

Stadgar för Sv. Folkbåtsförbundet

Omfattning: Svenska Folkbåtsförbundet består av folkbåtsklubbar vilka är anslutna till Svenska Seglarförbundet.

Syfte: Svenska Folkbåtsförbundet har till syfte att föredraga ärenden och tjänstgöra som remissinstans i folkbåtsfrågor inom Svenska Seglarförbundet m. m.

Uppgifter: a) Utgiva (om möjligt årligen) och fortlöpande föra ett aktuellt folkbåtsregister, b) Föredraga ärenden och tjänstgöra som remissinstans i frågor rörande Nordiska Folkbåten inom Svenska Seglarförbundet, c) Utgiva Skandinaviska Seglarförbundets bestämmelser för folkbåten samt till klubbarna distribuera SSF:s meddelande och cirkulär i den mån dessa berör folkbåten, d) Följa efterlevnaden av Skandinaviska Seglarförbundets bestämmelser och bevaka hur tolkningen av dessa bestämmelser

utvecklas, e) Samla och distribuera nyheter och erfarenheter om utrustning och inredning, f) Utöva rådgivande verksamhet i tekniska frågor, g) Göra propaganda för folkbåten och dess idé och verka för att äldre båtar ej blir handikappade, h) Stimulera intresset för kappsegling inom folkbåtsklassen genom förmedling av nya uppslag och organiserande av mästerskapsseglingar, i) I samråd med klubbarna fastställa det geografiska verksamhetsområdet för dessa.

Styrelse: Styrelsen väljes årligen och består av 2 ledamöter från varje klubb, som är ansluten till Svenska Folkbåtsförbundet. Styrelsen konstitueras sig själv. Teknisk kommitté bör utses.

Avgift: Bestämmer av styrelsen i samråd med klubbarna.

Sammanträde: Före varje seglardag.

Tekniska data

Svenska Seglarförbundet har på grund av ständiga förfrågningar bett mig än en gång meddela att det nya måttet på storseglet har trätt i kraft från och med denna säsong samt att det numera är tillåtet med sittrumssäck. Däremot har det inte kommit några nya bestämmelser i fråga om focken utan där gäller fortfarande de mått som finns beskrivna t.ex. i Svenska Folkbåtsförbundets matrikel. Vidare blev jag anmodad att framhålla att folkbåtsritningen numera kostar 300 kronor, varav 175 kronor tillfaller ingenjör Tord Sundén.

Folkbåtsbörsen

Den senaste noteringen på vår speciella börsmarknad är enligt uppgift från Svenska Seglarförbundet omkring den 10 maj

F 1086

Alltså en ökning från slutet på januari med 28 båtar.

Följande folkbåtar är till salu:

F 636, Barcarole,

Rolf Helgesson, 08/717 03 05

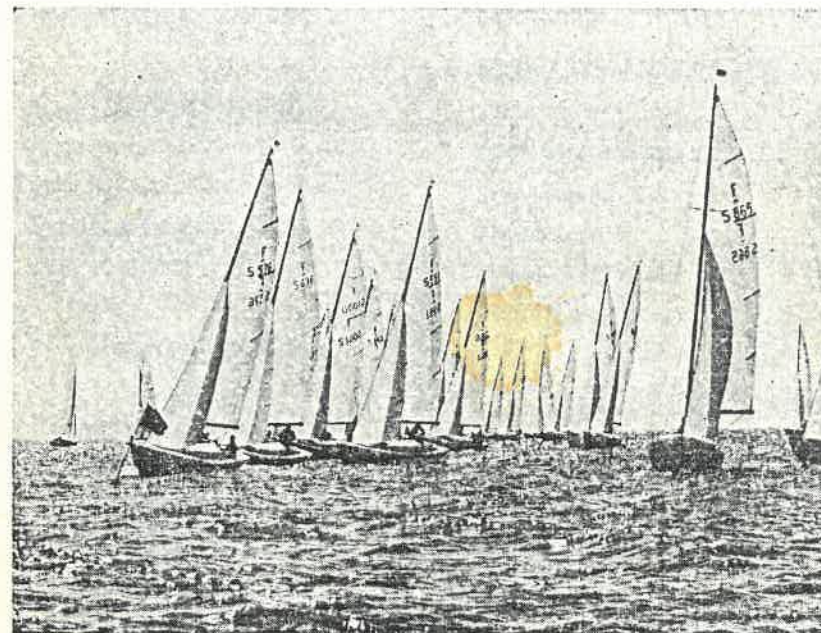
F 650, Miona, S. Englund, 08/717 17 78

F 865, Veneta VI, B. Larsson 08/717 20 26

FOLKBÅTSNYTT

Maj 1966

Medlemsblad för Svenska Folkbåtsförbundet



OSTKUSTENS FOLKBATSKLUBB

GÖTEBORGS FOLKBATSKLUBB

ÖRESUNDS

FOLKBATSKLUBB

BOTTENHAVETS

FOLKBATSKLUBB



ORGAN FÖR
SVENSKA
FOLKBÅTSFÖRBUNDET

*Detta nummer
innehåller bl. a.:*

En ny seglingssäsong

Utdrag ur protokoll från
Svenska Folkbåtsförbundets
sammanträde

Nyheter från västkusten

Minne från första SM:et

Kappseglingsreglerna

Något om segel och
segeltrimning

Tekniska data

Folkbåtsbörsen

Ordf. Nils Holmberg
Kaptensgatan 5 A
Nynäshamn
Telefon 0752/124 89

Redaktör och ansvarig utgivare:
Nils Egefors
Apoteket, Trosa
Telefon 0156/120 05

Postgiro 19 85 38

Omslagsbilden:

Första start vid SM-seglingarna i Nynäshamn 1965.

