

R

Folkbåtsnytt

Väst kustens Folkbåtsklubb Syd kustens Folkbåtsklubb Vätterns Folkbåtsklubb Ost kustens Folkbåtsklubb Bottenhavets Folkbåtsklubb 1980

Nr 2

LILRIK. 2 862618. 1800



Detta nummer är tryckt i 1200 ex och framställt av
Ostkustens Folkbåtsklubb. Redaktionen har bestått av:

Marianne Fransson
Britt-Marie Lennmark
Calmagnus Melldahl
Gunnar Mörck
Anders Vedin

Vi på redaktionen vill gärna på detta sätt tacka alla
som bidragit till innehållet i detta nummer. Tack ska ni ha.

Omslagsbild: Största SM-klass igen bland kölbåtarna.
Foto: Pelle Borg

Gynna våra annonsörer. De gynnar ju oss.

FOLKBÅTSNYTT

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

Ordförande, SFF

Anders Olsen
Östra Ekdalsgatan 49
593 00 Västervik

Tfn 0490-326 66

Kontaktmän

VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Bengt Jarfelt
Prilyckegatan 67
425 32 Hisings-Kärra

Tfn 031-57 49 57

OSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Olle Lennmark
Sandviksvägen 164
162 40 Vällingby

Tfn 08-89 87 80

VÄTTERNES FOLKBÅTSKLUBB

Anders Jarl
Vändgatan 3
591 00 Motala

Tfn 0141-119 77

SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Jan Backman
Davidhallstorg 6
211 45 Malmö

Tfn 040-12 45 46

BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB

Nils Norrbin
Artelerigatan 26
871 00 Härnösand

Tfn 0611-172 15

ORDFÖRANDESPALTEN

SPLITTRINGEN

Svensk kappsegling är splittrad på för många klasser. 25 klasser har eget SM, och lägger man till att många klasser dessutom har Junior-SM och Internationellt lag-SM stiger siffran till 36 stycken Svenska Mästerskap i segling. Lokala regattor omfattar ofta en mängd klasser med genomgående små startfält eller, såsom fallet ofta är på landsorten, några mycket magra entypsklasser och en stor LYS- eller Scandiacapklass. Alla håller nog med om att denna splittring är olycklig.

Hur har det blivit så här? Plastbåtar måste göras i någorlunda stora serier, men samtidigt måste båttillverkarna hela tiden komma med nya båttyper eftersom marknaden ganska snart blir mättad på en viss modell. Ett visst modetänkande har också börjat florera. Resultatet har blivit en mängd halvstora klasser som ofta har ett mycket begränsat spridningsområde geografiskt. Människan är (tack och lov) en individ och olika människor föredrar olika båtar. Ja, listan på orsaker till den nuvarande splittringen kan säkert göras mycket längre.

Det är nog svårt att utpeka någon särskild bov. Vi har fri företagsamhet och båtindustrin kan väl knappast lastas för utvecklingen. Ibland upplever jag det dock som stötande då man i reklamen vänder sig till kappseglarna med båtar som rimligtvis aldrig kan bli vare sig stora entypsklasser eller havskappseglare.

Båttidningarna skriver väl förmodligen det som folk vill läsa, men för kappseglingsdel vore det nog bra om man skrev lite mer om vad de stora kappseglingsklasserna har för sig.

Seglarförbundet har ett stort ansvar i denna fråga, men det är ju till syvende och sist vi vanliga seglare som, via våra klubbar, utformar Seglarförbundets politik. Möjligtvis kan man tycka att Bankkappseglingskommittén eller styrelsen kunde ha gjort mer för att väcka debatt i frågan.

VAD KAN MAN GÖRA?

Det är alltid lättare att kverulera än att försöka komma med konkreta förslag då någonting gått snett. Att man på centralt håll i Seglarförbundet är medveten om problemet framskyttade bl a i samband med One-design-off-shore-frågan. Hela detta förslag var dock enligt min uppfattning mindre bra.

Det är en svår fråga det här och alla förändringar medför troligen att några blir trampade på tårna även om man har en lång övergångstid. Att centralstyra, t ex genom att rekommendera vissa båttyper, är jag emot. Jag tror på en sund konkurrens mellan båtklasserna på lika villkor. Kappseglarna bör få välja den klass som attraherar dem bäst pga båtens egenskaper eller klassens aktivitet på kappseglingsbanorna och i klassförbundet osv.

För att koncentrera kappseglandet till ett mindre antal klasser, med påföljande större startfält i dessa, bör dock stora aktiva klasser gynnas mer än som nu sker. Alla klasser, gamla som nya, stora som små,

ska dock ha samma möjlighet att arbeta upp sig till en aktiv klass.

Båtpressen bör känna sitt ansvar för svensk kappsegling och skriva mer om de stora aktiva klasserna. Seglarförbundet bör uppmärksamma de stora klasserna mer genom att t ex skriva mer om dem i SSF-bulletinen.

Att ha 36 SM i segling bidrar till splittringen och är olyckligt även ur andra synpunkter. Om nuvarande SM-regler gäller är det stor risk att vi kommer att ha 50 SM i segling om några år. Ett 10-tal borde vara nog. För att få utlysa SM i en klass fordras idag att ett visst minimiantal båtar (för 3-mansbåtar 20 stycken) deltar i klassmästerskapet två år i rad. SM-värdigheten behålls sedan så länge samma minimiantal startar på SM. Det vore olyckligt att bara höja detta minimiantal eftersom det skulle medföra att en klass aldrig skulle kunna lägga ett SM i en mindre aktiv del av landet.

Vad man i stället bör göra är att införa ett krav på att en SM-klass även måste ha en viss geografisk spridning i Sverige. Det kan inte vara rimligt att båtklasser som är aktiva längs några mil av kusten men okända i övriga Sverige nödvändigtvis ska ha ett eget SM. Kravet kan t ex formuleras så att klassförbundet ska kunna visa att man seglar entypsklass i ett visst minimiantal distrikt. (Svenska Seglarförbundet är uppdelat på 22 distrikt.) Det är tyvärr mycket oopportunt att föreslå slikt på en Seglardag eftersom de klassförbund som drabbas självklart blir ledsna.

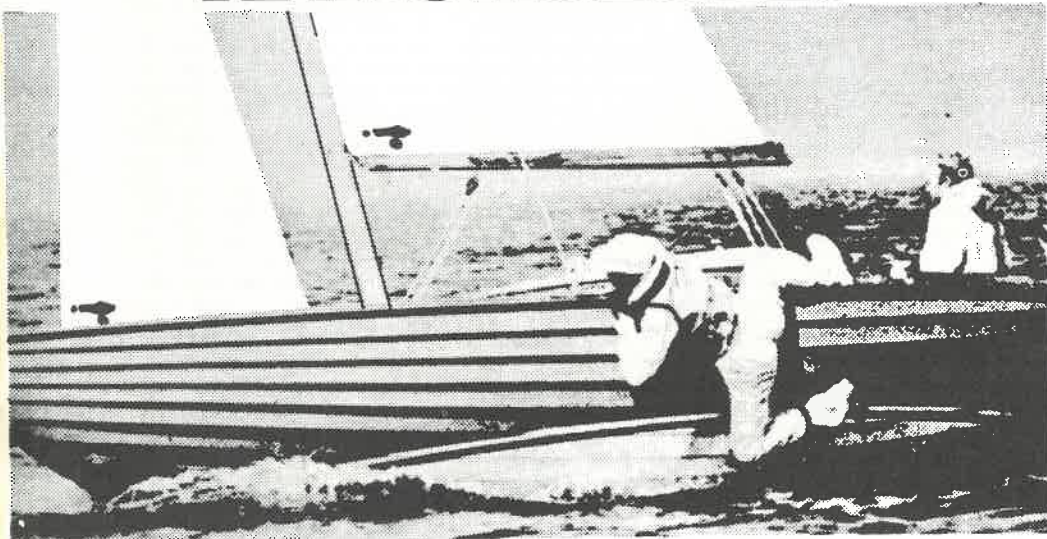
Några ekonomiska skillnader bör ej göras mellan klassförbunden tycker jag. I våras beslöt seglardagen att klassförbunden ska beskattas och varje klassförbund ska nu betala 500 kr/år till Seglarförbundet. Om man har målsättningen att minska splittringen inom kappseglingen så var det ett klokt beslut eftersom det innebär lägre avgift per medlem för stora klassförbund än för små.

Ja det finns mycket man kan göra för att komma till rätta med den bedrövliga situation som råder. Den viktigaste åtgärden är dock kanske att alla vi som seglar i dom stora klasserna berättar om hur roligt det är att segla entypsklass i stora startfält och runt om i Sverige. Det borde vara en mycket viktigare aspekt för en kappseglare som ska köpa båt än mindre skillnader mellan båttyperna i riggning, utseende och pris.

Anders Olsen



KANONSEGEL!



Peder Cederschiöld



Galärparken, Norra Galärskjulet. Box 24027. 100 57 Stockholm 24. Tel. 08/60 55 05



Foto: Pelle Borg

FÖRSTA TESTET AV FOLKBÅTEN ?

DEN NORDISKA FOLKBÅTEN

Denna är resultatet av en konstruktionstävling som Skandinaviska Seglarförbundet utlyste 1941 för att få fram en verkligt billig båt, rymlig och sjösäker. Den kanske stöter en del genom sitt utseende, men det är närmast en vanesak. I Sverige byggdes redan första året över 100 båtar och alla tycks vara begejstrade över båtens egenskaper. Den seglar bra, tål både sjö och vind och är framför allt rymlig. Det är möjligt att man här funnit den båt, som kan locka folk ut på semesterseglingar utefter kusterna. Den har ca 22 kvadratmeter segel men är åtskilligt större än exempelvis Draken. Meningen är att man skall kunna köpa färdiga byggsatser, så att en händig karl själv kan bygga båten och därigenom få en billigare båt. Båten är klinkbyggd. I seglet har den ett F över nationalitetsmärke och nummer.

Ur den Norska boken Yachtseilas av Halfdan Hansen, utgiven omkr 1945.

