter en del krångel sammanstrålade vi sålunda i Istanbul. Över en kopp the på en balkong med utsikt över den intensiva båttrafiken på Bosporen laddade vi upp inför morgondagens sökande efter lämpligt varv. Dispanns hade redan införskaffats från Svenska Seglarförbundet att slippa de två första skrovkontrollerna, och istället kontrollera den färdiga båten med utvändiga mallar. Med ritningarna under armen tog vi alltså bilen till Istanbuls segelklubb och lade fram vårt problem för slippgubbarna där. Dom pekade direkt på en man som just höll på att slipta en större yacht, och så var kontakten knuten.

Mr Arduman

Mr Arduman visade sig ha ett alldeles modernt yachtvarv just vid Üsküdar's färjläge från vilket färjor går snett över Bosporen direkt till Galatabron i Istanbul's centrum. Man byggde mest större segel- och motorbåtar, både i plast och trä. Träbyggnationen skedde mest numer enligt Westmetoden, dvs skroven lamell-limmas med epoxylim. På hamnplanen låg ett par stora havskryssare och ett halvdussin aluminiummaster. Ett par minareter som stack upp från moskén på granntomten gav det hela en orientalisk prägel, särskilt när högtalarna högst upp klagade ut sina böner.

Arduman, som bott både i USA och Frankrike och sålunda talade bra engelska, studerade ritningarna och erbjöd sig att bygga båten. Efter sedvanligt gemytligt, men spännande, prutande kunde vi enas om ett hyggligt pris, 8400 US dollars, som då motsvarade ca 70.000 kronor.

Han byggde skrov, däck, ruff och inredning, och impregnerade och lackade sedan båten. Köl, mast och beslag skulle jag stå för och montera då båten kommit till Sverige. Betalning skedde vid flera tillfällen under byggets gång som praxis är, och Arduman sände foton på båten då det var dags för nästa betalning. Det hela fungerade utmärkt även om bygget blev något försenat.

Detta bygge innebar ju också för Arduman en möjlighet att få in dollar till t ex utlandsresor. Att växla till sig dollar i Turkiet är annars ganska dyrt. En möjlighet att komma in på den europeiska marknaden tror jag också han såg i det här bygget.

Båten

Spänningen var stor då båten, efter drygt ett år, skulle anländas. Den fraktades på en turkisk långtradare som en svensk speditör ordnar med. Så kom då sanningens ögonblick. En intrig kväll baxade vi med viss möda ut båten ur långtradaren medan de turkiska chaufförerna frös och längtade till varmare breddgrader.

Jodå, den såg faktiskt ut som en Folkbåt. Det som gjorde mig besviken var ytfinnisen som bitvis var bedräglig. Men annars är den rätt godkänd. Däck och ruff är mycket välbyggt, medan skrovet - åtminstone med mina kanske pedantiska träbåtsideal - kunde vara bättre hantverk. Trät i skrovet, den turkiska furun, är dock en mycket positiv överraskning, kådrikt, kvartersågat, och med en varm rödbrun färg. Måste vara fullt i klass med lärkträ.

Lamelllimning - det är Ardumans stora passion, det förstod jag snart. Nästan alla ekdetaljer i skrovet är lamelllimmade, och skrovet verkar mycket starkt. Även nåten är limmade - en förutsättning för att man ska få ha pluggad bordläggning. Kastanjen i inredningen blev lite för ljus, det hade nog varit

snyggare med päronträ eller mahogny.

Skrovet vägde 790 kg, en bra vikt. Baklängesräkning gav vid handen att den färdiga båten bör ligga straxt under minimivikt, att börja med lite kompensationsvikter är ju bra då båten sannolikt blir lite tyngre med åren.

Mätningen gick mycket smärtfritt, skrovet stämde nästan på millimetern.

För att vara den första Nordiska Folkbåt som byggts i Turkiet (?) tycker jag nog att man får vara helt nöjd. Efter en del uppsnygning av ytfinishen blir den nog riktigt flott.

Planerna är nu förståss att dra ner till SM i Ystad, och det känns ju kul att komma i en sprillans ny träbåt.

Fler byggen?

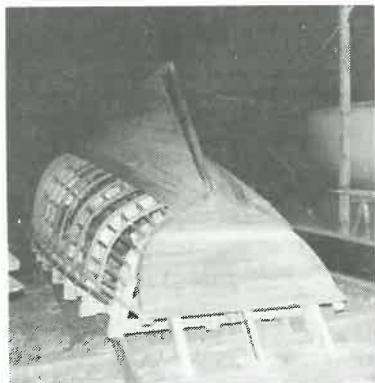
Är det då läge för fler Turkiska byggen. Efter moms, frakt och utrustning blev båten trots allt relativt dyr. Undviker man en del av mina misstag bör man hamna runt 130.000 kronor. Transporten är t ex dyr, och mycket pengar kan sparas om man kombinerar en bilsemester i Europa med att dra hem skrovet på släpvagn eller båttrailer. Skrovet väger ju faktiskt bara 790 kg. Det är klart också att det är lite mer risker med att bygga i Turkiet än på hemmaplan.

Om någon dock tycker att det här låter intressant så är jag självklart villig att dela med mig av mina erfarenheter.

Anders Olsen
0762/30323



Vacker, eller hur? Anders Olsen
vid sin nybyggda träfolka.



Borden börjar komma på plats.



Ostkusten

Här i Stockholm har vi just avslutat båtmässan, "Allt för Sjön", där vi var med och visade en av Stockholms vasaste kappseglingfolk och sålde collegetröjor i vårens nya folkbåtsfärg-er som är lila, grönt och pastellrosa. Både rött och marint tycks dock fortfarande vara inne i respektive kretsar.

Annars känns det som om våren börjar rinna till i de väsentligaste kroppsdelarna, så det blir nog snart sjösättning.

Vårprogrammet innehåller en temakväll om kappsegling (som väl redan har varit när den här tidningen kommer ut) och den traditionella vårfesten/vårnöten i kruthuset på Vikingarnas den 16/4.

Det trevligaste är väl annars tjejtrefarna, där man (alltså dom -tjejerna) snackar kappsegling, planerar träning m.m. m.m., utan oss duktiga män (stavas nog men i det här sammanhanget!) Minst en träff är väl kvar, den 22/4. Vill du veta mer om var och hur, så ringer du Maria på tel. 08-52 50 42.

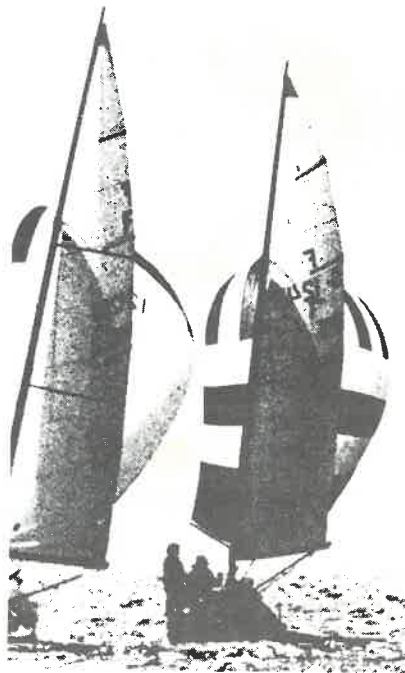
För att få mer fart på kappseglandet, kör vi igång med informella kvällsrace på torsdagarna nere på Vikingarnas på Djurgården. Kvällarna avslutas med ärtsoppa och punsch.

Här träffas alla sanna Folkboat-lovers! En del kanske bara till punschen! På tal om kappsegling, så vill vi se alla Stockholms-Folkor på linjen på säsongens "kick-off" -Lidingö Runt den 11 maj. Anmälningstiden (som kanske redan gått ut) är den 15/4, SENAST! Och se'n, du Ostkust-folkbåtsseglare, vill vi se mer än vanligt många Folkor

på alla startlinjer längs hela kusten i sommar. Du vill väl inte vara en av dom som ser till att klassen blir mindre och mindre och sakta tynar bort, va? Stockholmsserien blir i sommar mer än vanligt spännande (låt nu inte Svensson vinna igen!), med en extra inlagd finalsegling på Strömmen den 20 september där bara de 5 bästa får vara med. (Visserligen delas det också ut några "wild-cards" men det är nog säkrare att kvalificera sig genom skicklig segling).