Utdrag ur protokollet från Folkbåtsförbundets sammanträde i Motala i mars 1966

Närvarande: Rolf Helgesson, Gunnar Elg, Nils Holmberg och Ragnar Danielsson från Ostkustens Folkbåtsklubb, Albin Forss och O. Lind från Öresunds Folkbåtsklubb T. Wikman och P. O. Carling från Göteborgs Folkbåtsklubb samt Bengt Eklund från Bottenhavets Folkbåtsklubb.

För kommande verksamhetsår beslöts att klubbarna skulle representeras i förbundet av följande medlemmar: Nils Holmberg och Gunnar Elg från ostkusten, B. Kollind och Albin Forss från sydkusten, Bengt Eklund och Sture Steiner från norrlandskusten och T. Wikman och P. O. Carling från västkusten.

Styrelsen fick följande sammansättning: Nils Holmberg, ordf., Gunnar Elg, sek. Övriga medlemmar utan funktion.

Till Teknisk Komité föreslogs: Ragnar Danielsson, ostkusten, Erik Olsson sydkusten och Yngve Unosson, norrlandskusten.

Ordföranden framhöll vikten av att fasta bestämmelser uppgjordes för kommande SM och DM och att dessa trycktes för att distribueras till alla arrangörer. Följande bestämmelser föreslogs:

a) Banorna: Olympisk typ, b) Banlängd: minst 10 distansminuter, c) Antal seglingar: 5 st., av vilka de 4 bästa räknas. I händelse av en inställd eller avbruten

segling räknas de 3 bästa. Om två seglingar inställes eller avbrytes skall samtliga 3 seglingar räknas. Minst tre seglingar måste genomföras. d) Poängberäkning: Den s.k. Sätreska metoden, e) Deltagare: Minst 8 startande båtar, f) Ansökan: Skall insändas till specialdistriktsförbunden och till Svenska Folkbåtsförbundet, g) Plaketter: Erhålles från distriktsförbundet eller genom Svenska Seglarförbundet, h) Inbjudan i sin helhet skall vara enligt RF:s bestämmelser.

Efter remissbehandling hos folkbåtsklubbarna skall dessa förslag ev. efter korrigering tillställas Svenska Folkbåtsförbundet för konfirmering.

Som arrangör för 1967 års SM utsågs Bottenhavets Folkbåtsklubb, med alternativ förläggning till Sundsvall eller Gävle.

Ragnar Danielsson redogjorde för ett nytt mättningsförfarande som han utarbetat samt rekommendation av mät-schema för mättningsnämnd. Förslaget skulle delges G. Plym för granskning.

Den s.k. vaggan för förstaget godkändes.

Beslutades att tidningen Folkbåtsnytt i fortsättningen skall vara ett organ för samtliga folkbåtsklubbar i landet.

Till slut tackade Albin Forss den avgående ordföranden Rolf Helgesson för ett gott arbete och hälsade den nye ordföranden Nils Holmberg välkommen.

Nyheter från västkusten

Från Per-Olof Carling har jag fått ett brev med några data som kan vara av intresse för Folkbåtsnyttts läsare. Först en presentation av

styrelsen för Västkustens Folkbåtsklubb.

Ordförande:

Tore Wikman, Dr Forselius gata 22,
Göteborg SV, tel. 031/20 51 11.

Vice ordförande:

Mogens Willumsen, Kungsbackaväg.
19, Mölndal, tel. 031/27 21 00.

Sekreterare:

Per-Olof Carling, Odinsplatsen 8,
Göteborg C, tel. 031/15 51 37.

Kassör:

Hugo Bogren, Patrullgatan 12,
Västra Frölunda, tel. 031/29 23 46.

Klubbmästare:

Leif Lehmann, Sörensens gata 6,
Göteborg Ö, tel. 031/25 90 07.

Utan portfölj:

Charles Stoltz, Slätvarsgatan 5,
Västra Frölunda, tel. 031/29 30 97.

Kappseglingsprogram

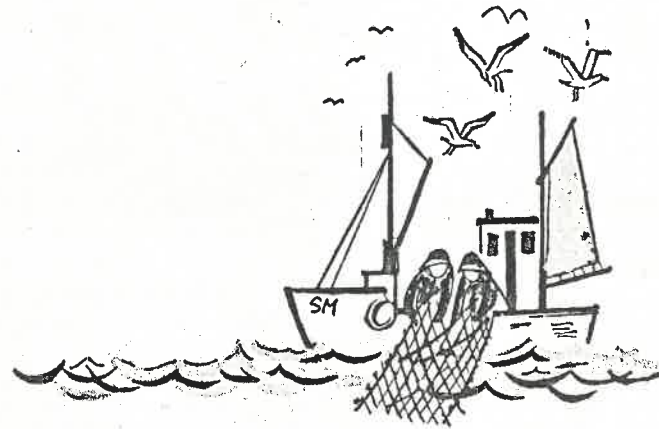
DM-tävlingarna går på den s.k. Aeolusbanan i Göteborgs södra skärgård den 11 och 12 juni.