OSTKUSTEN

Nu är seglingssäsongen slut, åtminstone när det gäller kappsegling, och de flesta har väl nu dragit upp sin båt. Man tvättar och slipar botten för att få bra fäste för nästa säsong då botten naturligtvis måste bli bättre. Den här säsongen kan ju så här i efterhand konstateras ha gått åt skogen därför att man hade "otur" med bottenfärgen (om man inte har ett ännu bättre skäl, förstås).

För fler än vanligt har det dock gått skapligt på våra seglingar här i stockholmsregionen. Vi har haft ett ganska bra deltagande i Stockholmsserien med en del nya namn och båtar, som vi hälsar hjärtligt välkomna på banorna. Vi hoppas att ni tar nya tag nästa säsong. Hur det än är så lär man sig mycket mer om segling och konsten att segla fort om man får lite "pace" av andra folkbåtar. Det är ju också roligare att nöjessegla om man vet att man har hygglig fart i "lådan".

När nu andra klasser tycks tappa mark (vatten) är det ju glädjande att Folkbåten kan visa ett stigande intresse bland seglare i gemen, inte minst på kappseglingsbanorna. På SM var vi 65 anmälda och 64 startande. Största kölbåtsklass tre år i rad är mycket fint och ett överlägset betyg till en populär konstruktion.

Klubbens uppgift är att verka för den Nordiska Folkbåten, dess idé och utveckling samt befordra intresset för och skickligheten i segling. Det är också klubbens uppgift att sammanföra personer med folkbåt för att gemensamt stimulera varandra för detta. På olika sätt försöker klubbstyrelsen att verka för detta, bland annat genom kurser, eskaderseglingar och på våra möten. När du läser detta är det snart dags för årsmötet. Boka fredagen den 28e november för detta.

När du nu funderar så smått på nästa säsong så tänk på att vi planerar en eskadersegling till Hangö i Finland nästa sommar. Häng gärna med dit! Där seglar vi "Hangöregattan" och en landskamp mot

Finland i anslutning till regattan. Även om du tycker att du är för färsk för att tävla med egen båt kan det ändå bli ett trevligt seglingsäventyr. Gastar behövs alltid. Du får goda möjligheter att vara med i någon båt och pröva på tävlandet. Färden genom den åländska skärgården är en upplevelse, så häng med om du kan. Inbjudan kommer i vår.

En skön vinter så länge med mycket skridsko och skidor men inga brutna ben!

Olle Lennmark
ordf i OFK



OFK's ordförande. Foto: Anders Olsen

Gastbank

Inför vårsäsongen har vi tänkt pröva med en "gastbank" för Stockholmsregionen. Tanken är att alla som söker gästar och alla som vill gasta på annans båt skall kunna anmäla sig. På så sätt kan den som är nybörjare få komma ut och lära sig lite om och stimuleras till kappsegling. Även tjejer och grabbar som inte har egen båt är naturligtvis välkomna.

Ni som är intresserade kan anmäla Er per telefon till Göran Svensson som kommer att samordna det hela. Vi återkommer med ny information och ny påminnelse närmare säsongstarten.

STYRELSEN
OFK

Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44
117 32 Stockholm
Tel: 08/69 32 82

TÄVLINGSSEGEL



BERGASTIGEN
510 41 SJÖMARKEN
SWEDEN
TEL. 033 - 541 24

ETT ORD PÅ VÄGEN FÖR GAST OMBORD I KAPPSEGLINGSBÅT

En av de första saker en god besättningsman bör göra klart för sig är skepparens personlighet. Hans attityd gentemot livet i allmänhet kan visa sig vara helt annorlunda till sjöss. Detta kan låta lite oroväckande, men vad som menas är, många rorsmän tar sitt kappseglande mycket allvarligt, och deras nervstress är betydande. Detta kan påverka dem på olika sätt. Många ger sken av det absoluta lugnet, men är förmodligen oftast i mycket hög nervös stämning. Medan den nervösa energin hos andra, uppamrad inför striden, far ut i smådelser gentemot båtar, konkurrenter, vind, vatten och allting annat inkluderande, jag avskyr att säga det, även besättningen.

Vilken vana din rosman än har måste Du vänja Dig vid den. Det är inte roligt att bli kallad tafatt idiot och andra mindre vackra epitet, men hänsyn måste tas annars blir situationen omöjlig och arbetet med båten upphör, medan alla ursäkter framförs.

Framgången är i hög grad beroende av Din förmåga att, trots det sagda kunna uppmuntra rorsman, få honom att slappna av. Förmågan till avspänning är förmodligen början till framgång inom kappseglingen. Vad man framför allt ska komma ihåg är, att trots allt kan vara mycket deprimerande, obehagligt och irriterande, ingenting är verkligen menat, och Du måste helt enkelt lägga Dig till med en hårdhudad attityd.

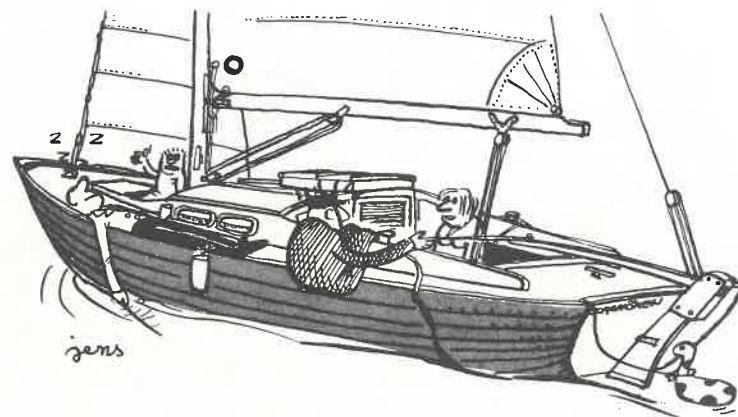
Alla skeppare har naturligtvis inte detta sätt att uppträda, men för den goda andan och förståelsen är en varning på sin plats. I hård kappseglingssport finns inte mycket tid över för var så god och tack så mycket.

Till sist får vi ändå inte glömma bort, att det viktigaste är inte att vinna, själva njutningen att segla måste vara det primära.

Sven Holm

Saxat ur Folkbåtstnytt 1968

Sven, hoppas du har dessa visdomsord i tankarna när du nu själv har börjat gasta.



— Inte behöver du väl bli så arg för att jag frågar var saltet ligger. Jag avskyr äggsmörgås utan salt... Det här med kappsegling är väl inte så viktigt... Förresten ligger du ju sist!

FÖRSLAG TILL GASTKONTRAKT

KONTRAKT

Härmed förbinder jag mig att vara burkslav på
Jag är fullt införstådd med att jag ej har några rättigheter, endast skyldigheter mot min skeppare.

Jag lovar att uppfylla min skeppares order efter bästa förmåga .
Jag är medveten om att detta kontrakt endast kan sägas upp av skepparen och då med omedelbar verkan.

Detta kontrakt är upprättat i två likalydande exemplar, varav skepparen och gästjäveln tagit var sitt.

.....
(Ort och datum)

.....
(Gäst)

Godkänns

.....
(Skeppare)

Perfekt trim på gästen. Foto: Anders Olsen



SYDKUSTEN

KASTRUP CUP – EN SUCCÉ

Sista helgen i maj seglades för andra året "Kastrup Cup" utanför Köpenhamn. Denna tävling, vilken av danskarna kallas "lilla Guldpokalen", har blivit en stor framgång för arrangerande Kastrup Sejlklub och en fjäder i hatten för eldsjälens och folkbåtsseglaren Carlo Boldreel som är drivkraften bakom det hela. 1979 startade ca. 25 båtar och i år ställde hela 45 stycken upp. Av dessa var 8 svenska varav 3 hade kommit ända från Simrishamn per lastbil.

Första seglingen gick i relativt lätta vindar på en olympiabana strax söder om Flakfort. Det är ganska grunt så här nära Saltholm och i dessa vatten brukar sjön inte bli så grov. Flemming "Nup" Hansen seglade i en lånad dansk plastbåt och vann tämligen suveränt, men så har han ju också några säsonger av internationellt tävlande i Starbåt bakom sig och dessförinnan bl.a. en Guldpokalseger i Folkbåt. Av svenskarna blev Thomas Jeppsson 6:a och Bröderna Andersson från Simrishamn 8:a. Inom parentes kan nämnas att Simrishamn nu har ett starkt gäng och att aktiviteten där är på topp.

Kvällen tillbringades i ett för dagen till ölhall ombyggt mastskjul. Där bjöds det på dansk "bajer", "röde pölser" och "musik med blafrellys".

Under söndagen var vinden betydligt friskare med byar på upp till 15 m/s. Trots detta genomfördes två fina seglingar. Inga större missöden rapporterades - en bruten bom var väl det mest allvarliga. Flemming Hansen visade ånyo sin suveränitet genom att ta ytterligare två "spikar". Flemming, som nu lagt Starbåtsseglandet på hyllan, återvänder nästa år till Folkbåtsklassen i en ny glasfiberbåt. De tre Simrishamnsbåtskötter sig fint: Thomas Jeppsson en 4:a och en 5:a, Bröderna



Foto: Lolle Jonsson

Andersson en 7:a och en 4:a och Peter Persson en 5:a och en 3:a. Totalt vann alltså Flemming Hansen med Ole Svarre Nielsen som tvåa. Thomas Jeppsson belade en hedrande 3:e plats medan Bröderna Andersson och Peter Persson blev 5:a resp. 6:a - mycket bra med tanke på den hårda konkurrensen.

Alla kan naturligtvis inte placera sig i toppen men man såg verkligen inga sura miner för det. En dansk folkbåtsseglare uttryckte saken så här: "Det kan göra detsamma. Vi tar det hela rätt avslappnat och kommer hit mycket för att njuta av den kamratliga atmosfär som råder här på Kastrup Cup. Jag ser redan nu fram emot Kastrup Cup-81. Kanske har vi 60 startande folkbåtar då."

Så varför inte ta del av denna atmosfär. Ställ upp i Kastrup Cup-81 - en tävling som ger mersmak.