Till SM, som i år går i Ystad mellan den 29/6 och 7/7 ordnar vi eskadersegling, inte bara för SM-deltagare. Det är en bra chans för alla folkbåtsbesättningar att bli bättre seglare och lära känna alla andra.

Så vi ses på vattnen, stolta, äregiriga och mer framåt än vanligt.....
Hälsningar, W
ordf. OFK



STOCKHOLMS SERIEN



STOCKHOLMSSERIEN är öppen för alla seglare i Sverige. Det är en serietävling som omfattar 8 deltävlingar, varvid slutresultaten i varje deltävling räknas. De bästa resultaten i fyra av deltävlingarna räknas. Poängberäkning sker enligt platssiffermetoden. För att en deltävling skall räknas in i slutresultatet fordras att klassen haft fem tävlingsdeltagare i deltävlingen. Ett pris per påbörjat tretal tävlingdeltagare. För att erhålla pris i STOCKHOLMSSERIEN 1986 fordras att man deltagit i minst fyra deltävlingar. De fem bästa i varje klass inbjuds till en särskild final lördagen den 20 september.

17 maj-19 maj St Saltsjöbadsregattan Baggensfjärden, Saltsjöbaden

KSSS Ref nr 25
Klass Alla Kölbåts- och centerbordsklasser
Anmälan tel 08-21 61 51, 08-21 62 02, 10-15 **Tillhanda** 86-05-05 efteranmälan mot dubbel avgift
Avgift kölbåt 155 kr, 1-mans jolle 55 kr, 2-mans jolle 105 kr, betalas **Pg** 199-0 Stockholmsserien se förteckning.
Efteranmälan senast den 12/5. Serie om 5 start er. Ej ren olympisk bana. Minst 3 båtar/klass.

24 maj-25 maj Sö Slandöregattan Slandökalv, Södra Björkfjärden Bällstavikens SS, Södertälje BK

Ref nr 40
Klass Entyp kölbåtar, DM M 30, DM M 22, M 15, M 25
Anmälan tel 08-98 43 49, 0755-445 49 efteranmälan mot dubbel avgift
Avgift 125 kr, betalas **kontant**
Upplys 0755-445 49
Stockholmsserien se förteckning.

31 maj-1 juni St Mälarregattan Rastaholm, Södra Björkfjärden Stockholms SK, Stockholms SS

Ref nr 56
Klass Entyp, Soling, jollar, LYS
Anmälan tel 08-26 15 32, 10-14 skriftl SSS, Vikavägen 3, 161 40 Bromma
Tillhanda 86-05-23 ingen efteranmälan
Avgift kölbåt 135 kr, 1-mans jolle 110 kr, 2-mans jolle 135 kr, flerskrov 135 kr, betalas **Pg** 28 41-5
Stockholmsserien se förteckning. LYS endast 2 seglingar. Övriga 3 seglingar.

7 juni-8 juni St Gäddisregattan Lilla Skratten SS Gäddviken

Ref nr 67

Klass Kölbåtar
Anmälan tel 08-41 48 27, kväll skriftl SS Gäddviken, Box 152 89, 104 65 Stockholm på postgirotalong **Tillhanda** 86-06-02 ingen efteranmälan
Avgift 80 kr, betalas **kontant** eller **Pg** 525 40-2
Upplys 0764-462 35, hela dagen Stockholmsserien se förteckning. 75-års Jubileumsregatta.

14 juni-15 juni St Vikingaregattan Ekholmen Saxarfjärden Vikingarnas SS

Ref nr 89
Klass Kölbåtar entyp, LYS
Anmälan tel 08-81 41 44, endast den 9/6 kl 17-21 skriftl VSS kansli, Bråviksvägen 9, 121 68 Johanneshov
Tillhanda 86-06-09 efteranmälan mot dubbel avgift
Avgift 100 kr, betalas **kontant** eller **Pg** 77 41 52-3, K-E Funke
Upplys 08-64 40 45, 08-82 55 07
Stockholmsserien se förteckning.

16 augusti-17 augusti St Getfotsregattan Långholmsfjärden/Askrikefjärden SS Brunnsviken

Ref nr 153
Klass Kölbåtar
Anmälan tel 08-758 74 85 18-21 på postgirotalong **Tillhanda** 86-08-11 efteranmälan mot dubbel avgift
Avgift 110 kr, betalas **kontant** eller **Pg** 29 42 47-2, C Lindgren
Upplys 08-96 14 12, 08-758 74 85
Stockholmsserien se förteckning. Kräftor ingår i anmälagv (25 kr).

6 september-7 september St ÅSS Öppna Höstsegling Vällinge Holme Årstavikens SS

Ref nr 205
Klass DM Folkbåt, DM H-båt, DM M 22, DM Smaragd, Kölbåtar
Anmälan tel 08-81 93 47, 08-91 45 46
Tillhanda 86-09-01 efteranmälan mot dubbel avgift

13 september-14 september St SSS Höstseglingar Rastaholm, Södra Björkfjärden Stockholms SS

Ref nr 216
Klass Entyp minst 5, Soling, Stare, Carrera, DM 505
Anmälan skriftl SSS, Vikavägen 3, 161 40 Bromma **Tillhanda** 86-09-08 ingen efteranmälan
Avgift kölbåt 135 kr, 1-mans jolle 110 kr, 2-mans jolle 135 kr, flerskrov 135 kr, optimist 50 kr, övriga 50 kr, betalas **Pg** 28 41-5
Upplys 08-26 15 32, 10-14 Stockholmsserien se förteckning.
Stockholmscup ingår.

20 september St STOCKHOLMSSERIENS FINAL Strömmen Stockholms SS, Årstavikens SS, Stockholms Seglarförbund

Ref nr 222
Klass SK 22, SK 30, M 22, Folkbåt, H-båt, Safir, IF
Anmälan enl särskild inbjudan **Tillhanda** 86-09-15
Avgift 50 kr,
Upplys 08-13 13 70, mån-fred 9.30-11.00 eller 14.00-15.30
Stockholmsserien, se förteckning. De fem bästa seglarna i varje Stockholmsserie-klass kommer att inbjudas till finalen.

RANKINGSERIER LÄNGS OSTKUSTEN

Västervik:

24-25/5 Värpokalen, WSS
16-17/8 Gamlebyseglingen, GSS
30-31/8 DM, kölbåtar, WSS, WSSW
20-21/9 Höstpokalen, WSSW

Alla seglingar räknas. Kontaktperson: Olle Svernell, 0490-196 29

Oxelösund/Nyköping:

18/5 Närkevarnsregattan, NBK
1/6 Värregattan, NSS
14-15/6 OXSS öppna, OXSS
28-29/6 Regionsmästerskap, NSS
16/8 Arkö Runt, OXSS
27-28/9 Öppet KM, OXSS

4 seglingar räknas. Kontaktperson: Dan Yngwe, 0155-355 13

GLÖM INTE:

SM - 87

OXELÖSUND, prel.: v. 27!!!!!!

FOLKBÅTSBANKEN

Ostkustens Folkbåtsklubb har under 1986 tänkt damma av en idé om en båtbank. För att få fler båtar på banorna lånas ett antal båtar ut till Stockholmsseriens regattor. De som lånar båtarna skall vara seriösa, kunniga och förhoppningsvis blivande kappseglare av folkbåt. Båtarna som lånas ut är av god kappseglingssklass. Det vi hoppas på är att övriga klubbar tar upp idén, så att vi i framtiden kan få till stånd ett utbyte av besättningar mellan klubbarna.

Kan man i San Francisco, så kan väl vi!

För vidare information, ring till:
Bosse Sjöberg, 08-20 28 77 eller
Pär Jensing, 08-37 15 40.

Vänliga hälsningar, Pär Jensing



Tjejeskader i Juni

Hallå alla folkbåtstjejer! Här planeras eskadersegling till sommaren, för alla er som vill lära er behärska båten och navigationen själva utan "gubben". Färden går söderut från stockholms skärgård längs ostkusten med start i början av juni.