En eskadersegling kommer att anordnas från Göteborg till Barsebäck i samband med SM-seglingarna, i vilka ett 15-tal båtar från Göteborgstrakten väntas delta.

De s.k. Internationella Stads-kappseglingarna med lånade båtar och egna segel kommer att äga rum den 3 och 4 september med utlovat deltagande bl. a. från Norrland.

Vårsammanträdet

Enligt Per-Olof Carling var den enda punkt på dagordningen som kunde vara av intresse för Folkbåtsnytt en ny diskussion av ett ständigt återkommande ämne: spinnakerfrågan. Man kunde denna gång spåra ett något större intresse, men även denna gång blev det avslag.



i väntan på ytterligare förändringar tog vi det lugnt och matkorgarna togs fram och tömdes på sitt innehåll.

Seglingarna förlöpte normalt med toppseglarna i spetsen följda av en och annan mindre båt som försökte sticka upp, men vi får se hur det går.

Startfartyget hade nu förflyttat sig till mållinjen och blivit målfartyg, och vi kunde nu bättre överskåda bland vilka segraren skulle sökas. Det stod nu klart att striden skulle stå mellan F 602 Sten Bertze, F 576 O. Westerberg och överraskningen F 771 Nils Holmberg (som stuckit upp).

Första seglingen hade vunnits av F 602 Sten Bertze, Uppsala, 2:a Nils Holmberg F 771, Nynäshamn och 3:a O. Westerberg F 576, Stockholm.

Vad som hände under de övriga fyra seglingarna, där rollerna blev ombytta, är känt av de flesta.

Den tredje seglingen är dock värd att minnas. Vid denna blev det allmän omstart och härav följde att den s. k. "en-minutsregeln" skulle tillämpas. Men

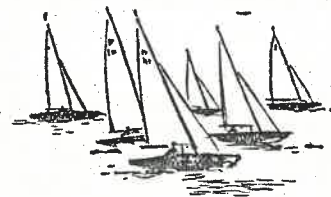
då blev det ordning på torpet, startlinjen formligen brändes för de startande, underbart för funktionärerna, en härlig start. Beklagligt var det för de två båtar, som råkade ut för diskning. De hade nämligen kommit i läge bakom startfartyget, så att de ej kunde se den förlängda startlinjen. Men diskningen togs med gott humör utan protest. (Risker får ej tagas.)

En liten episod värd att minnas: Den nye SM-mästaren anade tydligen oråd när han lade till i hamnen för han försökte hålla sig undan i det längsta. Men det hjälpte inte, för när vi fått tag i honom åkte professorn under publikens stora jubel i böljan den blå. Väl uppkommen fick han mottaga våra hjärtliga gratulationer.

Ett förnämt och väl redigerat första SM var slut och alla var belättna

Punkt och slut.

Albin Forss



en regelrätt förhandling vars förlopp skall följa de bestämmelser som står i ett särskilt PM i slutet på regelboken. Det är endast i två fall som en seglingsnämnd kan diskvalificera en båt utan förhandling, nämligen om den underlåter att starta eller gå i mål på rätt sätt. (Regel 73.1.a) samt regel 70.2.)

Ifall en kappseglare anser att seglingsnämndens domslut är felaktigt, kan han besvära sig hos Svenska Seglarförbundet senast fyra veckor efter domslutet. Avgiften är 25 kronor. Som man kan finna både i svenska och engelska besvärsmål, får ofta den enskilde kappseglaren rätt i högsta instans. Bestämmelserna om besvär finner vi i reglerna 77 och 78.

Detta var alltså i största korthet något om de mera allmänna reglerna. Vad som mest intresserar en kappseglare är naturligtvis reglerna i del IV som handlar om Seglingsregler vid skärande kurser. Det är här som vi finner hur båtar skall manövreras när de kommer i närheten av varandra och de är utformade både ur säkerhets- och ur rättvisesynpunkt. Dessa regler avlöser de vanliga sjövägsreglerna så snart en båt som avser att kappsegla börjar segla omkring i närheten av startlinjen. Men en båt kan inte diskvalificeras enligt dessa regler utom under den tid den kappseglar, alltså under tiden fem minuter före egen start och tills den gått i mål och lämnat målområdet. (Se för-

ordet till del IV och regel 31, Diskvalificering.)

Även i del IV kan man dela upp reglerna i allmänna och mera speciella regler. Till de förstnämnda skulle man då kunna hänföra reglerna i avdelning A, Alltid gällande regler. Regel 31, Diskvalificering, har jag redan i korthet berört här ovan. Regel 32, Att undvika kollisioner, har i 1965 års regelsamling fått en helt annan formulering. Det visade sig nämligen att den föregående regeln kunde ge upphov till orättvisa domslut, eftersom en båt med rätt till väg kunde bli diskvalificerad även vid en lindrig kollision med den felande båten. Numera gäller det endast för en båt med rätt till väg att undvika en kollision som kan förorsaka allvarlig skada. För att endast nämna ett exempel har man enligt de senaste reglerna rätt att stå på mot styrbords lovarsmärke vid en bidevindsstart även om man därvid skulle råka vidröra en från lovalt kommande s.k. grosshandlare.