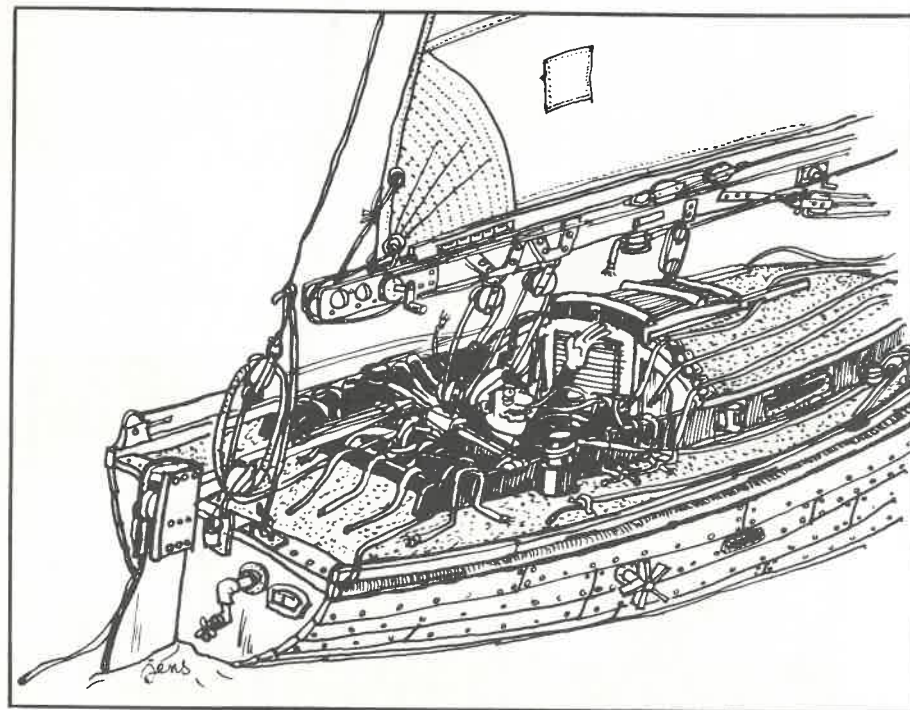
Martin Johansson, Sydkustens Folkbåtsklubb

Folkbåten i Sverige

Enligt uppgift från Svenska Folkbåtsförbundet den 14 oktober i år finns nu 1315 folkbåtar registrerade i Sverige. Några har väl av en eller annan orsak försvunnit till dom sällare jaktmarkerna, men det totala antalet folkbåtar som seglas bör väl vara ca 1300.

Medlemsantalet i folkbåtsklubbarna är f n ca 600. VARFÖR ÄR NI ANDRA INTE MED? För två till fyra tiotus om året får du denna tidning 2 gånger om året, inbjudan till klubbträffar med olika aktiviteter, träningsläger m m.

Du som inte är medlem ta kontakt med den folkbåtsklubb inom vilkens område du bor och anmäl dej. GÖR DET NU!



Vår trimningsexpert Skruve Beslagsson kommer i nästa nummer med tips hur man enkelt anordnar hydraulisk vattenlinjeförlängare samt elektronisk öl- och smörgåsberedare till gastarna.



Foto: Per Erik Gustavsson

KARLSHAMNS SEGELMAKERI

CENTRUM

FÖR ALLA FOLKBÅTSSEGLARE



10% RABATT PÅ HELT STÄLL

**4 AV DOM 10 SNABBASTE I
SVERIGE ANVÄNDER SEGEL
FRÅN KARLSHAMNS SEGELMAKERI!**

TEL 0454 / 19300

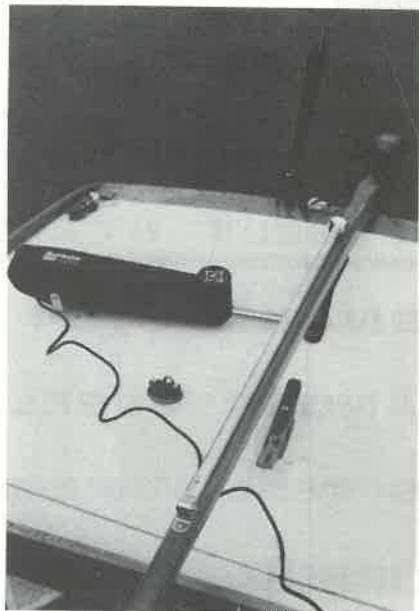
BARNLARM

Barn ombord är inget problem - tror man. Ända tills man fått egna. Men segla är ju nödvändigt så skam den som ger sig. Anpassningen känns dock svår ibland - inga friska härliga kryssar, inga långa dagsetapper. Nej bara blöjbyten, saft och bullar osv. En och annan pryl kan lätta upp tillvaron lite, t ex pentrypump och autopilot. Annars är jag livrädd för att stoppa båten full med prylar. Jag har i sommar ingående kunnat studera gastarnas fötter då de stått på huvudet ner genom någon lucka för att laga värmaren, loggen eller någon annan pryl i sina båtar.

Bäst är att ta med en kompis till barnet har jag upptäckt. Då har barnen roligt och skepparen kan relativt lugnt njuta av seglingen.

A0

Höjden av lycka: Äta, bajsas och segla folkbåt
— samtidigt. Foto:Anders Olsen



VÄSTKUSTEN

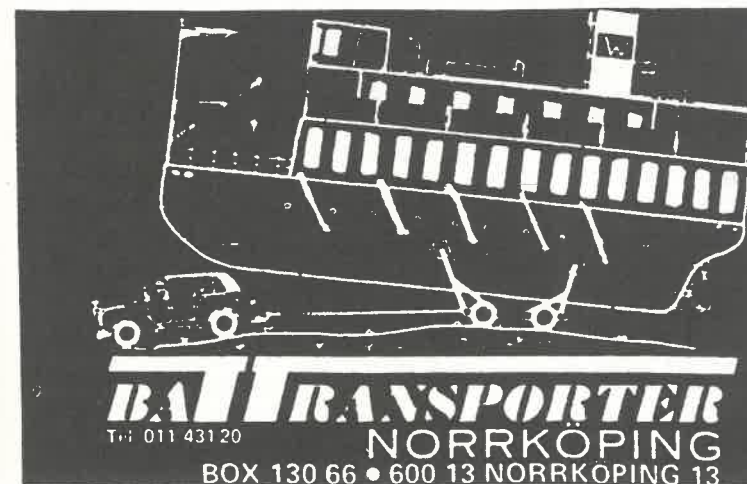
Det börjar bli tradition att seglandet på västkusten inleds med ett träningsläger ute på Björlanda Kile. I år var dessutom det hela uppbackat från högsta ort, d v s seglarförbundet, som gav oss bidrag till träningslägret på 400:-. - Roligt att se att en del av alla våra avgifter till förbundet kan komma klassen till godo.

DM seglades i Marsstrand. Normalt brukar vi ha hela fjorden för folkbåtssegling denna tidiga junihelg. I år kom vi av arrangörsskäl att segla tillsammans med några av de nya sk "hotta" klasserna d v s J 24, Express och Maxiracer. - Det är klart att vi blev imponerade av alla tjuguså amerikanska båtnamn, stripes och fina flytvästar, men väl ute på banan kändes folkbåten dessa dagar t om tryggare än vanligt. Göran Andersson vann seglingarna och kunde efter en lång karriär, för första gången styra i hamn som distriktsmästare i Nordisk Folkbåt.

Bohuspokalen seglades på Käringön. På denna ö i yttersta havsbandet blir alltid gemenskapen en viktigare och större del än vid vanliga regattor. För att göra seglingen riktigt familjebetonad seglades i år utan spinnacker. Avspänt och trevligt tyckte många, även om en av båtarna passade på att bryta masten för att få ett bra skäl att gå i land och hämta sololjan. Seglingarna vanns av Lasse Larsson, som i år hade samlat ihop besättningen från dom stora åren i klassen.

Sammanlagt har västkustserien i år dominerats mycket starkt av 1249 Eskapad med bröderna Jarfeldt. Två totalvinster och tre andraplatser är ett resultat som gör att de med god marginal till följande båtar vinner västkustcupen 1980.

Bosse H.



PLASTFOLKAN

Spinnakern infördes 1973, och många har sedan frågat sig om detta var bra eller dåligt för Folkbåtsklassen i Sverige. Eftersom ingen vet hur aktiviteten varit idag om vi fortfarande seglat utan spinnaker lär frågan förbli obesvarad. På samma sätt lär vi aldrig få något säkert svar på vad Plastfolkan betytt för utvecklingen under de fyra år den varit godkänd, men jag tänkte ändå ta några sidor i anspråk med några fun-deringar.

NÅGRA FAKTA

Det har idag byggts drygt 300 plastfolkor varav ca 80 finns i Sverige. Folkbåten har haft störst kölbåts-SM de tre sista åren, men vi var även stora tidigare, åt minstone störst något år.

	1976	1977	1978	1979	1980
Folkbåts SM	66	38	37	57	64
Näst störst SM			36 IF-båt	46 M-30	41 M-30

Jämförelser mellan siffror blir dock lätt missvisande då en hel del faktorer spelar in, såsom var man lägger SM, uppbackning från fabrikanter osv. I starkt uppbackade klasser, såsom Express, behöver båtägaren t ex bara betala en tredjedel av fraktkostnaden för båten till "riksmästerskapet".

SM i Vadstena 1976 var sista SMet med endast träbåtar. Då startade 66 båtar. 1980 startar 64 båtar då SM åter går i Vadstena. Alltså ingen ökning mellan dessa SM men inte heller den minskning som många andra klasser drabbats av.

På SM i år var nästan hälften av båtarna plastbåtar. Plastbåtarna ligger ofta väl till i resultatlistorna. På SM 1980 var de 10 första båtarna plastbåtar. I Danmark och Tyskland har träbåtar, med något undantag vunnit Danska Mästerskapet, Kieler Woche och Guldpokalen senaste fyra åren. I Danmark och Tyskland är Folkbåten på stark fram-march med stora startfält. 67 båtar på Guldpokalen i år t ex.