Förslagsvis seglar man med i egen eller lånad båt så länge man själv vill, eventuellt kopplar vi ihop oss med gänget som är på väg till SM. Dessa förväntas segla snabbare än oss, så tanken är att sammanstråla nånstans mellan Västervik och Kalmar, för dem utav oss som ska fortsätta till SM. Återfärd till Stockholm sker alltså i egen regi.

En idé är att erbjuda sig att segla ner båtar helt eller delvis till SM i Ystad. Jag ska undersöka denna möjlighet med "kappseglarna". Så vad du nu har att göra är att höra av dig till Birgitta Silfverhielm om

- du vill segla Folkbåt i tjejeskader
- du vill ha båten helt/delvis till Ystad
- du kan låna ut din Folkbåt 2-3 veckor i juni
- du är tjej o har egen båt o vill vara med

P.S. Jag har plats för 2-3 tjejer i min båt under hela seglingen till Tstad.

Birgitta Silfverhielm

Skarpbrunnsvägen 183, 145 64 NORSBORG, tel 0753/885 11 arb 08/779 10 00



"Folkboats revisited"

Artikel ur amerikanska tidskriften "The Wooden Boat" nr 10 (1976)
Översättning Birgitta Silfverhielm

Det blåser en hård illavarslande vind. Trots detta, en söndageftermiddag 1948 i Mahset Bay, när de inställde jolletävlingarna för att det blåste för hårt, promenerade jag och min besättning över till den angående marinan för att ta en titt. Där bland de större båtarna fångade en vacker liten plattgattad klinkbyggd båt genast min uppmärksamhet. Hennes stolta ägare fanns ombord och visade mig vara en väderbiten man, Al Larsen, son till den berömda New York-segelmakaren Louis J Larden. Detta var min första introduktion till den Nordiska Folkbåten - översatt till engelska "a scandinavian peoples' boat".

Detta gynnsamma intryck kvarstannade inregistrerat i min minnesbank i åtskilliga år och gjorde sig bara påmint när jag 1952 - efter tre-fyra års uppehåll - fick möjlighet att på allvar ta upp seglandet igen genom en Noank, C.T. Under ett besök tillsammans med min fd professor i marinarkitektur på M.I.T., George Owen, frågande han mig om jag kände till den nordiska Folkbåten. Visst gjorde jag det. Näväl, det vekade som om en av hans vänner hade en. George hade tittat på henne tillsammans med honom innan han köpt henne, och han hade seglat henne. "Hon är en perfekt båt för sin storlek och är säkert kapabel att klara en atlantsegling... (profetiskt:) Jag skulle inte kunna rita en bättre båt själv", sa George. Nå, detta var verkligen ett påstående för att komma från en av amerikans mest erfarna och respekterade yachtdesigners som, efter en lärlingstid hos självaste Nat Herreshoff, hade blivit en ledare inom den framtida utformningen av båtkonstruktion, som hade konstruerat en mängd vinnare inom the Universal Rule och som, enligt Nat's son, L Francis Herreshoff, aldrig hade konstruerat en båt som inte blivit framgångsrik eller vacker.

Det verkade som om George's vän, 67 år, var en smula för gammal (George var 84 vid tillfället) för att ha glädje av henne och segla henne säkert och George föreslog att hon skulle vara mycket mer passande för mig och min fru och unga familj, än den Noank som jag hade rehabiliterat och nu seglade.

Det dröjde inte länge

Det dröjde inte länge innan jag befann mig i skjulet på Barden's Boatyard i Marion för att inspektera den lilla båten. Kärlekens låga tändes. Hon såg ut att vara i perfekt skick och, enligt båtbyggarens skylt var hon byggd med högsta kvalitet på Kungsörs Båtvarv i Kungsör, Sverige. Hennes höga, smala 3/4 rigg - det yttersta av enkelhet och effektivitet - stod på uäx. George hade sett att hon hade helt ny rostfri rigg, grövre och mindre benägen att töja sig än den galvaniserade riggen man använde i Sverige. I övrigt hade hon en djup sittbrunn, ingen motor, ingen riktig ruff, men två kojor och ett litet fint kajututrymme som gav plats åt sittande nedanför. Hon var en av åtskilliga, berättade varvsägaren, som importerats och kapp seglats ett par säsonger utanför Marion. Jag skyndade mig att få fram lite handpenning, lånade resten från banken för att få ihop till köpeskillingen \$ 2000, och så var hon då min. Jag var förstas nyfiken på varifrån klassen härstammade och en vän hänvisade mig snart till septembernumret 1942 av tidningen Yachting, i vilken hennes linjeritning och konstruktion fanns publicerade. Senare fick jag hjälp av en vän som seglat med mig i folkbåten, nu döpt till COCKATOO. Han gjorde efterforskningar i frågan i Skandinavien och skickade mig en komplett samling av ritningar, offsets och specifikationer publicerade av Folkbåtsklubben (Nordiska Folkbåten Association). Det är dessa vackra linjer, planer och specifikationer som är reproducerade här.

Yachtings artikel nämnde att 20 båtar byggts till ett pris av 3000:- eller \$ 717. Yachting: "anmärkningsvärt billigt för en segelbåt i denna storlek. Överhuvudtaget är det en extremt intressant båt." De kunde ha satt ett utropstecken efter det påståendet!

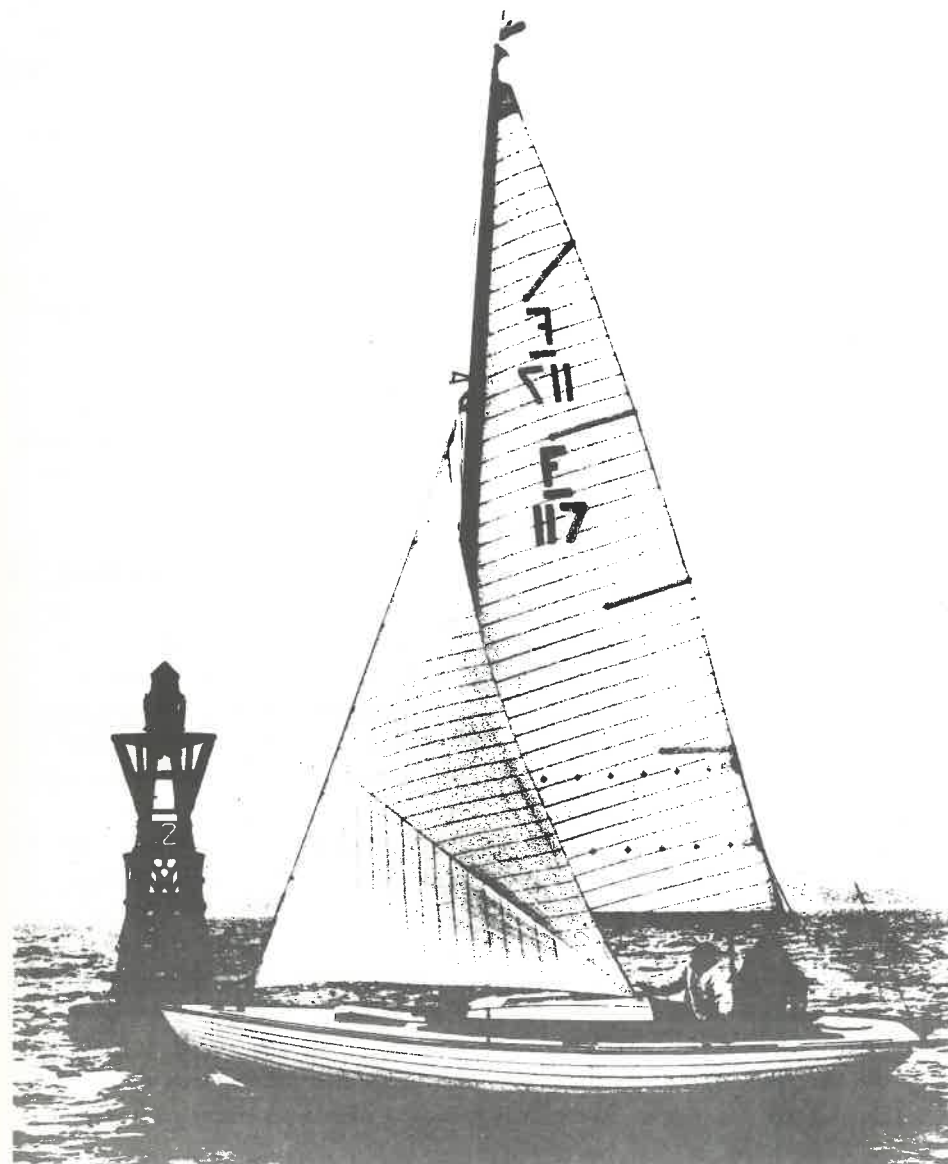
1955 hade över 1000 båtar byggts enligt originalritningarna, och de både nöjes- och kappsegelades flitigt i Skandinavien och Storbritannien. 1960 seglades två av dem i Singelhanded Transatlantic Race från ~~Newport~~ Plymouth, England till Newport, RI, och ännu en annan ensamsegelades senare till Australien. En klass bildades på San Francisco Bay och jag tror att de fortfarande kappseglas där.