Vad regel 35, Anrop, beträffar har det väl redan tidigare varit klart att man bör göra anrop så snart som man gör en manöver som inte kan förutses av den andra båten. Till tidigare i reglerna särskilt anbefallda anrop,

- a) att rorsmannen på en lovarsbåt vid en lovningsmanöver skall ropa "mast tvärs" när han befinner sig tvärs masten på läbåten,
- b) samt att läbåten vid segling för dikt bidevind och för samma halsar som en lovarsbåt skall ropa "plats för

farlig för lovartsbåten, ifall den s.k. en-minutsregeln gäller.

Regel 38, Lovningsregeln, innehåller ett av de få undantagen från regelsamlingens strikta prosa. Redan i början på regeln finner vi nämligen ett mycket talande och "måleriskt" uttryck för en läbåts rätt att efter starten försvara sin lovarssida: den får lova "som den behagar". Jag undrar om inte folkbåtsseglarna är lite för snälla i det fallet. I andra klasser lär det vara hårdare tag.

En regel som det nog har syndats mot ganska mycket tidigare är regel 39, Att segla lägre än tillbörlig kurs efter starten. Man kunde ofta se en båt klar för om eller en lovartsbåt falla ner mot en båt som försökte gå om i lä utan att beakta det reglementsenliga avståndet båtlängder. I denna regel har det nu skett en viktig förändring, nämligen så att man vid bidevindssegling har rätt att falla mot läbåten även om avståndet är mindre än det ovannämnda. Vid öppen vind gäller fortfarande den gamla bestämmelsen.

Regel 40, Båt med rätt till väg lovar före starten. I den trängsel som i allmänhet råder före starten har det som en säkerhetsåtgärd bestämts att en båt endast får lova långsamt. I stället har före starten läbåten den fördelen att den får lova så snart dess stormast befinner sig framför rorsmannen på lovartsbåten och behöver alltså inte, ifall lovningsrätten tillfälligt förlorats, först göra sig kvitt överlappen för att ånyo få rätt att lova.

Regel 41, Att stagvända eller gippa. Detta är en regel som regelförfattarna fortfarande inte är riktigt belåtna med. Det har t.ex. vid olympiaderna visat sig att de flesta protestfallen gällt just denna regel. Särskilt vissa båtar, t.ex.

drakar och 5:5-or, kan ju stagvända på en femöring och kan därför fullt regel-mässigt göra manövern så nära en annan båt att stor risk föreligger för en kollision, särskilt i hårt väder.

Regel 42, Rundning eller passering av märken eller hinder. I 1965 års regler har det skett en verkligt betydelsefull ändring, då det för första gången i reglernas historia har införts ett bestämt avstånd från ettärke eller ett hinder som skall gälla som riktpunkt när det gäller rätten att begära plats. Man måste nämligen ha etablerat en överlapp innan den främre båten är två båtlängder från märket eller hindret för att kunna begära plats. Det är kanske inte så många som vet att upphovsmannen till denna viktiga ändring är den danske segelmakaren och jolleseg-laren Paul Elfström, som under flygturen till olympiaden i Tokio kastade fram förslaget till några s.k. regel-profeter.

Regel 43, Dikt bidevind, anrop om plats att stagvända vid hinder. Enligt vad erafenheten visat, fungerar denna regel mycket bra, kanske beroende på att den är så självklar. På grund av ett misstag har uttrycket "för samma hal-sar" utelämnats i regeln och man bör därför tillfoga dessa ord efter orden "dikt bidevind" i början på regeln.

På grund av det begränsade utrym-met i vår lilla tidning har jag som synes måst göra den här genomgången av reglerna så kortfattad som möjligt. En utförligare orientering av ändring-arna i 1965 års regler kan en intresserad kappseglare finna i en artikel, författad av Ole Westerberg, och införd i Folk-båtsnytt nr 3/1965.

Nils Egefors



och därmed dels få fram buken närmare masten och dels göra seglet planare. Lowell North i synnerhet fäste stor vikt vid denna metod som ju under senare år även börjat användas på en del folkbåtar.

- 3) Justerbart läge på skothornet. Denna metod är naturligtvis välkänd för alla kappseglare, vilket inte hindrar att det är många som inte bryr sig om att använda den.

Bland övriga metoder för utplaning av storseglet kan särskilt framhållas att en framstående holländsk segelmakare var speciellt entusiastisk för användning av blixtlås. Jag tror det var Örtengrens segelmakeri som var pionjär här i Sverige för denna metod och bl.a. sydde blixtlås på åtskilliga folkbåtssegel. Efter en tid förbjöds denna trimningsmetod och nu efteråt kan man ju fråga sig vad det fanns för vägande skäl för detta förbud. Om blixtlås även i fortsättningen fått användas skulle folkbåtskappseglarna kunnat spara in åtskilliga tusenlappar. Det skulle väl kunna vara en betydelsefull uppgift för det nyligen omorganiserade Svenska Folkbåtsförbundet att försöka få detta förbud upphävt.

Slutligen var det några av de intervjuade som rekommenderade en ungefär liknande metod för nedstraffning av

förliket på focken som den nyss omtalade metoden med Cunningham-hålet för sträckning av förliket på storseglet. Främre delen av focken sys som en lös fäll runt wiren och om man gör denna fäll elastisk kan man efter behag sträcka eller släppa efter på den.