Plastfolkan är byggd efter en till synes helt vanlig Folkbåt byggd av Lind i Danmark. Masterbåten hade kappsegls framgångsrikt och bl a vunnit Guldpokalen. Då plastbåten godkändes infördes samtidigt en minimivikt efter att 35 svenska träbåtar och ett antal danska och finska båtar vägts. Plastbåten är genomsnittligt något lättare än träbåtarna (ca 40 kg), men då spridningen på träbåtarna är större är de lättaste båtarna träbåtar.

UTVECKLINGEN

Efter ovanstående påståenden som jag dristat mig att rubricera "fakta" kommer här mer subjektiva tyckanden.

Jag tycker att plastbåten inneburit ett klart uppsving för Folkbåten i Sverige. Aktiviteten hade knappast varit så här hög utan plastbåten. Jag känner inte till en enda aktiv Folkbåtskappseglare som gått över till de nya lättvindsbåtarna som marknadsförts så hårt de senaste åren. Det som dock är viktigast är att den pessimism som tidigare rådde i klassen har bytts ut mot en optimism. Folkbåtsklubbarnas styrelser och

enskilda medlemmar visar prov på stor entusiasm. Påttidningarna har åter börjat skriva om Folkbåten. Allt detta gör att jag hyser en stor tilltro till Folkbåten framtid. Det finns en mängd goda skäl att välja Folkbåten, t ex att den är så billig att kappsegla och att man, i dessa gastbristens tider, lätt seglar den på två man.

PLAST SNABBARE ÄN TRÄ ?

Den mest omdebatterade frågan fn vad gäller plastfolkan är om den är likvärdig träfolkan fartmässigt. Så länge jag minns har vissa träbåtsbyggen ansetts som "snabba". På 60-talet var det Williamsbåtarna, sedan blev det Dragsmarkarna och Saxemarabåtarna. Jag tror att detta till största delen berott på att någon eller några båtar vunnit tävlingar varefter ytterligare duktiga kappseglare köpt samma byggen. Efter några år har modenyckerna gått över och allt har återgått till det normala.

Fn dominerar utan tvekan plastbåtarna i många resultatlistor. Är den då snabbare än träbåtarna? Den enda teoretiska fördelen med en plastbåt torde vara att det är lättare att hålla en perfekt bottenfinish över hela säsongen. Läger man ner lite jobb på en fräsch träbåt torde dock denna skillnad vara liten. Ofrånkomligt är att en övervägande del av plastseglarna är träseglare som tidigare gått mycket bra med sina träbåtar. Att köpa ny båt innebär oxå ofta nytt självförtroende, nya segel och andra prylar, en hårdare satsning med t ex en fast samkörd besättning osv.

Trots ovanstående kan jag inte låta bli att tycka att det vore trevligt med lite mer träbåtar i toppen på t ex SM. Man kan nog inte heller komma ifrån att det finns en hel del gamla tunga träbåtar som är långsammare än fräsha träbåtar eller plastbåtar. Annat vore ju orimligt i en 40 år gammal klass där en del båtar redan från början dessutom byggts enbart med tanke på långfärdssegling. Kappseglaren som köper en plastbåt är säker på att få en fullvärdig kappseglingsbåt, medan man, då man köper träbåt, bör undvika gamla gisna båtar med tung inredning. En fräsch träbåt tror jag utan vidare kan trimmas så att den blir likvärdig en plastbåt.

En intressant iakttagelse är att många plastbåtar nu börjar återfinnas långt ner på resultatlistorna. Jag tror att även mindre erfarna kappseglare i ökad omfattning börjat satsa på plast. Vi får nog också i fortsättningen räkna med mycket plast itoppen, men jag tror att resultatlistornas nedre delar kommer att blandas upp med plastbåtar mer och mer. Jag skulle vilja varna för överdriven optimism då man byter från trä till plastbåt. Jag känner flera träseglare som inte har gått ett dugg bättre efter att ha bytt till plastbåt, ja tom klara resultatförsämringar har hänt.

Det har alltid varit så att man har velat skylla kappseglingsframgångar på en snabb båt. Om man följer en viss båt eller en viss kappseglare genom åren visar det sig dock nästan alltid att framgångarna är knutna mer till personen än till båten. En fräsch träbåt kan idag köpas begagnad för 25- till 40.000 kronor. Att köpa en sådan innebär en unik chans för t ex ungdomar att för en billig penning få vara med i en stortypsklass.

Anders Olsen



”Hiskeligt dyr”

Det är ju alltid trevligt när svenska båttidningar skriver om Nordiska Folkbåten. I sommar har två tidningar haft tester av plastfolkan, nämligen, Vi Båtägare och Båtnytt.

När man läser de båda testerna undrar man om det är samma båttyp dom testat. Jag ska inte gå in på detaljer, men det finns bl a ett par påstående i Vi Båtägare som jag vill bemöta. Så här skriver Ramon Fridén:

"Det finns faktiskt en väsentlig sak, bortsett från byggnadsmaterialet som skiljer mellan båtarna - priset.

Den nya plastversionen av nordiska folkbåten är hiskeligt dyr".

Båtnytt skriver att plastfolkan är en mycket billig entypsbåt!!?

Ramon Fridén; Om Du kan få tag i ett varv som kan bygga folkbåten billigare i trä än glasfiber så ska undertecknad sätta upp ett värdefullt vandringspris som 60 -70 folkbåtar ska segla om vid varje SM. Priset ska vandra för alltid och tillägnas Dig.

Vidare säger Du att sittbrunnen är obekvämt vilket är fullständigt fel. Jag har seglat folkbåten i hård kryss genom Kalmar Sund 15 timmar i sträck och ändå varit förhållandevis pigg vid framkomsten till natthamn. Vilken annan båt i motsvarande prisklass/störlök klarar man det i?

Alla kan ju inte ha Comfort.

VÄTTERN

1980:s segelsäsong är avslutad och båtarna står åter igen på land i väntan på nya äventyr.

Den gångna säsongen har bjudit oss på många spännande och trevliga händelser, som vanligt har region Vätterns folkbåtar visat sig på kappseglingssbanorna i Sommen och Vättern och där varit ett dominerande inslag, även om båtarna i regelklasserna har ökat något, mycket beroende på de nya 1/4 tonsbåtarna som kommit på senare tid. Faktum kvarstår att riktig segling är entypsegling och på den fronten är vi helt dominerande i Vättern.

En annan aspekt på folkbåtssegling på Vättern är att vi hitills har haft ett markant inslag av yngre besättningar men som nu kommit så långt på livets steg att familjerna ökar med barnpassningsproblem alternativt gastproblemet som följd, i en sådan situation är det nog möjligt att segling utan spinnacker vore ett alternativ, som möjligen kan bli en het "potatis" framåt vårkanten.

SM 1980 blev som förra gången utsatt för de märkligaste vindar, det blåste från "alla" håll och i "alla" styrkor. men det gick att genomföra och man får säga att ju längre SM-veckan gick ju bättre blev det. Ett stort tack till alla er som kom och till er som offrade en semestervecka för att arangera SM-et. Det verkade som ni trivdes bra trots de första dagarnas vindbrist.

Framgångsrika Vätternbåtar har under säsongen varit Klas Andersson med sin fina SM placering samt flera topplaceringar under året. Åke "hacker" Holmberg som blev både regions- och distrikts nästare samt representerade fint med en individuell 3:e plats vid Sessan seglingarna i Danmark.

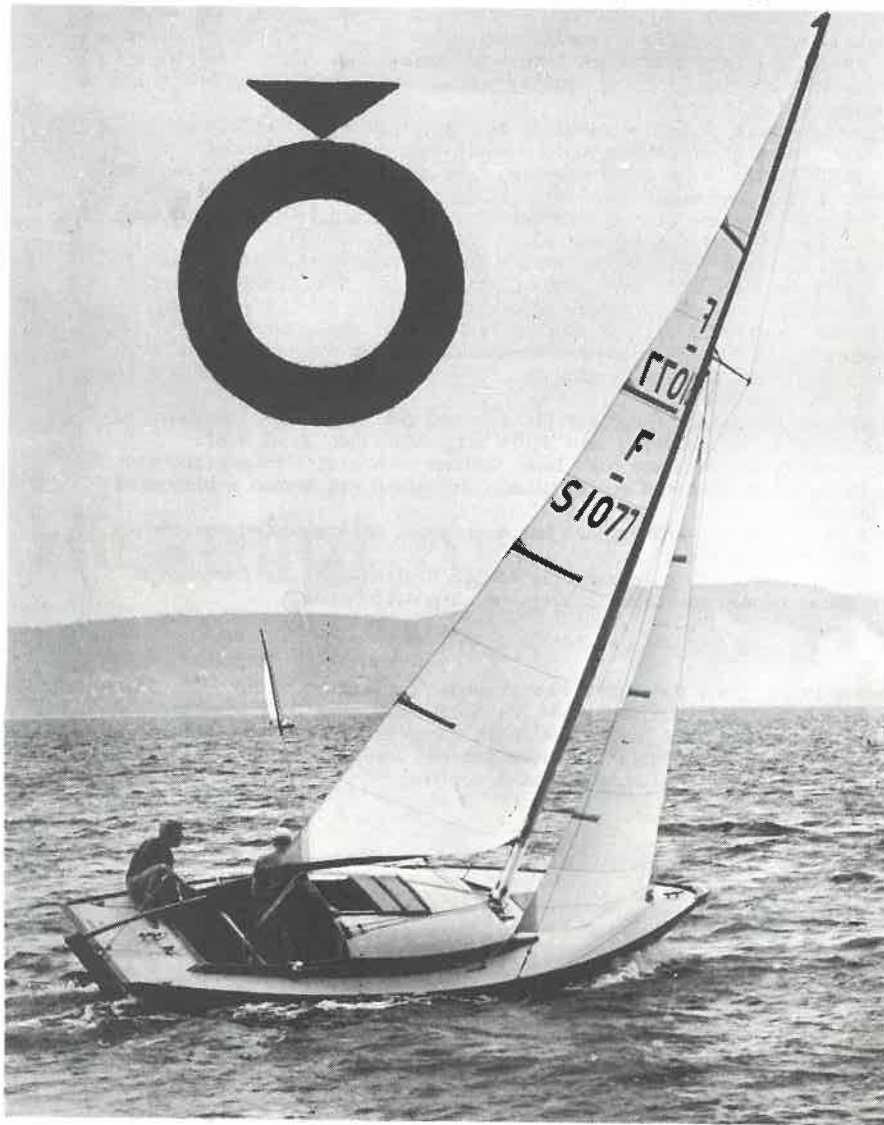
Kent Bengtsson och Anders Jarl har även under 80 års säsong varit väl framme i prislister.