Men vem konstruerade dessa små skönheter? Det kunde inte Yachting svara på. Några sa "en kommitté". I själva verket, visade efterforskning, hade det utlysts en konstruktionstävling där det utsågs två vinnare; Jac M Iversen från Stockholm och Tord Sundén från Göteborg, Sverige. Deras idéer var samstämmiga och resultatet blev detta fullkomliga mirakel Den Nordiska Folkbåten.

För att återgå till min egen erfarenhet med COCKATOO, så sydde Louis Larsen en genuafock och en spinnaker för att komplettera kryssfocken. Förutom att vi använde henne i stor utsträckning till familjesjöling, för dag- och semesterseglingar, gav vi oss ut för att kappsegla henne i "Off Soundings" och andra lokala dagtävlingar under "Off Soundings"-regeln. Hon seglade högt i vind, gick lätt i sjön, var lätt på rodret och snabb! Utmanare på banan skakade sa de, när de kände igen hennes smala rigg och klinkade skrov på en läns, i god vind eller på kryss - det verkade inte spela någon roll. Jag förtjänade snart benämningen "Lap Strake" (ung. Klinken), vilket fortfarande används av somliga för att anropa mig på sjön - 20 år senare. Och detta tar upp frågan huruvida klinkbyggda båtar är snabbare än sina kravellbyggda systrar. Om borden ligger så att de överensstämmer med vattenströmningen längs skrovet, tror jag personligen att de trots den ytterlägare våta ytan är snabbare och mer stabila. Det har jag trots sen jag seglade jolle under andra världskriget och såg att de äldre klinkbyggda jollarna som regel slog de nya släta glasfiberbåtarna vid seglingar båt mot båt.

Jag fick aldrig tillfälle att kappsegla COCKATOO mot någon kraveälbyggd folkbåt, men hon slog med lätthet den lokala "Dragon" (Draken?). Och vi seglade mot de senaste framgångsrika kreationerna i storleksklassen av konstruktörer som Henry Sheel, John Timkin och Gil Tunham och vi slog dem ibland. Dessa gentlemen brukade alltid omtala det tysta mjuka vattenflödet kring skrovet och de anmärkningsvärt små svallen. Naturligtvis har de som bygger dessa klinkbyggda konstruktioner båtar erfarenheter av denna konstruktion ända sen vikingatiden och jag måste säga att det vid tillfället fanns åtskilliga folkbåtar i omgivningen som inte haft turen att ha blivit byggda av Kungsör. För övrigt avslöjade deras breda bord och sparsamma spantning detta handikapp. Under segel hade de inte en chans att hålla jämna steg med COCKATOO. En uppfattning om COCKATOOs vackra bordläggning kan man få av fotografiet. Händelsevis gled vi just över mållinjen i en utdöende bris och otrevligt tidvatten när självaste gamle mr Morris Rosenfield knäppte bilden. Vi vann racet.

Jag vill återge en händelse som tilldrog sig en söndageftermiddag när vi seglat in i Fisher's Island's västra vik och släppt kroken för att äta lunch och ta en simtur. John Nicholas Browns 72 fots Sparkman&Stephens yawl BOLERO var utan tvekan den tidens snabbaste och vackraste i sin storleksklass. Jag visste att COCKATOO inte såg så illa ut med sitt gulbruna däck, vita friword och röd botten, det hela toppat med



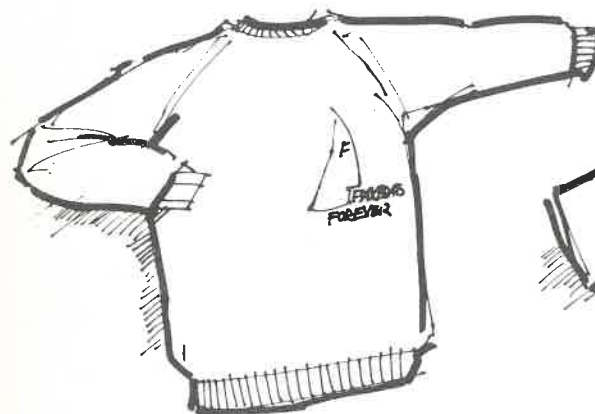
THE WOODENBOAT

Louis Larsen's perfekt skurna cremefärgade segel av egyptisk bomull. Men jag var oförberedd på vad som hände. Kapten Brown hajade till, gick fram till relingen, tog av sig hatten och utbrast; "Why she is absolute perfektion"!? Jag gratulerar verkligen COCKATOOS skapare, segelmakare och mitt underhåll av henne.

Det har sagts att imitation är den uppriktigaste formen av smicker, och jag gissar att oräkneliga "klasser" och individuella båtar genom åren har byggts som "förbättringar" av den ursprungliga Folkbåten. Många använder namnet. Personligen tror jag att det enda som är möjligt att förbättra är järnkölen. Jag skulle vara frestad att utbyta den mot en "lead keel" vilket skulle placera tyngdpunkten lägre och kanske ge utrymme för en större rigg för platser som t ex Long Island Sound. Andra har gått ännu längre. Av de "utveckade"båtarna minns jag speciellt tre: Kim Kolmans Stella -klass som kom 1959, International "25", ritad av ingen mindre än Jack Iversen själv och Einar Olsen ritade Olsen-26. Alla dessa tre hade högre fribord, större rigg, och när det gäller 25-an, djupare köl. Ingen har behållit den lilla vackra ruffen. Men alla har de mer genomtänkta bekvämligheter, inombordsmotorer överbyggnader, mer utrymme inombords och självlänsande sittbrunnar. De var onekligen mer bekväma att bo och äta i för mer än (gud förbjude) två personer. Men med den djupa sittbrunnen borttagen kan de inte ha varit så bekväma att segla i eller, med soltak riggat, att "leva i". En gång undersökte jag alla dessa tre båtar lite närmare. De var och är alla underbara båtar och jag är övertygad om att deras ägare med stor entusiasm skulle räkna upp deras meriter. För min del tycker jag att utseende och skönhet inte kan förbises när det gäller båtar skapade för höjessegling. Det finns ett ordspråk - "det som ser rätt ut, är rätt", för vad båtar synes vara och deras utförande går hand i hand.

Den Nordiska Folkbåten är skapad genom Mästarnas mirakulösa samstämmighet. Iversen och Sundén vinner över alla andra. Skulle jag bygga en idag skulle jag inte förändra henne ett iota (såvida jag inte hade råd med en blyköl).:För, som den gamle mästaren George Owen själv insåg, och som kapten Brown hade utropat; absolut perfektion hade åstadkommit. Och vem kan förbättra det?

KLÄ UPP DIG!



Collegetröja 120:-

Rundringad 50%/50%. Marin, röd, pastellrosa, grön, lila. Tryck i marin och vitt.

T-Shirt 50:-



Rundringad, kortärmad, 100% bomull. Vita med "Folkboats Forever" och hjärta. Tryck i rött och marin.

FOLKBOATS ♥ FOREVER!

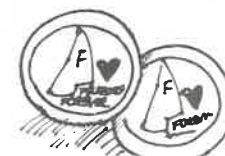
Dekal 10:-/st.

Plastdekal för bilbakruta 50 cm lång.



Vykort 10:-/12st.

4 fotograferade motiv av Folkbåtar. Bra att ha på semestern och annars.