Men när skall man då använda ett bukigt segel och när skall man plana ut det? Några av segelmakarna gav också svar på den frågan men endast mycket flyktigt och endast när det gällde dikt bidevindsegling. När man seglar på kryssen menade de att man skulle ha storseglet så plant som möjligt i

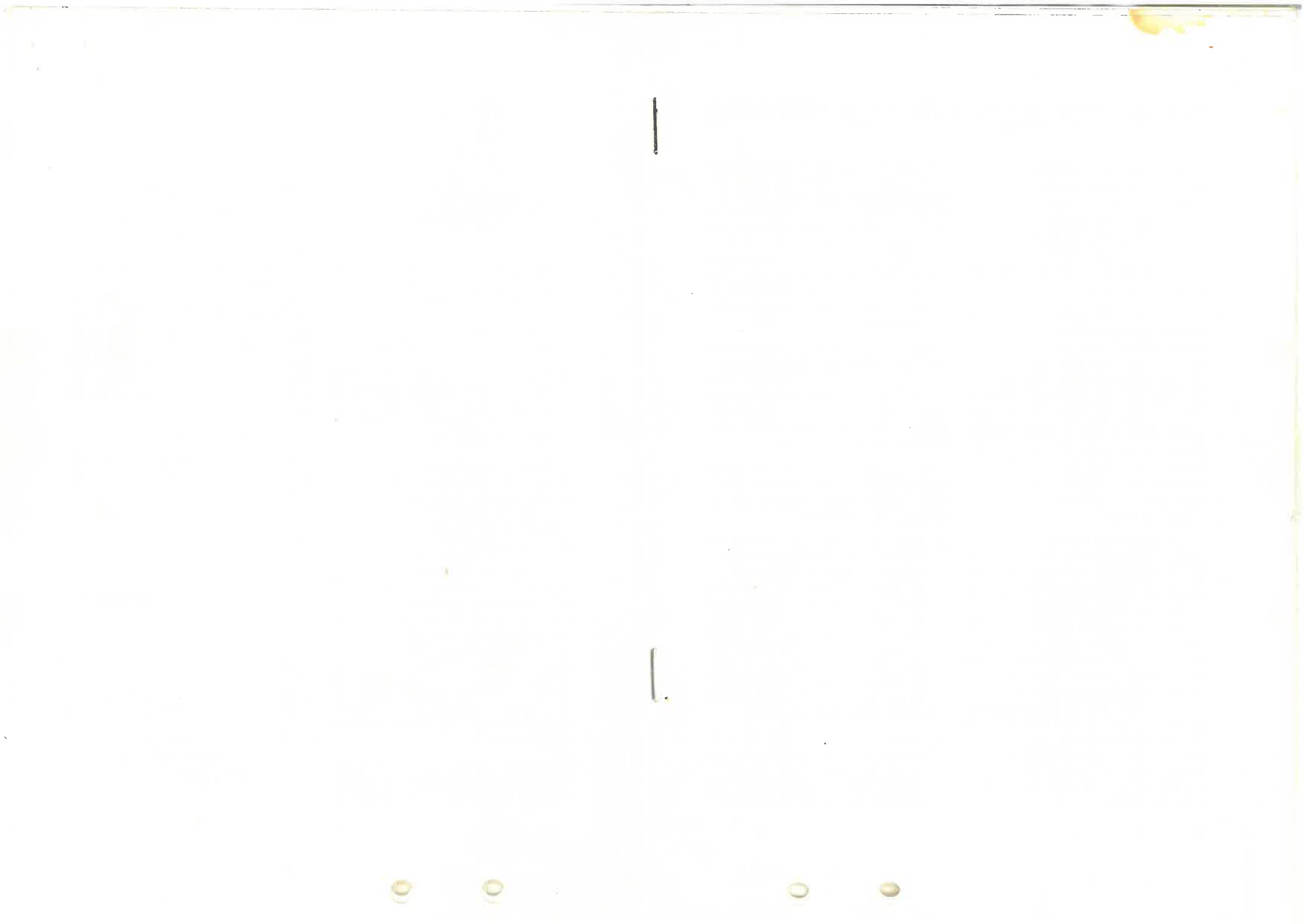
- a) hård vind och smult vatten.

Sedan skulle man göra seglet allt bukigare efter följande vind- och sjöförhållanden:

- b) lätt vind och smult vatten,
c) hård vind och grov sjö,
d) lätt vind och grov sjö.

Nils Egefors





Något om segel och segeltrimning

Jag träffade förra sommaren en känd och mycket framgångsrik seglare och kom då bl.a. in på frågan vad han ansåg att hans framgångar berodde på. Jag fick då det kanske något tillspetsade svaret att utgången av en kappsegling beror till 60 % på seglet och till 40 % på rorsmannen.

Det verkar för närvarande som om intresset för segel och segeltrimning har väckts till liv runt om i världen, i varje fall om man skall rätta sig efter in- och utländska segeltidskrifter. Vår egen Till Rors har ju haft en intressant serie om segelriggar och i den amerikanska Yachting, den engelska Yachting World och den tyska Die Yacht har jag funnit inte mindre än sex artiklar om segelduk och segeltillverkning i form av intervjuer med berömda segelmakare i respektive länder.

Det skulle varit mycket frestande att göra en sammanfattning av dessa artiklar i Folkbåtsnytt men denna gång räcker tyvärr inte utrymmet till. Jag skall därför här, med tanke på sommarens kappseglingar, endast nämna något om vad dessa segelspecialister framhåller i fråga om segeltrimning. Deras åsikter i denna fråga innebär inget nytt för svenska folkbåtsseglare men det som i mitt tycke är viktigt är att de förs fram av personer som inte bara är teoretiskt väl skolade beträffande segel utan av vilka en del också själva är skickliga kappseglare, t.ex. Lowell North från Kalifornien som en gång varit världsmästare i starbåt.