En som man måste ta på alvar till 81 års seglingar är Jan Gustavsson som under hösten verkligen slagits om tätpositionerna.

Tankar inför 81

Bankappsegling har varit det dominerande för Vätternseglarna de senaste åren med upp till 4 delseglingar per helg under hela seglingssäsongen frågan är om man inte blir tvingad att tänka om en aning och göra det mera familjevänligt i framtiden. Det här kan vara något att tänka på till våren när seglingsprogrammet bestäms.

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



FINLAND

Seglingssäsongen 1980 börjar lida mot sitt slut och det är tid att göra upp ett bokslut över den gågna säsongen.

Ur väderlekssynpunkt kan väl sommaren ej ha varit bättre, med härlig värme och för det mesta strålande solsken.

Folkbåtsseglarna var också flitigt i farten, både långfärdsseglarna som utnyttjade den härliga so maren och kappseglarna som deltog i de sedvanliga regattorna.

Den gågna säsongen bjöd för folkbåtsseglarna ej på internationella seglingar. Nästa år är den sedvanliga folkbåtslandskampen mot Sverige ånyo i turen. Vi siktar på att hålla den i samband med Hangöregattan i början av juli.

I Finland fick kappseglingssäsongen för folkbåtseglarna tyvärr en tråkig bismak genom bråket med mätningen av spinnakern.

Endel av de sk. nyare spinnakrarna godkändes icke av seglarförbundets mätningmän, vilket hade som följd att bl.a. endel av Hangöregattan och folkbåts FM seglades utan spinnaker. Det är närmast tolkningen av mätningsregeln att spinnakern skall bestå av " två i huvudsak plana halvvor" som vållade den för seglarna tråkiga situationen.

Finlands Folkbåtsförbund har därför genom Finlands Seglarförbund inlämnat ett förslag till Skandinaviska Seglarförbundets möte i Stockholm i oktober om att från ovannämnda regel bortlämna de oklara formuleringarna. Vi hoppas på att förslaget går igenom och att vi nästa sommar igen får segla med de färggranna spinnakrarna.

Bland kappseglingar under den gågna säsongen med ett större antal folkbåtar på startlinjen kan Hangöregattan i juli och folkbåts FM i augusti nämnas. Vardera samlade ca. 30 deltagande folkbåtar. Hangöregattan seglades den 4-6 juli i fint väder och för det mesta lätta vindar. Totalt segrade Pamela IV, BSS med Ralf Lindström vid rodret. De följande voro Gabriella, HSF J-E Lindström, Lyn G. Poppius BSS, Nike N. Björkman SSS och Marjatta, K. Louhi HTFS.

Årets folkbåts FM arrangerades av NJK i Helsingfors den 8-10 augusti. Alla sex delseglingar kunde genomföras, vindarna var också nu genomgående lätta. Från början visade det sig att det

Skeppsbron 44 111 30 Stockholm 08-1135 21

-skulle bli en tvekamp mellan Åbo båten Matilda och Pärskes från Helsingfors. Efter slutförda lyckade seglingar kunde vi konstatera att Matilda med Heikki Sarparanta vid roret klart hade segrat med 11,4 p. före Pärskes, Pertti Appelqvist med 17 p. De följande platserna erövrades av Astralita, O.Vallittu SPS, Pamela IV, R.Lindström BSS, Refanut III. L.Haapanen HSK och Pamela V, Allan Lindström BSS.

Också detta år kunde tyvärr inga finländska folkbåtsseglare ställa upp i seglingarna om Sessa pokalen i Köpenhamn, detta delvis beroende på att inga uppgifter om seglingarna hade kommit till oss i tid. För framtiden hoppas vi på besked i god tid om var och när seglingarna hålls så att intresserade seglare kan planera sitt deltagande i tid.

Vi ser fram emot en livlig seglarsommar 1981 med landskampen i Hangö som en av höjdpunkterna för säsongen. Väl mött i Hangö.

Nisse Björkman .

VÄG BÅTEN

Folkbåtsförbundet har inköpt en väg. Detta för att underlätta för dem som önskar väga sina båtar men som har svårt att komma över en lämplig väg. Att ha sin båt vägd är alltid en fördel eftersom det då aldrig behöver bli några diskussioner om inredningen är den föreskrivna på ovägd båt. (Se viktsbestämmelserna i Folkbåtens Bestämmelser). Vågen kommer också att användas till kontroller vid SM.

Vågen är en fjäderväg av hög klass som hängs mellan lyftkranens krok och de stroppar eller ok som båten lyfts med. Kom alltid ihåg då Du lyfter en Folkbåt att knyta en tamp mellan stropparna i höjd med kölen för att hindra dem att glida isär.

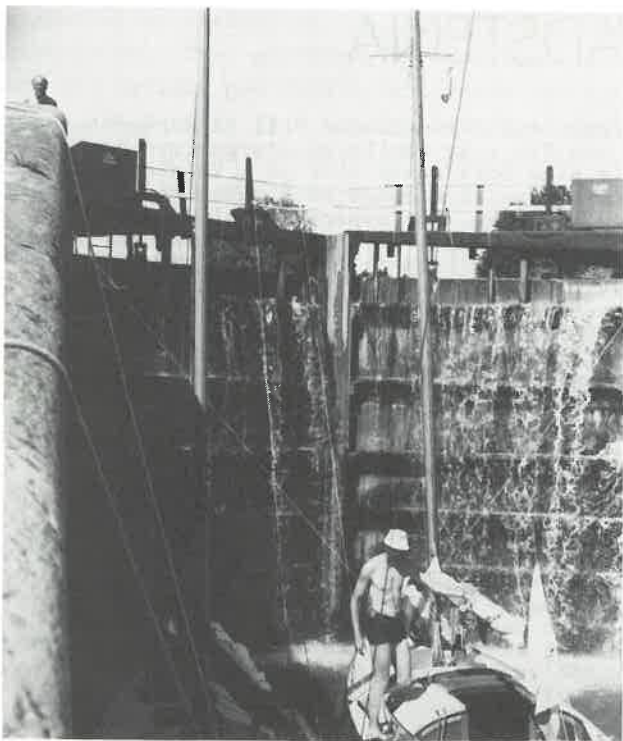
Vill Du låna vågen så kontakta Anders Olsen som vet var vågen för närvarande befinner sig. Medlemmar lånar den gratis, men Du får själv betala frakten (ca 50 kr med Bilspedition) hem till Dig.

UPP TILL VADSTENA

OFK har tidigare ordnat eskaderseglingar till Hangöregattan i Finland 1971, 73 och 77. I år skulle vi återuppliva gamla minnen från 1976 d.v.s gå Göta kanal till SM i Vadstena. Eskadern utgick från Broken, Nyköpings SS klubbholme, direkt efter OFK:s regionsmästerskap. (se separat resultatlista) Åtta folkbåtar + depåfartyg (Maxi 77) ledda av allas vår ordförande Anders Olsen, seglade iväg på måndagsmorgonen. Första anhalten blev Oxelösund där vi stannade några timmar för att proviantera. Sedan direkt ut på Bråviken där eskadern ganska snart drabbades av stiltje. Dax att provköra motorn inför kanalfärden, eftersom etappmålet var en ögrupp precis vid Slätbakens mynning. Vår natthamn döptes snabbt om till Båholm eftersom någon släppt iland en skock får där. Nästa dag iväg in på Slätbaken, i stiltje naturligtvis. Frammot eftermiddagen skådades dock den första slussen vid Mem. Vi lyckades klämma in hela eskadern i en slussning, vår ordförande åtog sig nämligen att ligga längst fram i mitten där normalt ingen båt ligger vid uppslussning. Efter ytterligare två slussar så var vi framme vid Söderköping, den här dagens mål. Dagen till ära bjöds vi på kommunal kanaldans till Johnny Forsmans svänggång. Nästa dag, efter bunkring av bensin, mat och annat, iväg uppåt igen. Direkt efter Söderköping kommer ett helt gäng slussar innan man kommer ut på den lilla sjön Asplängen. (Ingen mening att sätta segel) Några slussar till och man är ute på Roxen.