Dekal 10:-/2 st.

Runda plastdekaler ø 7cm.

VILL DU
BESTÄLLA?

RING
GÖRAN SVENSSON
08-69 32 82!!!!!!



FS 1333 KOM-LOSS (Foto Nisse Pettersson)
Benny Axelsson

Semestern är ju alltid för kort. Då skall allt göras som inte blivit gjort under året. Känns det igen? Att pressa in nå'n veckas segling brukar vara svårt, vill man dessutom se något annat än hemnavattnen, ja då går det åt ännu mer tid. OFK kom med förslaget att byta båt på semestern. GENIALT! I sommar kan alltså folkbåtsseglare frånt. ex Västkusten byta båt på Ostkusten, Vättern eller Sydkusten och vice versa. Man får alltså möjlighet att komma till "outforskade" farvatten samtidigt som dyrbar semestertid tjänas in. Meddela alltså bara kontaktmannen i din klubb om Du vill byta båt.

Bottenfinish - Eller ej ?

Har man en entypsbåt är formen och storleken hos skrovytan inte mycket att göra åt. Vad man däremot kan påverka är ytans jämnhet. Att en slät yta ger ett lågt motstånd har vi sett i samband med köl- och roderdiskussionen. Frågan är nu hur slät ytan behöver vara på skrovet.

I figuren med definition av gränsskiktet förekommer ett begrepp som hittills inte berörts: det viskösa underskiktet. Inom detta mycket tunna skikt dämpas virvlarna ut och försvinner helt vid ytan. Om skrovligheterna ligger inom det viskösa underskiktet påverkas inte motståndet. Ytan upplevs som helt glatt. Det finns alltså en gräns för hur mycket man behöver putsa för att få minimalt motstånd.

Denna gräns visas för en Folkbåt vid olika farter i figuren. Uppenbarligen minskar kravet akteröver, samtidigt som det skärps när farten ökar. I det mest kritiska läget krävs en ytfinhet av ca 30 μ (0,030 mm). Detta motsvarar ungefär kornstorleken hos ett sandpapper nr 400, eller en tredjedel av färgtjockleken. En sådan yta får man inte vid penselmålning, den måste slipas efter sista strykningen. Polering lönar sig dock inte! En rubbad och polerad yta håller en ytfinhet av ca 1 μ , vilket är helt onödigt.

Figuren avser en Folkbåt, men siffran 30 μ som maximalt krav gäller ganska väl för alla displacementbåtar, av vilka få kommer upp i avsevärt högre fart än 7 knop. Planande jollar och catamaraner kräver dock större ytfinhet. Den tillåtna skrovlighetshöjden är ungefär omvänt proportionell mot farten, det vill säga vid en fördubbling av hastigheten till 14 knop halveras tillåtna höjden till ca 15 μ . Polering krävs dock inte heller här.

I det laminära gränsskiktet påverkas inte friktionsmotståndet av skrovligheten. Däremot kan omslagspunktens läge förskjutas framåt om ojämheterna blir för stora. Det hävdas därför ofta, att speciell omsorg skall ägnas detta område. Detta är dock inte nödvändigt. Kravet är faktiskt något mindre strängt här än inom det turbulenta gränsskiktet, men för säkerhets skull har kurvorna i figuren dragits ut horisontellt i det laminära området.



Peter Aebeloe: (SM-trea -84, SM-två -85)

"Jag har samarbetat med personalen på MARSTRAND SAILMAKERS sedan 18 år.

Främst uppskattar jag deras stora yrkeskunnande samt fina känsla för service.

Jag kan verkligen rekommendera dig att köpa dina segel hos pojkarna i Kungälv."

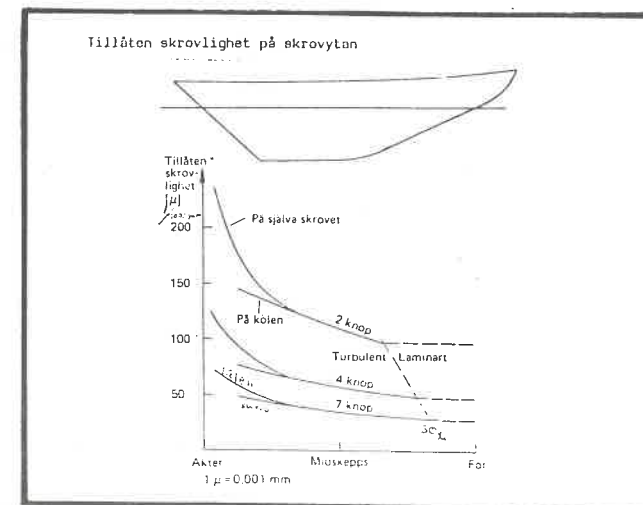
SVENSKT MÄSTERSKAP VÄSTKÜSTRANKING MARSTRAND CUP

1:a ELDFÄGELN	1:a SHORELINE	1:a YATZY
2:a SHORELINE	2:a ELDFÄGELN	2:a SHORELINE
5:a BÖLJA	3:a YATZY	

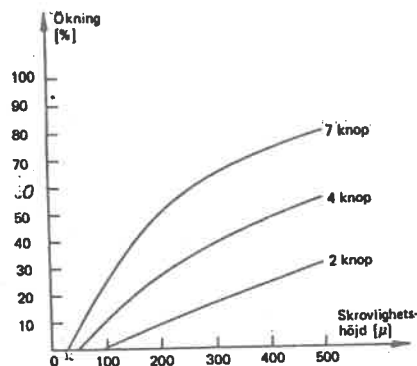
(Eldfågeln har enbart vår spinn. Övriga båtar har alla segel från oss!)

Postadress: Marstrand Sailmakers AB, Box 147, 442 22 Kungälv.

Besöksadress: Filaregatan 23 (vid Svensk Bilprovning) Kungälv. Telefon: 0303/105 08.



Exempel på motståndsökning vid olika skrovlighet (Folkbåt)



Hur mycket ökas då motståndet om ojämnheter är för stora? Ja, denna fråga är mycket svår att besvara, eftersom ökningen beror (på ett i de allra flesta fall okänt sätt) av såväl ojämnheternas form som fördelning. I ett specialfall känner man sambanden: om skrovligheten utgöres av tätt packade korn som på ett sandpapper. Som exempel på motståndsökningen i ett sådant fall visas i figuren ovan.

Detta diagram har beräknats för en Folkbåt, för att illustrera vilka enorma ökning av motstånd som kan bli aktuella om ytan är verkligen dålig. Kurvorna kan sägas representera övre gränsen för vad som kan inträffa: de ojämnheter som normalt förekommer i en bottenfärg är oftast avsevärt mer spridda än i det här fallet. Havstulpaner, gräs etc är dock absolut förbjudna!

Minskning av friktionen under nivån för en glatt yta kan åstadkommas på flera olika sätt, t ex genom tillförsel av ett ämne med långa molekyler (polymerer) eller genom lämplig ytbeläggning. Den första principen kallas Toms effekt och bygger på en stabilisering av strömningen inom det viskösa underskiktet, som därmed förtjockas. Friktionsreduktioner på upp till 80% har uppnåtts vid laboratorieförsök. Även vid mycket små koncentrationer, bara något tiotal ppm (delar per miljon), kan avsevärda förbättringar erhållas. Dessa fenomen har uppmärksamats av IYRU, som i kappseglingsreglerna förbjuder utsläpp av ämnen av denna typ. Man kan naturligtvis tänka sig att ämnet binds i något medel som stryks på botten och upplöses under segling. Svårigheten är att binda så mycket, att tillräcklig utsöndring kan fås under en hel segling.

Experiment med ytbeläggningar utfördes redan på 50-talet av Max Krämer. Han uppfann en beläggning, "Krämerhuden", tillverkad av gummi med en mängd inre slutna gångar, fyllda med olja. Viskositeten hos denna olja avpassades så att hudens elasticitet dämpade ut fluktuationerna i gränsskiktet nära omslagspunkten. På detta sätt kunde omslaget fördröjas och kroppen täckas av ett större laminär område med låg friktion. Krämers resultat är dock mycket omdebatterade och ingen annan har ännu så länge kunnat göra om försöken med lyckat resultat.