Lowell North anser att segelmakarna fortfarande vet alldeles för litet om segeltillverkning. Själv lägger han varje år ner 100.000-tals kronor på forskning och ute på den väderleksstabila San Diego-bukten har han ständigt två båtar som ligger och kör sida vid sida för att försöka få fram allt bättre segel. Han är övertygad om att det kommer att ta minst tjugo år innan segelmakarna har lärt sig att göra riktigt bra segel.

Ett genomgående drag i intervjuerna har varit att samtliga segelmakare ansett att man så småningom bör komma fram till ett segel som kan användas i alla väder. Seglet skulle då från början vara ganska bukigt men sedan genom olika metoder kunna göras planare.

De metoder för att göra ett bukigt segel planare som har kommit fram i dessa artiklar bygger framför allt på följande tre hörnpelare:

- 1) Böjlig mast. Det var jolleseglarna som för ca 12 år sedan mera allmänt började använda en böjlig mast för att plana ut storseglet. Sedan har metoden också blivit vanlig bland starbåtarna och även bland medelstora båtar som inte har alltför kraftiga master och som framför allt har förstag som inte går i topp. Folkbåten har alltså alla förutsättningar för att med goda resultat kunna använda denna metod.
- 2) Cunningham-hålet. Detta är efter namnet på uppfinnaren benämningen på den extra ögla ett stycke ovanför halshornet på storseglet som användes för att straffa ner förliket

stagvändning" vid ett hinder, har numera tillkommit den bestämmelsen

c) att man även bör göra anrop då man begär plats för märken eller hinder.

Nu tror jag att vi har inringat de viktigaste reglerna i hela regelsamlingen, nämligen de mera speciella reglerna i del IV, de regler som över huvud taget gör det möjligt för båtar att manövrera i närheten av varandra även under svåra förhållanden. Det är naturligtvis välbekant för alla kappseglare och jag skall därför här nöja mig med att dels framhålla några väsentligheter och dels visa på några ändringar i den senaste regelsamlingen. I detta sammanhang skall jag kanske passa på att tala om att jag naturligtvis ytterst gärna — i den mån jag kan — skall hjälpa en kappseglare att klara upp ett besvärligt regelproblem. Det går bra att antingen skriva eller ringa. Telefonnumret är 0156/120 05 och postadressen Apoteket, Trosa.

Den viktigaste regeln och också den som förorsakar det största "manfallet" bland kappseglande båtar är utan tvekan regel 36, Styrbordsregeln. Ett brott mot denna regel är mycket lätt att påvisa och det har under årens lopp varit ett otal kappseglare som dyrt fått betala en kanske ofta omotiverad chansning. Med tanke på att de tre undantagen från regeln är relativt sällsynta skulle man önska att det framför varje kappseglare lyste en neonskylt med följande ord med stora bokstäver:

**NÄR TVÅ BÅTAR SEGLAR FÖR
OLIKA HALSAR MÅSTE ALLTID
BABORDSBÅTEN HÅLLA UN DAN
FÖR STYRBORDSBÅTEN.**

För säkerhets skull skall jag här genast tala om de tre undantagen från regeln.

- 1) När en båt startat för tidigt och återvänder för omstart skall den hålla undan för alla båtar som startat riktigt.
- 2) När två båtar seglar för öppen vind mot ettärke i lä, har en yttre styrbordsbåt skyldighet att ge en överlappande inre babordsbåt plats vid märket.
- 3) Om i stället den inre båten i fall 2 ovan seglar för styrbords halsar och den yttre för babords samt om den förstnämnda måste gippa för att inta tillbörlig kurs mot nästaärke, är den tvungen att gippa så snart den fått plats och har alltså inte rätt att stå på trots att den är styrbordsbåt. Detta sista undantag har tillkommit i den senaste regelboken.

Regel 37, Lä- och lovartsregeln. Jag skall här endast nämna en situation före starten som är ganska vanlig. Numera är det ju mycket populärt att vid en bidevindsstart gå fram till styrbords lovartsmärke en stund före skottet och sedan slöra ner utefter linjen tills signalen går. Ifall det då ett stycke ner på linjen kommer en båt med en skärande stadig kurs från lä för samma halsar, har den rätt att stå på och tränga lovartsbåten utanför linjen och själv inta den åtrådda platsen utefter linjen. En sådan situation är naturligtvis särskilt

Kappseglingsreglerna

Trots att folkbåtskappseglare, åtminstone enligt mina erfarenheter från kappseglingar på ostkusten, under senare år visat prov på en god kännedom om reglerna och deras tillämpning, skulle det kanske i alla fall inte skada med en liten uppfriskning av kunskapsförrådet i detta ämne inför den stundande säsongen. Jag tänkte därför ge en kort redogörelse för de viktigaste reglerna, med särskild tonvikt dels på de regler som jag själv har funnit vara speciellt aktuella under de gångna årens kappseglingar och dels på de regler som förra året fick en något annorlunda formulering.

Först en orientering om några viktiga mera allmänna regler. Alla nytillkomna kappseglare måste givetvis börja med att lära sig definitionerna som vi finner allra först i regelboken. Det är meningslöst att studera övriga regler ifall man inte vet vad som menas med de begrepp som ständigt återkommer.