Även seglare behöver bränsle. Foto: Anders Olsen



Ordföranden har tagit sin morgondusch. Foto: Anders Vedin



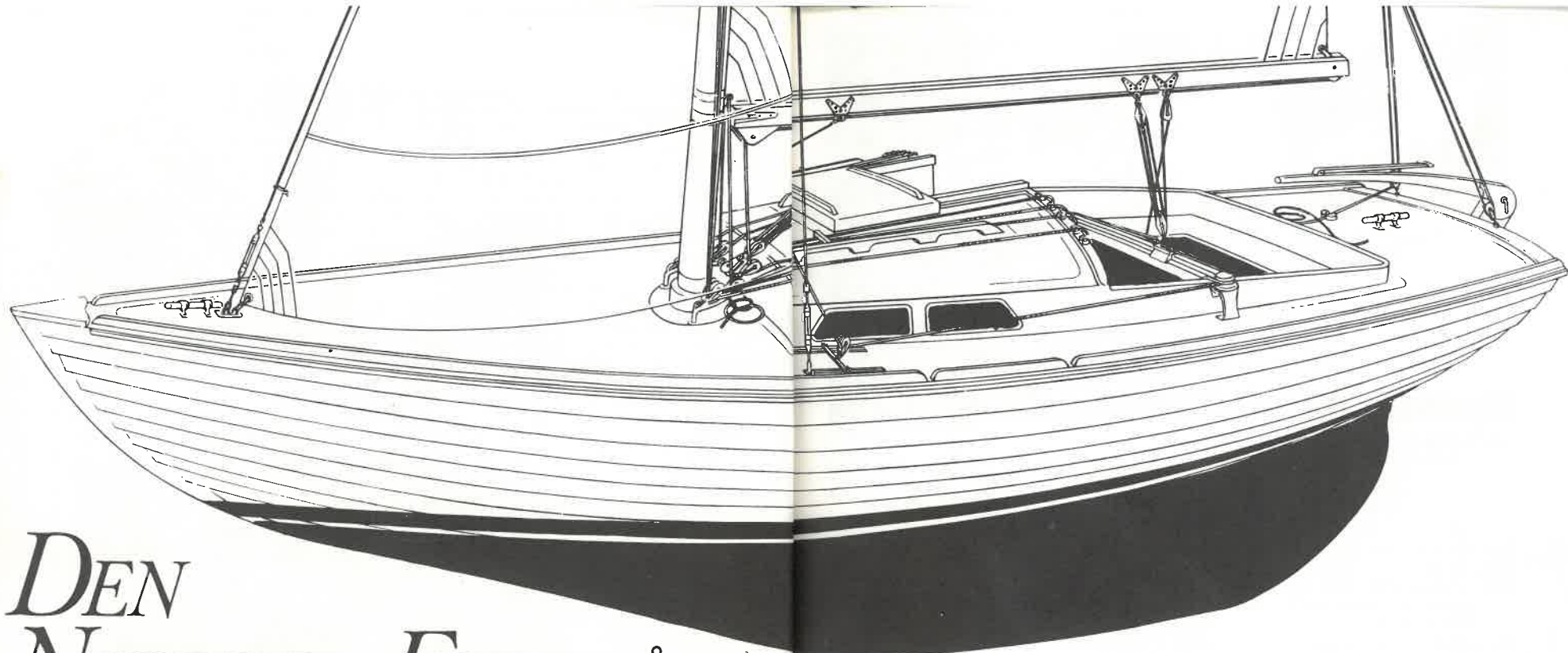
Foto: Anders Olsen

Här kan man välja att göra en avstickare till Linköping och gå på Frimis (Frimurarhotellet). Det gjorde vi 1976. Den här gången valde vi dock att gå direkt till slusstrappan vid Berg. Ett tips, man bör vara vid Berg i så god tid att man är säker på att bli uppslussad, man ligger nämligen väldigt dåligt nedanför slusstrappan, speciellt i hård nordostlig vind. Efter slusstrappan finns en perfekt gästhamn med plats för massor av båtar. Om man lyckas låna en cykel kan man cykla iväg på någon timma till Cloettas chokladfabrik och köpa mums-mums. Det gjorde i alla fall Henka.

Efter att ha köpt mer bensin, ut på den fjärde dagens etapp. Här klipper man en massa slussar på direkten, sedan följer en ganska långtråkig sträcka utan en enda sluss tills man kommer fram till Boren. Högtrycksförföljda som vi var, låg naturligtvis även den spegelblank. Vid Borenhult på andra sidan ligger man utmärkt nedanför slusstrappan. Här finns en minigolfbana där OFK:S ordförande Olle Lenmark vann en i hast iscensatt eskaderminigolfcup. Så äntligen den sista dagen på vår kanalfärd. Uppför slusstrappan och sen ligger Motala bara några distansminuter bort. Plötsligt ligger Vättern där, spegelblank. Några av deltagarna går in till Motala och kåkar en braklunch, övriga har bröttom till Vadstena för att trimma in dom sista detaljerna på båten. Tänka sig, inte en regndag på en hel vecka, vi ser nog alla fram emot nästa kanalfärd 1984? Hur det gick på SM ? , Ja det är en annan historia.



Båtarna lättas. Foto: Anders Olsen



DEN NORDISKA FOLKBÅTEN FRÅN MARIEHOLM



Tord Sundén.

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

Båtarnas överbyggnad har väl avstämda proportioner.

ag tycker också man lyckats väl med att komponera hennes ka standardutrustning."



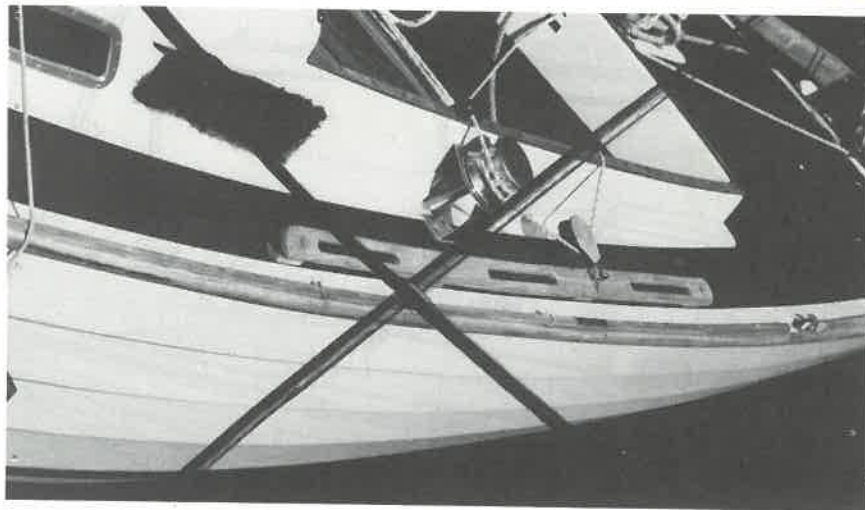
Lycka till!
Tord Sundén
Folkbåtens konstruktör.

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



MARIEHOLM MARINA

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

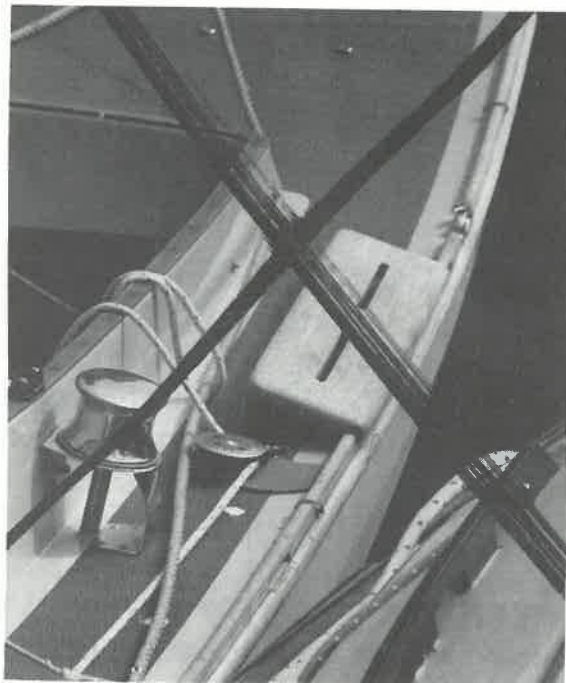


FÖRBJUDET

REGELAKTUELLT

Senaste åren har det börjat dyka upp brädor på skarndäck. Avsikten är att det ska bli bekvämare att burka båten. Detta har vållat en del problem eftersom man har haft olika sätt att tolka reglerna på denna punkt. De seglare som hade brädor på SM fick skruva bort dessa. Internationella Folkbåtsförbundet enades slutgiltigt på sitt möte som hölls i samband med Sessanpokalen att alla sådana brädor i fortsättningen ska vara förbjudna.

A0



FÖRBJUDET

SESSANPOKALEN

Årets Sessanpokal gick av stapeln i Danmark. Rungsted Kyst Sejlklub stod som värd och för arrangemangen svarade Flemming Hansen som vänt åter till folkbåtsklassen.

Seglingarna som gick på fina vatten var mycket jämna.

Första dagens kväll hölls den traditionella middagen i ett alldeles nybyggt klubbhus. Som vanligt var det hög stämning och många deltagare. Eftersom några av svenskarna ville göra ett studiebesök, och tiden inte räckte till på dagen gjordes detta på natten efter festen. Man besökte en masttillverkare som hyvlade master i en automatisk hyvel.

RESULTAT AV 1980 ÅRS SESSANPOKAL

1. Walther Muhs och Dieter Kipke	Tyskland	48,8 poäng
2. Bert Andersson och Hans Hamel	Sverige	50,0
3. Åke Holmberg och Christian Söderbäck	Sverige	52,4
4. Lasse Rauman och Jens Laurup	Danmark	60,0
5. Finn Hartvig	Danmark	62,0

ALLT FÖR KLUBBHUSET

- möbler
- textilier
- köksutrustning
- utensilier

VI SPECIALSYR ÄVEN BÅTDYNOR

Kontakta oss gärna

**J&M
DESIGN**

Bondegatan 28, 116 33 Stockholm Tel.: 08/41 22 40

Håkan Melldahl F S 1255

64 BÅTAR PÅ SM

Bert Andersson, Stenungsund SM-vinnare före Göran Andersson, Marstrand. 3:e platsen belades av Bo Hougström seglande för Västkusten. Alltså klar Vätikustdominans.

1980 års SM avgjordes på Vättern utanför Vadstena andra veckan i juli, med 64 båtar på startlinjen. Inledningen på årets SM blev precis vad alla känt på sig men ingen önskat, nämligen spegelblankt vatten. I 7 timmar fick man vänta innan första seglingen kunde genomföras och det liknade allt för mycket 1976 års SM på Vättern då det var "lugnt" mest hela tiden. Den som behärskade väntandet och den svaga vinden var förra årets SM-vinnare Bengt Jarfeldt. Även andra dagen gick i lugnets tecken med svag vind eller väntan på vind. Men till slut kunde man genomföra en segling där 1978 års SM-vinnare Bert Andersson skar mållinjen först. Tredje dagen såg mer lovande ut när båtarna lämnade hamnen. Vinden låg på ca 3 m/s och äntligen fick man två seglingar genomförda. Vättern visade sej inte riktigt på sin bästa sida då vinden hela tiden vred, ända upp mot 30° ibland. Den som bäst klarade förhållandena i tredje seglingen var hemmaseglaren Anders Wittbeck, Motala och i fjärde seglingen Thomas Jeppsson från Simrishamn. Inför den avslutande dagens två seglingar ledde Bert Andersson före ex-världsmästaren i OK-jolle, Göran Andersson. Några förändringar i toppen blev det ej under de två sista seglingarna, den femte vanns av totaltrean Bo Hougström och den sjätte av Erik Ståål, Karlskrona. Avslutningen på SM-et blev till skillnad från början blåsigt med vindstyrkor upp mot 15 m/s.