Slutligen en liten varning! Alltsom oftast dyker i reklamerna upp medel som på något sätt skulle förändra villkoret att de innersta vattenpartiklarna följer med skrovytan. Såväl vattenupptagande som vattenavstötande sådana medel har annonserats ut. Inget av dessa har dock fungerat! Däremot kan möjligen friktionen sänkas hos en skrovlig yta som täcks med ett ämne som sväller vid vattenabsorption. Ytråheterna utjämnas ju då, men längre ner än till glatta ytans nivå kommer man inte.

Lars Larsson

Karlshamns Cup

Inom Karlshamns Segelsällskap har vi under sista åren kunnat konstatera att standarden på segling för Nordisk Folkbåt har blivit sämre. Seglingarna har varit för många med för få deltagare och där vi ofta får segla mot samma båtar. Utvecklingen har stannat av, vi får inte den rutin och framgång som vi alla vill ha. Den enda riktigt stora seglingen för NF har ju varit SM. Vi menar i Karlshamn att detta måste man göra något åt. I oktober månad fick jag ett samtal från två före detta folkbåtsegglare Hans Hamel och Christer Sandberg som gav tipset.

Karlshamns Cup skulle då vara den segling som skulle passa in i detta sammanhang. Jag lyssnade på Hans och Christer och kom fram till att tipset nog inte var så dumt. Inom klubben bildades en arbetsgrupp som efter en tid kom fram till att detta var en utmärkt idé. För att få det hela ekonomiskt lönsamt var vi tvingade att anordna seglingar för tre klasser samtidigt. Jag gick ut med en intruktionsbrev till Västkusten, Vättern, Ostkusten samt till Sydkusten. Det var mycket glädjande att vi fick positiva svar från samtliga. Alla hade tänt på vår ide. I seglingarna kommer att delta ca 20 Soling, 15 Expresser och ca 25 Folkbåtar, totalt ca 60 båtar. Vi kommer inom klubben att transportera 3 båtar till Karlshamn från Västkusten, Ostkusten och Vättern. Detta sker veckan innan tävlingarna ska äga rum. Återtransport sker veckan efter. Det blir 9 båtar som på detta sätt kommer till oss. Från Skåne kommer minst 3 båtar.

Karlshamns Cup kommer att seglas under pingsthelgen. Fredagen den 16 är det ankomst. Pingstafton är det invigning av seglingarna kl. 09.00 av kommunalrådet i Karlshamn. Kl. 12.00 startar vi seglingarna med två delseglingar. Pingstdagen blir det också två seglingar med start kl. 12.00. Annandag pingst blir det en avslutande segling med start kl. 11.00. På detta sätt så bereds deltagarna tillfälle för återresa denna dag.

Vi kommer inom Karlshamns Segelsällskap att svara för transport logi och mat under dessa dagar. En mycket stor arbetsuppgift som vi kunnat lösa tack vare många arbetsvilliga medlemmar. Mat kommer att serveras i vår klubbstuga, logi har vi ordnat genom att hyra in alla fritidsstugorna i Kollewik. Transporterna kan ordnas genom att vi hyrt in en stor lastbil som tar 3 båtar på varje resa. Nu frågar sig säkert många hur det kan vara ekonomiskt möjligt att klara detta. Man skaffar sig sponsorer, man får tala med kommunen som i vårt fall är positiva till klubbens verksamhet och sist men icke minst man måste ha en anmälningsavgift som hjälper oss med den resterande biten av ekonomin. Anmälningsavgifterna blir enligt följande: Båtar som hämtas till Karlshamn med lastbil kostar 1500:- kronor inkl. trpt, logi och mat, det gäller för 3 personer. Dom båtar som tar sig själv till Karlshamn får för logi och mat betala 1000:- kronor och detta gäller också för 3 personer. Övriga hemmaseglare betalar 750:- kronor och får då mat för 3 personer. På detta sätt så har vi lyckats med den ekonomiska biten. Om man ställer avgifterna mot vad man får, så tycker nog alla att det kommer att vara värt

priset. Alla deltagande båtar kommer att ligga i Karlshamns gästhamn. Här kommer vi också att ha vår tävlingsexpedition. Råcker inte gästplatserna till så kommer kommunen att lägga ut ett antal flytbryggor. För att inte få för lång väntan mellan seglingarna kommer vi att ha ett startfartyg, ett målfartyg samt en båt för banläggning.

Vår förhoppning är att denna typ segling skall bli en fullträff, så att vi får möjligheten att kunna göra den till årligen återkommande. Vi skall på detta sätt få utökade möjligheter till att ordna seglingar som gör det möjligt för oss som är aktiva att komma tillsammans mer än en gång under året. Jag skriver detta såsom ett tips till andra klubbar. Kanske finns det någon som efter Karlshamns Cup vill ordna en liknande tävling. Vi står gärna till tjänst med den hjälp vi kan ge. Kanske är detta ett sätt som vi kan utöka utbytet mellan Västkusten, Vättern, Ostkusten och Sydkusten på.

Tyvärre har vi i år inte möjligheten att ställa upp med tröpt av mer än tre båtar från resp. distrikt, men naturligtvis så är alla välkomna till våra seglingar under pingsthelgen. Ni har kanske själv möjlighet att ordna tröpt för båten.

Alla som vill komma till Karlshamns Cup är välkomna. Vi utlovar bra seglingar i ett fint vatten under pingsthelgen.

Karlshamns Segelsällskap
Folkbåtsektionen
Per Nilsson.



Benny Axelsson
FS 1333 "KOM-LOSS"

Roy Gustafsson
FS 616 "MIRABELLE"



NORRA VÄTTERN, EN PÄRLA

Utmed Vätterns västra strand, från Karlsborg till norra delen av Vättern, sträcker ett gudomligt vackert stycke natur ut sig. Släta eller tvärbranta klippor och skär, djupa, smala vikar. Öar, små och stora, lummiga eller helt kala. Seglare från hela Vättern söker sig hit, till de här farvattnen under hela seglingssäsongen från vår till sena hösten, år efter år.

Kanalfarare som ser Vättern som ett besvärligt dike att ta sig över från Motala till Karlsborg har oftast ingen aning om vad sjön har att bjuda av säkra natthamnar och underbara naturupplevelser vid segling i dessa farvatten. Så Folkbåtsseglare, stanna upp här och slösa några dagar på kanalfärden. Ni kommer inte att ångra er.

Tor Axelsson, känd folkbåtsseglare från Karlsborg, tar oss med på en seglats en liten bit av denna "kustremsa". Vi har just lämnat Karlsborg.

För en frisk västlig vind sticker vi med stäven i NO riktning. Väl ute i sjön kommer en kort dynning söderifrån. Det verkar konstigt men har sin naturliga förklaring. Sjön är 90 M lång i riktning SSV-NNO och med undantag av Karlsborg-

Motala endast 10 M bred. Huvudvindriktningarna är SV eller NO och därför skapas grov dyning i sjöns längdriktning och ovanpå denna lagras den direkta vindpåverkan som gör att sjön blir krabb och svår att bevaka.

Utanför Vanås Udde öppnar sig Vättern med bitvis havshorisont. Norrut skymtar Stora och Lilla Röknen. Östgötalandet avslutas med förkastningsberget Omberg och söderut möter himmel och sjö.

Efter en timmes segling når vi Ombo (på sjökortet Önbo) öar. Dessa har bildats genom enorma förkastningar och sprickor i berggrunden. En strid isälv har sedan fört bort allt löst material och lämnat kvar ett tjugotal karga klippor med djupa sund och vikar emellan. Längst in finns en skyddad badstrand. Här är ett idealtillhåll för semestrande båtägare som kan finna lä för alla vindar.

1 km norr om norra utloppet finner vi en smal vik Sjömarken vars inlopp är bara 5 m brett men väl inne utbreder sig en 200 m lång 50 m bred lagun med goda förtöjningsmöjligheter. Men var försiktig, med NO vind kan Du varken komma in eller ut.

I mojnande NV-vind fortsätter vi vidare norrut. Efter några timmars segling då vi passerat Mellboön och Sörhamn, utan lämpliga hamnar för den ovane, når vi Kyrkogårdsön. Ön ligger som en vågbrytare mot den fjordliknande Boviken, med två infartsmöjligheter: Svartsundet och Dödssundet. Vi seglar in i Dödssundet med uppsikt på en brytande grynna.