Beträffande regel 3, Seglingsföreskrifterna, räcker det väl med kommentarer till den ifall man frågar sig hur många kappseglare som under årens lopp gått miste om fina pokaler därigenom att de inte i god tid före en kappsegling noggrant läst igenom föreskrifterna, särskilt naturligtvis ifråga om banans sträckning.

Vad angår regel 4, Signalerna, kan man kanske i någon mån förvåna sig över att det finns många kappseglare som inte känner till att två ljudsignaler omedelbart efter starten betyder allmän omstart och som därför står på och sen har svårt att hinna tillbaka till den nya

starten. I regel 4.4.d) finner vi vidare att det har tillkommit en ny bestämmelse i 1965 års regler angående signalerna vid starten. Ifall det skulle råka bli fel tidsintervall mellan varningssignalen 10 minuter före starten och förberedelsesignalen, skall man rätta sig efter den sistnämnda och starten skall alltså gå exakt 5 minuter efter denna signal.

Regel 52, Beröring av märke, tillhör samma kategori av s. k. gentlemannaregler som regel 33, Att utgå ur kappsegling. Det bör vara en självklar sak för en sann sportsman att om man har vidrört ett märke av egen förskyllan eller om man inser att man har begått ett fel mot reglerna, skall man omedelbart sätta flagg och avbryta kappseglingen.

Men om man blir tvingad mot ett märke av en annan båt, kan man klara sig genom att protestera. Därmed har vi kommit in på ett mycket viktigt kapitel, nämligen bestämmelserna om protester och besvär, som vi finner i del VI. Tråkigt nog nonchaleras nog dessa bestämmelser ibland, särskilt på mindre kappseglingar, både av seglingsnämnder och kappseglare.

En kappseglare skall vara noga med att vid en protest genast sätta en protestflagga. En seglingsnämnd har inte rätt att godkänna en protest ifall inte denna bestämmelse har iakttagits. (Obs. en näsduk eller liknande kan inte godkännas.) Efter återkomsten till hamnen skall en skriftlig protest inlämnas enligt ett formulär som finns i regel 68.d).

Seglingsnämnden skall därefter utlysa

Minne från första SM:et ombord från start- och målfartyget

Att det gäller "Folkbåtar" jag skulle försöka skriva något om är ju klart. Vad ligger då närmast till hands än att "glimta" lite om vårt första SM som jag ville snoka lite i på närmare håll. Med gästen Krister vid ratten startade vi vår 60-milafärd från Malmö till Nynäshamn.

Till Nynäshamn anlände vi i god tid före startskottet, som vi emellertid inte skulle lystra på som icke startande. Så småningom ramlade vi på anläggningarna för tävlingen i fråga, som skulle bli mitt första intryck av Sveriges första SM i folkbåtsklassen. Någon hamn i ordets rätta bemärkelse saknades, men i stället var utlagda ett antal bryggor avsedda endast för deltagare. Vid dessa bryggor hade varje deltagare sin givna plats med sitt nummer angivet. Allt praktiskt och bekvämt men dyrt. Av övriga arrangemang beundrar jag särskilt ett väl fungerande sekretariat, som särskilt under seglingarna kunde lämna upplysningar om läget från banan, tack vare den radioförbindelse som var anordnad av Nynäshamns radioamatörer med start och målfartyget.

Lördagen den 17/7 1965 var seglarna tidigt igång med sina båtar för att få onödig utrustning i land och att få dem så lätta som möjligt, det gällde ju ett Svenskt Mästerskap, och alla ville ju göra sitt bästa.

Första startskottet skulle gå kl. 12.00 och eftersom startlinjen var belägen 4—6 distansminuter från hamnen gav sig seglarna tidigt iväg. Så småningom anlände skeppare Hans Larsson från Yxlö med sin fiskeskuta som skulle vara tillhåll för funktionärsstaben i många timmar. Ombord på skutan befann sig förutom skepparen fem herrar och två damer (sekreterare).

Under färden ut till slagfältet var det god tid att studera deltagarlistan som upptog 40 namn. Av de anmälda som saknades vid starten sökte jag förgäves efter F 756 "Slaghöken" från Karlskrona, som på något sätt hade försenats. Dess rorsman skulle varit den i våra trakter kände seglaren Lars Johansson, men jag tror säkert att han tar skadan igen 1966 i Barsebäck. Jag saknade även 780 "Tatjana" från Göteborg. I och med detta blev inte västkusten representerat, men jag tror säkert att västkusten kommer igen (se upp!).

Tiden var strax inne för start och spänningen var stor på startfartyget. Skulle starten lyckas eller skulle det bli omstart? Men tjå, där gick startskottet och seglingsnämnden kunde andas ut efter den lyckade starten. Eftersom det var krysstart var det intressant att se de olika båtarna segla sina egna vägar. Efter hand skildes de olika grupperna åt och chansade för att komma först till rundningsmärket.

På startfartyget följde man den vidare utvecklingen på kappseglingsbanan och

Sammanträde med Ostkustens Folkbåtsklubb

Styrelsen för Ostkustens Folkbåtsklubb sammanträdde i Nynäshamn den 4 maj, varvid ordföranden Nils Holmberg redogjorde för den nyligen genomförda omorganisationen av Svenska Folkbåtsförbundet. Därefter kom diskussionen huvudsakligen att röra sig om sommarens kappseglingar i Ostkustens Folkbåtsklubbs regi.