Totalseger blev det alltså för Bert Andersson, vilket väl inte var helt oväntat. Berts resultat i SM de tre senaste åren:

2:1, 1:a samt 4:a och så en SM-seger igen.

Bästa Vätternbåt blev "CLARA" med Clas Andersson, SS Vättern som totalt fick en femteplacering. Av samtliga placerade 10 båtar i täten var alla "plast-folkor".



SM-vinnaren »YATSY» med besättning. Foto: Lolle Jonsson

SM-RESULTAT 1980

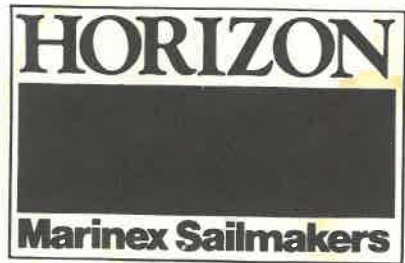
Plac	Rorsman	F S	Hemort	1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	6:e	Tot
1.	Bert Andersson	1247	Stenungsund	3	1	8	6	15	5	23
2.	Göran Andersson	1272	Marstrand	10	8	3	7	5	2	25
3.	Bo Hougström	1243	Göteborg	4	13	31	3	1	12	33
4.	C-G Svensson	1293	Karlskrona	13	11	2	5	16	8	39
5.	Klas Andersson	1281	Vadstena	2	22	20	4	2	13	41
6.	Anders Jarl	1259	Motala	40	23	6	14	4	4	51
7.	Christer Sandberg	1248	Karlshamn	5	10	7	32	8	22	52
8.	Anders Wittbeck	1291	Motala	16	20	1	22	9	9	55
9.	Göran Lindqvist	1308	Karlskrona	11	14	5	16	13	65	59
10.	Leif Ahlqvist	1253	Stockholm	18	48	19	10	3	14	64
11.	Benny Axelsson	614	Tranås	65	3	13	21	11	16	64
12.	Thomas Jeppson	1155	Simrishamn	12	21	27	1	10	21	65
13.	Bengt Jarfeldt	1249	Göteborg	1	28	9	25	43	3	66
14.	Erik Ståål	1211	Karlskrona	72	19	18	13	24	1	75
15.	Roland Johansson	1265	Västervik	22	5	12	8	28	65	75
16.	Kent Bengtsson	1269	Motala	14	7	4	72	22	32	79
17.	Peter Persson	1297	Simrishamn	24	33	10	15	12	27	88
18.	Ch Söderbäck	599	Stockholm	6	51	25	20	7	72	109
19.	Dan Yngwe	934	Oxelösund	7	2	45	24	52	33	111
20.	Håkan Lundstedt	679	Vadstena	26	4	24	26	32	65	112
21.	Bengt Lundstedt	1294	Vadstena	27	25	51	2	30	29	113
22.	Torgny Andersson	1290	Simrishamn	72	46	16	35	6	10	113
23.	Hans Persson	755	Karlshamn	20	12	30	42	37	15	114
24.	Åke Holmberg	1254	Motala	72	39	29	28	14	6	116
25.	Lars Persson	1288	Karlshamn	25	42	53	23	19	7	116
26.	Hans Hamel	1275	Karlshamn	9	16	11	65	18	65	119
27.	Göran Svensson	92	Stockholm	30	31	28	11	20	36	120
28.	S E Nilsson	352	Motala	17	38	15	17	44	34	121
29.	Yngve Eriksson	1264	Karlsborg	49	37	23	18	34	11	123
30.	Olle Bengtsson	693	Motala	19	9	32	44	40	25	125
31.	Sven Hesslund	1246	Göteborg	15	15	39	19	41	65	129
32.	P A Johansson	1274	Karlshamn	72	17	50	30	17	20	134
33.	Sven Thuresson	1279	Göteborg	37	61	14	41	27	23	142
34.	Eddie Lindqvist	1199	Oxelösund	34	32	59	29	26	24	145
35.	Anders Felleson	1307	Karlshamn	21	53	26	31	51	17	146
36.	Christer Svensson	1257	Göteborg	29	36	34	37	23	28	150

37.	Anders Hogman	1301	Västervik	23	6	58	72	35	31	153
38.	Mats Comstedt	172	Motala	8	52	21	48	33	45	155
39.	Jan Gustavsson	658	Motala	35	34	22	47	25	46	162
40.	Lars-Göran Lilja	218	Motala	38	24	42	28	56	26	168
41.	Vigo Gustavson	1283	Göteborg	53	47	17	40	21	65	178
42.	Stefan Jansson	261	Linköping	28	35	40	36	49	40	179
43.	Ulf Linde	1142	Vadstena	48	29	55	12	65	38	182
44.	Kenth Kling	1012	Alingsås	36	59	33	50	47	18	184
45.	Anders Vedin	1255	Stockholm	72	49	52	9	29	48	187
46.	Roger Fransson	104	Motala	46	41	46	34	36	30	187
47.	Bertil Gustafsson	1165	Motala	42	18	43	43	61	42	188
48.	Sven Norberg	1266	Figeholm	39	56	48	39	50	19	195
49.	Anders Olsen	804	Västervik	72	44	35	52	31	35	197
50.	Michael Andersson	308	Motala	47	65	41	33	38	43	202
51.	Jan Lybeck	967	Göteborg	43	26	38	46	55	65	208
52.	I Fredriksson	1299	Göteborg	44	30	47	72	57	41	219
53.	Åke Winblad	1311	Tranås	41	54	36	49	45	65	225
54.	Per Bodellius	579	Motala	31	45	57	51	46	65	230
55.	Håkan Karlsson	422	Västerås	45	40	44	55	59	47	231
56.	Thomas Niejhart	672	Västerås	32	43	56	53	58	65	242
57.	Bengt Österman	1201	Stockholm	50	72	54	27	42	72	245
58.	Lars-Olof Edholm	1184	Vadstena	55	57	63	45	53	37	247
59.	Olle Lenmärk	124	Stockholm	54	27	37	72	65	65	248
60.	Per Wennström	226	Motala	51	58	49	54	39	65	251
61.	Olle Söderlund	807	Vadstena	52	55	62	58	48	44	257
62.	Sören Bäckman	165	Linköping	33	50	60	57	65	65	265
63.	Hans Hedestedt	901	Stockholm	57	65	64	56	60	39	276
64.	Anders Thunell	1064	Vadstena	56	60	61	59	54	65	290

SM 1:a & 2:a 1980

FOLKBÅT

Detta är vår stora satsning på entypsklasser som givit resultat etta och tvåa i H-båt, Maxi 77 och Nordisk Folkbåt.



HORIZON/MARINEX SAILMAKERS, BOX 13, 440 30 MARSTRAND. TEL: 0303-60055.
HORIZON/AHLSTRÖM & JÖRNSTEDT SEGELMAKERI, LILLA SKUGGANS VÄG 18, 11542 STOCKHOLM. TEL: 08/160380

Västerviksseglarna Roland »Mandel» Johansson och Bernt Svensson överlämnar tackpresent till SM-arrangörerna 1980. Foto: Anders Olsen



Svenska Mästare 1980. Fr v Christer Rolfsman, Bert Andersson och Kent Junkvist
Foto: Lolle Jonsson

SÄLJS

Elvströmställ 1977. Mycket välvårdat. Endast använt vid kappsegling.
Pris 1700 kr. Albatrosspinnaker 1977 pris 800 kr.

Bosse Hougström 031-84 13 16

Syversenställ 1978. Som nyskick. Har endast använts vid kappsegling i
två säsonger. Pris 2200 kr. Elvströmfock 1978 pris 500 kr.

Anders Vedin 08-15 41 03

F S 956. Byggt 1965. Segrare i Västra Mälarens Ranking 1978 -79 -80.

Håkan Alm 016-35 45 44

F S 92. Fullständigt kappseglingsutrustad.

Göran Svensson 08-69 32 82

F S 1035. Byggt 1966 i Simrishamn, fernissad lärk, absolut toppskick,
fullständigt kappseglingsutrustad, Börresen rigg och beslag.

Martin Johansson 040-668 40, 91 99 45, 93 50 30 (arb)

F S 1090. Simrishamn 1969, fernissad, skrov i lärkträ, fot- och avbärrar-
list i teak, sittbrunninredning från 1977, fullst kappseglingsutrustad.

Ulf Norrman 046-12 76 44, 10 44 49 (arb)

F S 1155 VERONICA. Torkel Lind byggt 1968, Danmark. Mast, bom,
rigg, beslag och segel från 79 då båten blev 3:a på SM. Skåne 1:a 79 - 80.
Pris 50 000 kr.

F S 1181. Saxemarabyggt 72. Pris 33 000 kr.

Thomas Jeppsson 0414-405 80

KÖPS

Äldre Folkbåt köps. Får gärna vara lämpligt renoveringsobjekt.

Hans Blomberg 0303-803 06

Folkbåt i plast.