Över hela området växer mastliknande furor och inne i en vik står en gravsten på en pestkyrkogård som sträcker sig ända ner till stranden. På ön finns ett torp där författaren och konstnären Folke Dahlberg skapat några av sina mest kända verk. Nästa morgon väcks vi av dunkandet från en fiskebåt på väg ut för rödingfiske. Fiskebankarna ligger på c:a 30 m djup och man fiskar med drag och blänken c:a 3 m över botten. Farten över bankarna är c:a 2 knop och varje fiskare har sin egen ide om hur fisket ska bedrivas.

I norra sundet, Svartsundet finns en förädisk undervattenssten men i det klara vattnet avslöjas den tydligt. Förr lär man ha kunnat se botten på ända upp till 17 m djup. De alltmer ökande föroreningarna från samhällen och försämrade dock snabbt vattnets kvalitet, men genom senare tiders åtgärder har siktdjupet ökat avsevärt, så att vi Vättersegelare idag tar vårt färskvatten direkt ur sjön.

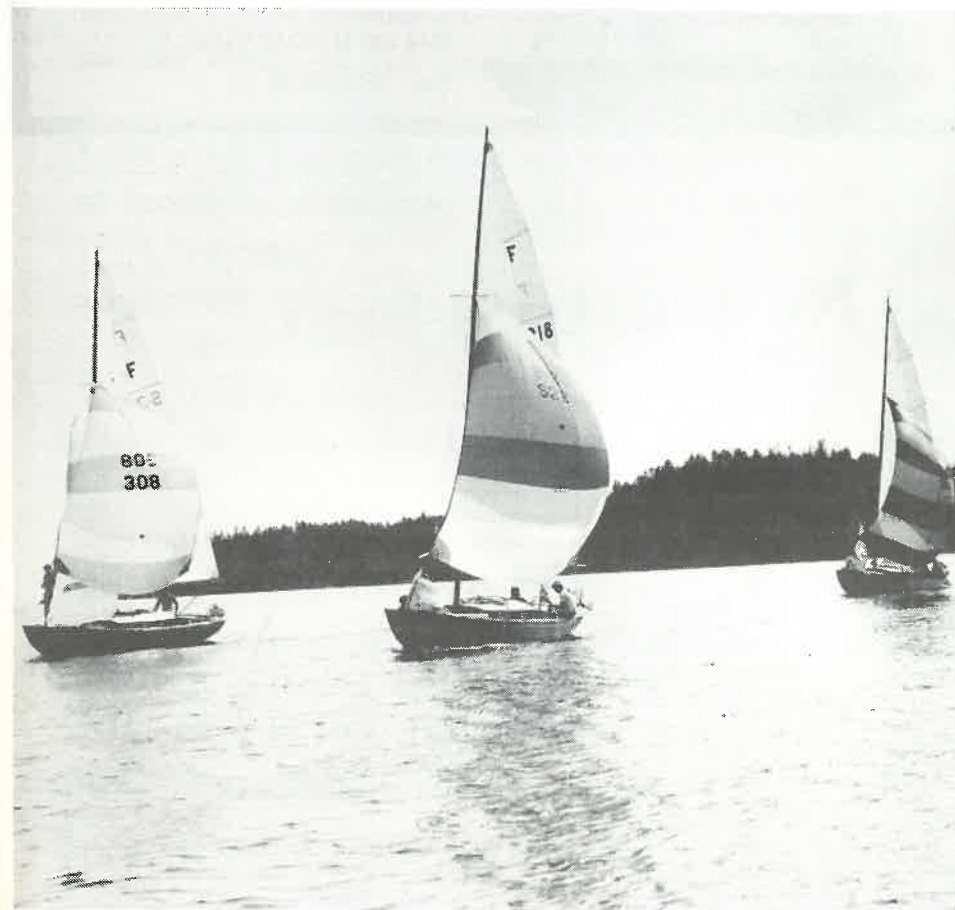
Vi smyger försiktigt utmed skogslandet från Kyrkogårdsön och norrut. Här och där sticker en bergströskel ut under vattnet, men de syns väl, först blir vattnet grönt för att sedan gå över i gult och när man kommer närmare siktar man lätt botten. På Käringholmens nordspets finns en liten lagun, lämplig ankingsplats för familjebad, men vill Du stanna över natten finns en bäkrare hamn inne i Smedsviken.

Eftersom vinden är västlig går vi in i en smal led bakom

Knekta-holmarna men det gäller att gå lungt, det finns inte plats för stora manövrer. Ledet slutar i Pettera led och Igelbäcksviken. Inne i viken ankrar vi vid bryggan. På väg upp till den gamla, nu restaurerade masugnen, ser vi rester av slagghögar som lyser röda av mogna smultron.

Utanför Igelbäcken ligger Lilla Röknen med många skyddande vikar och här kan man plocka blåbär till en läcker dessert. De södra och sydöstra skären bjuder på fina badplatser, här har vågorna slipat hållarna blanka och släta. På norra delen av ön finns två djupa vikar öppna mot söder. Dit går inte att komma med segelbåt det är besvärligt. Under hösten är norra delen av ön ett eldorado för lingonplockare.

Ovanför Röknesundet öppnar sig norra Vättern och nere i sydost ser man Lackaskär som en u-båt under dykning. In i land ser vi gården Hinstorp. Väster om huset växer ett stort Lövd-träd. Det sägs att den heliga Birgitta som vintertid gjorde både mång och långa ritter över den frusna sjön en gång stannade här och glömde sitt ridspö nerstuckt i snön. På våren slog det rot och här sedan fortsatt att växa. De stråk av bleke som man ibland ser på en annars så krusig vattenyta markerar de gator Birgitta red fram på och de betraktas fortfarande som heliga.





**Behöver Ni en ny
Trämast eller Bom?
i hög kvalité**

**Kontakta oss för vidare information
om vår tillverkning av master och
bommar i svensk kvistfri gran**

Mats Båtbyggeri HB
Kabelvägen 8
824 00 HUDIKSVALL
Tel. 0650/938 10

Ny Folkbåts-logo

DU SOM HAR IDEÉR. NU HAR DU CHANSEN
ATT KOMMA MED FÖRSLAG TILL EN NY
LOGO-TYPE FÖR SVENSKA FOLKBÅTSFÖR-
BUNDET. VI HAR JU FÖRSTÅS DET VÄL-
BEKANTA F:et. KAN VI UTVECKLA DET?
SKALL VI HA EN HELT NY SYMBOL?
TANKARNA KOM UPP PÅ ÅRSMÖTET I
GÖTEBORG I VINTRAS I SAMBAND
MED BESLUTET OM VÅR MEDVERKAN I
TIDNINGEN SEGLING.
MEDLEMMAR, TÄNK TILL OCH SKICKA IN
BIDRAGEN TILL:

JAN LYBECK
LÅNGÅSLIDEN 9
412 70 GÖTEBORG



KANSKE SÅ HÄR? (Förslag)

INTERNATIONELLT KALENDARIUM

Kieler Woche 22 juni -27 juni

Guldpokalen 29 juni -5 juli

Segelclub Eckenförde

tel sekretariat (Tyskland)043 51/811 43

tyvärr samtidigt som SM

Engelska Folkbåtsklubben firar jubileum

med regatta i Cowes i anslutning till

Cowes Week i mitten av augusti.Man har inbjudit

deltagare från Danmark,och vi har skrivit till

dom men väntar på svar.Intresserade ring Jan Lybeck!

Tyska mästerskapen är öppna och seglas

på Bodensjön, i Konstanz

1 - 6 September.

adress:Rolf Huber

Gottlieber Strasse 32

7750 Konstanz Västtyskland.

tel 07531/228 79

Sessanpokalen

Inbjudan har kommit från våra vänner i Finland

Seglingarna går i Nådendal,5-7 september.

Det är ju enlagsegling mellan klubbarna och

tilldelning av lånebåtar sker efter tillgång.

Kontakta Jan Lybeck!