Som omtalades i förra numret av Folkbåtsnytt skall DM för Stockholmsområdet arrangeras i samarbete mellan OFK och Saltsjöbadens båtklubb och äga rum den 18 och 19 juni vid Sandholmarna i södra Ingaröfjärden. Anmälningsblankett och inbjudan bifogas separat.

Lagkappseglingen för tvåmannalag, gällande Trygg-Fylgias vandringspris, skall finalseglas på Svenska Yachtklubbens distanskappsegling Saltsjöbaden—Sandhamn den 20 augusti. Uttagningsskappseglingar skall dessförinnan ha ägt rum i de olika segelsällskapens regi.

Tävlingen om Tom och Ulf Nyströms vandringspris skall äga rum i Nynäshamn den 18 september och ha formen av en skärgårdskappsegling i utlånade båtar. Inbjudan har utgått till samtliga som tidigare har in-teckningar i vandringspriset. Ev. återstående båtar kommer att seglas av andra speciellt inbjudna seglare, varvid hänsyn skall tagas till värdefulla meriter i arbetet för folkbåtens fromma.

Poängberäkningen för den s. k. rankinglistan, gällande Rös-Marins vandringspris har i år fått en en något

annorlunda utformning. Poäng skall nämligen räknas för pristagare vid samtliga öppna kappseglingar inom Stockholmsområdet.

Från Christer Egnell hade till Ostkustens Folkbåtsklubb inkommit en skrivelse som var starkt kritisk mot den ståndpunkt som styrelsen för folkbåtsklubben intagit i spinnakerfrågan vid förra sammanträdet. Skrivelsen som var för lång för att kunna införas i Folkbåtsnytt gick i huvudsak ut på att de unga folkbåtskappseglarna ville ha spinnaker under det att de äldre var emot den. Han ville vidare att det skulle anordnas försökskappseglingar med två klasser, en med och en utan spinnaker, för att man därigenom skulle kunna få en uppfattning om intresset för denna nya form av segelutrustningen. Vad en ev. riggförstärkning beträffar påstod han att man i Finland, där man allmänt kappseglar med spinnaker, ej haft några problem i det fallet. Han ansåg inte att kostnaden för en spinnaker borde spela någon roll, eftersom folkbåten i alla fall var så dyr. Han erkände att gastfrågan var ett problem men att den inte var av avgörande betydelse. Vi borde inte vänta på de erfarenheter som neptunkryssarna kommer att få av kappsegling med spinnaker, eftersom folkbåtar och neptunkryssare är så helt skilda båttyper.

I detta sammanhang skulle redaktören för Folkbåtsnytt vilja påpeka att inlägg i aktuella ämnen naturligtvis är mycket välkomna och givetvis kommer att införas i tidningen, om de är korta och sakliga. An en gång adressen: Apoteket, Trosa.

Inför en ny kappseglingssäsong

Efter en sällsynt lång, kall och dystervinter kan man nu äntligen i början på maj, när detta skrives njuta av sol, värme och milda västanfläktar. Och vi båtägare, som tidigare gått och haft dåligt samvete för att vi inte satt i gång med båtutrustningen på grund av kylan, har nu haft ett par drömveckor på varven med idealiskt väder både för förarbeten och målning. Ja detta att själv utrusta sin båt är naturligtvis delvis ett mycket hårt arbete men samtidigt är det något som en sann båtälskare inte vill gå miste om. Det är inte bara det att man lär känna sin båt från kölen upp till masttoppen och vet att man efter sin förmåga har gjort allt för att försöka få den i perfekt form utan det är också en lång och trivsamt samvaro med seglarkompisarna, som man under den övriga delen av året kanske inte får så mycket kontakt med.

När dessa rader läses har väl de flesta seglarna redan fått sina "sjöben" för året och kanske också hunnit göra de första trimningarna av båten inför den stundande säsongen, som ju verkar mycket lovande ur kappseglingssynpunkt med de självklara topparna SM i Barsebäck de danska jubileumskappseglingarna och de talrika DM-tävlingarna runt om i landet. Det är ju tyvärr så att endast ett fåtal folkbåtar från mellersta och norra Sverige har en möjlighet att ställa upp på stortävlingarna i Skåne och Danmark. Men då får vi övriga trösta oss med den säkra förvisningen att lokala kappseglingar och mindre regattor ofta kan vara minst lika spännande och intressanta som de stora evenemangen.

Enligt ett beslut vid Svenska Folkbåtsförbundets sammanträde i Motala i mars månad i år skall Folkbåtsnytt i fortsättningen vara ett organ för alla folkbåtsseglare i landet. Eftersom denna ändring har kommit lite plötsligt få läsarna överse med att detta första nummer i den nya rollen kommer att gå i de gamla hjulspåren. Denna gång har jag fått vänliga bidrag från Albin Forss i Malmö och Per-Olof Carling i Göteborg men i fortsättningen hoppas jag att jag skall få hjälp med innehållet även från andra folkbåtsklubbar.

I förhoppning om att vi efter sex dåliga somrar äntligen skall få en varm och vacker seglingssommar ber jag att få tillönska alla folkbåtsseglare ett uppriktigt "lycka till" inför den stundande säsongen.

Nils Egefors