Berra Gustafsson FS 1165 "RAMONA"

NORDISK FOLKEBÅD



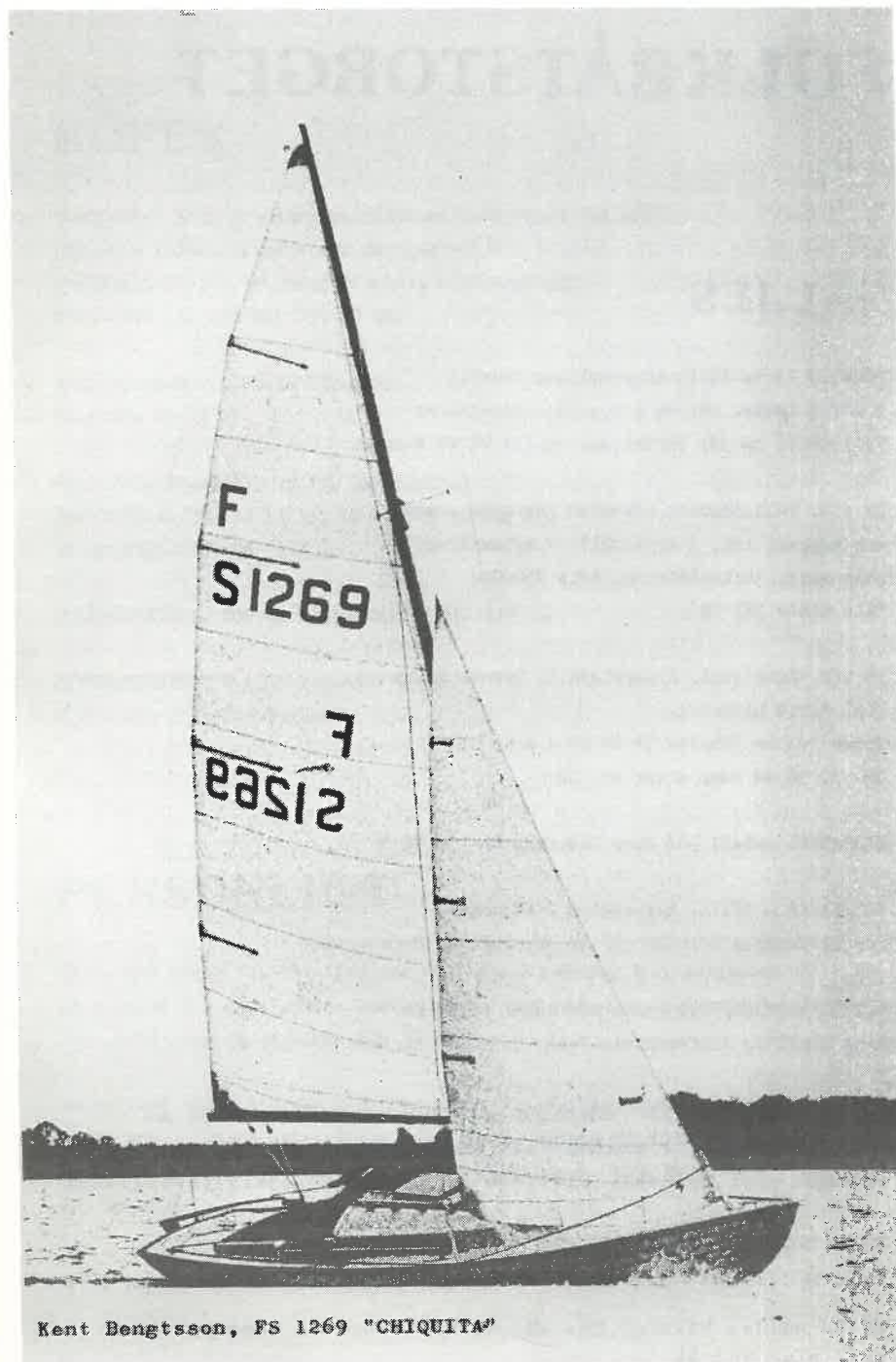
BRANDT-MØLLER
BÅDEBYGGERI
SKOVNÆS
DK-3630 JÆGERSPRIS
TLF. 02 - 31 06 77

Med mere end 30 års erfaring i bygning af Nordisk Folkebåde, kan vi fra eget værft tilbyde levering af folkebåde i følgende udgaver.

- Glasfiberskrog med teakdæk og mahognykahyt.
Individuel/standard apering.
- Træskrog (lærk) med teakdæk og mahognykahyt.
Individuel/standard apering.
- Mahognyskrog med teakdæk og mahognykahyt.
Individuel/standard apering.
- Samtlige træ-folkebåde kan alternativt leveres med glasfiberdæk lagt på playwood.

Indhent venligst tilbud og nærmere oplysninger om leveringsmuligheder.

Vi har transportmuligheder på fordelagtige vilkår med egen lastvogn.



Kent Bengtsson, FS 1269 "CHIQUITA"

FOLKBÅTSTORGET

SÄLJES

FOLKBÅT 1316, fullt kappseglingstrustad
2 ställ ingår, säljes p.g.a. Solingsatsning
Tel: 08-62 34 58, Christian, el. 14 28 80 Magnus

FS 658, fullständigt utrustad för både semester
och kappsegling. 3 krysställ, 2 spinnakrar,
stålvagga, täckställning. Pris 35000:-
Tel: 0141- 561 74

FS 120, fermissad, 2 segelställ, Suzuki motor
f.ö. fullt utrustad.
Tomas Ivanow Tel,08- 79 69 53 4 arb.
08- 30 36 44 hem, efter kl. 20

KRYSSSTÄLL Rebell -84 Jens Siebolds 08- 59 76 96

SEILMAGER - STÄLL, kappseglat 2 säsonger,
Per Wettergran Tel: 08- 52 11 32, dagtid Pris 4.500:-

ÖRTENGRENSTÄLL, 2st gamla men hela. 500:-/st.
Ring Birgitta Silfverhielm Tel: 0753- 885 11, arb 08- 779 10 00

FOLKBÅT 110 "ÖRNEN" amatörbyggd 1945, ägd sedan 1954 av
Oskar Emilsson. Framgångsrikt kappseglat.
Närmare uppl. på tel. 0143/104 82 eller 019/234157(Kvällstid)

FOLKBÅT SVAGGA, Folkbåtscentralen
Begagnad. Per Wettergran 08- 52 11 32 dagtid Pris 500:-

FS 92 säljes billigt, bra skick, fullt sem-och kappseglingstrustad.
Tel: 0140/160 44

KÖPES

Vantfäste, 5 kg Bruceankare, radiopojl, sjökort Gotland
och Göta kanal, livsele + lina, seglarställ 2 - delat i
god kvalité stl. 38. Ring Birgitta Silfverhielm
0753- 885 11, arb 08- 779 10 00.

Beg. Spinnaker, Leif Stålhammar
Tel: 08- 84 24 26

Beg. Folkbåtsställ, ej för kappsegling
Per Göthlin 08- 20 18 78, 08- 23 43 50 dagtid,
eller 0766- 502 08

FOLKBÅTSSTÄLL, Tor Axelsson tel: 0505- 115 16

SITTBRUNNSTÄLT till N.Folkbåt "Aphus"
0141- 193 95 Björn Carlsson

PERSONLIGT

Finns det någon folkbåtstjej som vill segla med mig till och/eller på
SM i Ystad i sommar? Gärna regelkunnig. Ring Birgitta Silfverhielm
Tel: 0753- 885 11, arb 08- 779 10 00

Medseglare säkes i olika perioder under min segling Stockholm -
Norge och tillbaka under tiden 1/6 - 15/9. Färden går via
Gotland, Öland, Bornholm, Danmark och Göta kanal. Ring Birgitta,
tel se ovan!

ÅRSMÖTE -86



ÅHM... SÅ VAR DET PROTOKOLLET
FRÅN FÖRRA MÖTET!!!



MASTFÖRSTÄRKNINGEN SKA
SITTA HÄR... ELLER VAR
DET DÄR



NU ÄR DET FAKTISKT
DIN TUR ATT PASSA
HONOM



Visst!



VÄNTA BARA TILL SM I VSTAD!



FS 693 "GABINA" , Olle Bengtsson



FS 1269 "CHIQUITA", Kent Bengtsson