Göran Svensson 08-69 32 82

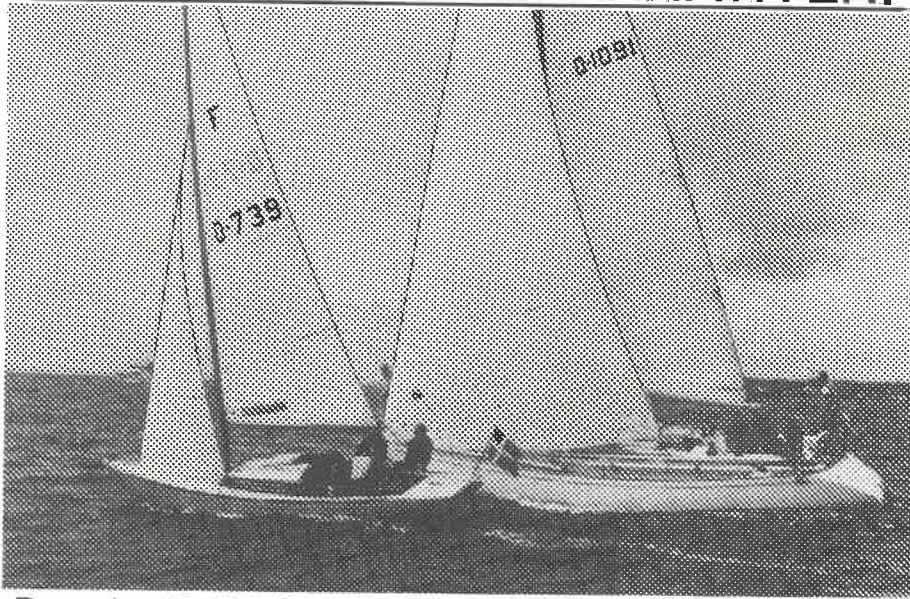
FOLKBÅT

centralen A/S

Egevangen 1
DK-5300 Kerteminde
00459-32 32 32

KÖP KVALITET NÄR DU KÖPER SEGELBÅT

HÄR ÄR DE TVÅ ALTERNATIVEN:



Danska Folkbåten
från sv.kr. 79.000,00

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

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

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

FOLK BOATS ♥ FOREVER

FRÅN UTKIKEN

CANADA

Det tycks finnas ett visst intresse för Folkbåten även i Canada. Folkbåtsförbundet får av och till förfrågningar från Canadensiska seglare om ritningar, båtar och priser.

BERLINREGATTAN

som beskrevs i förra nummret av Folkbåtsnytt tycks bli ett årligen återkommande arrangemang. Det var Västkustens Folkbåtsklubb som knöt kontakten 1979 och -80. Planer finns på att bredda det hela så att alla Folkbåtsklubbar ska få möjlighet i fortsättningen att åka till Berlin och segla.

PÅ BODENSJÖN

är folkbåtsseglingen på uppgång. Tyska mästerskapet kommer att seglas i Konstanz 1981. I en närliggande stad i Schweiz har en båtbyggare startat tillverkning av träfolkbåtar som lär vara mycket fina.

GULDPOKALEN

1981 kommer att gå i Kerteminde i Danmark. Man har maximerat deltagarantalet till 140 båtar. Låter optimistiskt, men är nog ingen omöjlighet. Malmö Segelsällskap och Sydkustens Folkbåtsklubb är intresserade av att åter arrangera Guldpokalen 1982.

SAN FRANCISCO

Någon inbjudan har i skrivande stund ej kommit till seglingarna om San Francisco Cup. Arrangörerna har tidigare sagt sig vilja arrangera seglingarna vartannat år, och i så fall skulle det åter vara dax i april 1981. Du som är intresserad av att åka bör hålla kontakten med din klubb.

LANDSKAMP MOT FINLAND

kommer det att bli 1981 i samband med Hangöregattan i Finland. Preliminärt datum för Hangöregattan är andra helgen i juli. Traditionellt brukar svenskarna gå i eskader över till Finland. 1981 ska vi dock bryta traditionen att Finland såsom segrande lag får tömma Sven Saléns pokal.

SESSANPOKALEN

kommer för första gången att arrangeras i Tyskland nästa år. I någon stad i Schleswig närmare bestämt, kanske Kiel t ex. För den oinvidige kan förtäljas att Sessanpokalen är en segling mellan lag från olika länder. Men seglar i lånade båtar och båtägaren ställer upp som gast i sin egen båt.

AO



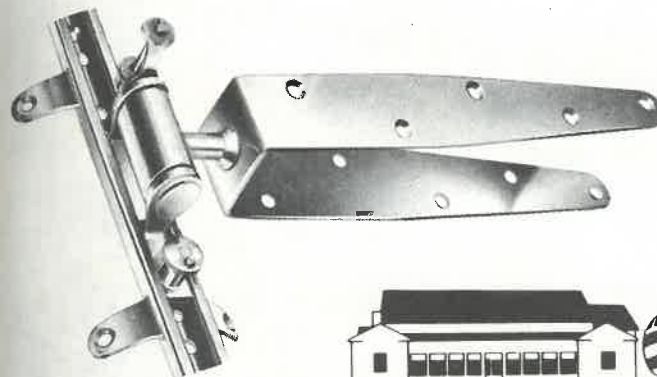
Foto: Åke Andersson

Söker Du Folkbåtsbeslag - vänd Dig till oss.

HARKEN kullagerblock, BARTON kullagerblock, Spinnakerbom i delar,
Riggverkstad, Rostfria originalbeslag

Bombeslag inkl skena	335:-	Winchkonsoll, per par	250:-
Bomuthal	125:-	Mastring 130 mm	85:-
Spridarbeslag	231:-	Mastkrage, vävnylon	45:-
D:o tvärstång	29:-	Mastkrage, gummi	65:-
T-järn för mast	137:-	Slangklämma, rostfri	15:-
Mastfot	99:75	Slangklämma, nylon	9:50
Bombygel för storskot	49:-	Fockfallspännare	135:-
Bombygel för kick	56:-	H-skena, komplett 4 delar	211:-
Kickbygel vid mast	195:-	Skena 450 mm bombeslag	84:-
Skotbänksbeslag	51:-	Skena 400 mm skot	29:-
Winch 110 mm, 200 mm axel	391:-	Skena 300 mm skot	23:-
Winch 110 mm, 110 mm axel	275:-	Travare med krok	34:-
Winch 90 mm	275:-	Travare med wireblock	57:-
Vantskruv, Hasselfors 1/2 tum	143:-	Storskotskena, rostfri med kullagertravare FTS	195:-
Flaggspeisfäste n.f	54:-	Liten servocleat	36:10
Kompass Silva 33	220:-	Mellan servocleat	48:20
Kromade spinnbombeslag 40 mm	66:-	Stor servocleat	58:-
Masttoppbeslag	37:40		

Momshöjningen tillkommer



VIKING
YACHTING AB

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

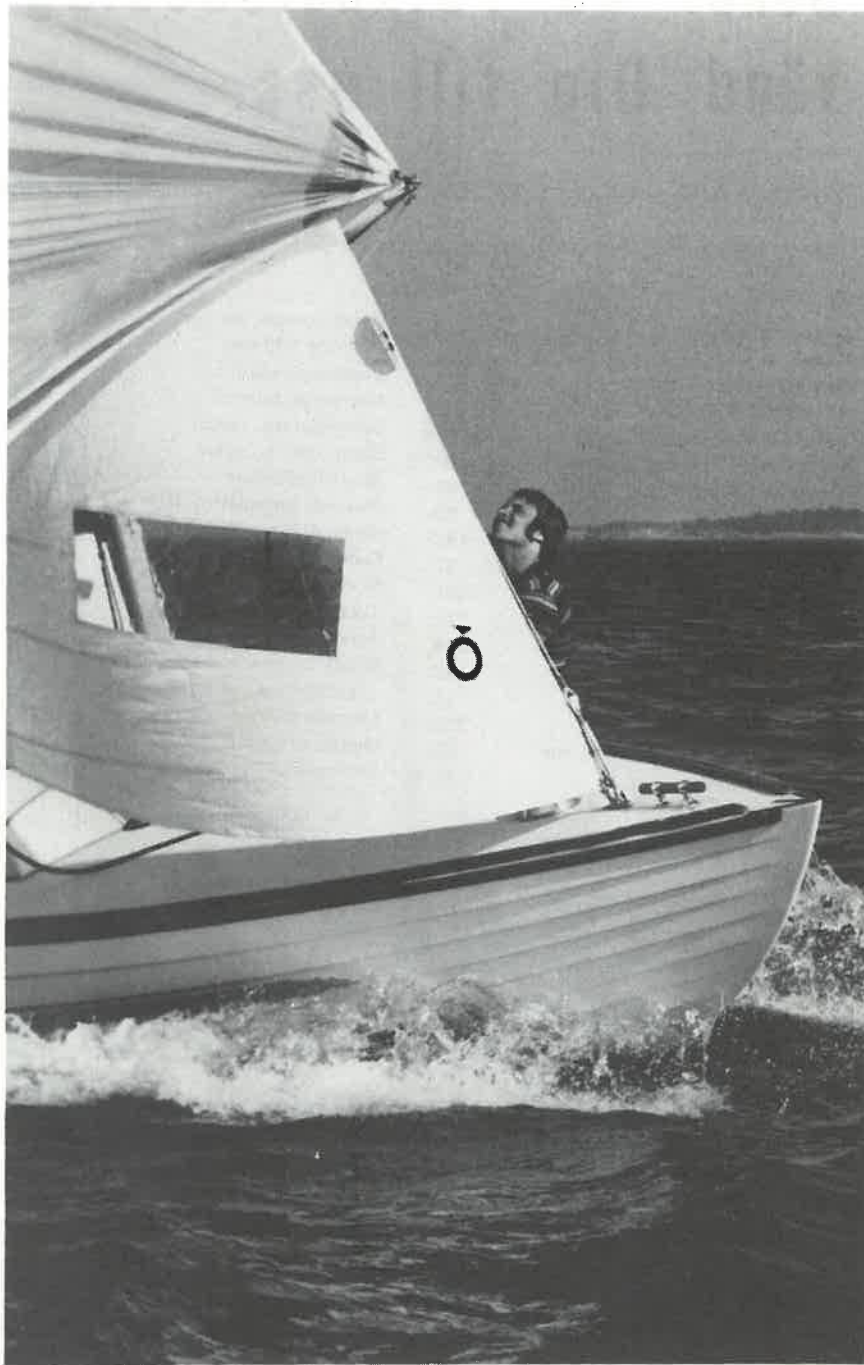


Foto: Anders Olsen

BILDER

Har Du bra folkbåtsbilder? Folkbåtsförbundet får ibland förfrågningar om bilder på Folkbåten. Det kan vara till böcker, kappseglingsskalendrar eller tidningar. Då vi sänder ut pressmedelanden, t ex efter SM och andra större tilldragelser behöver också bra bilder bifogas. Till Folkbåtsnytt behövs kontinuerligt bra bilder.

Folkbåtsförbundet behöver helt enkelt ett litet bildarkiv ur vilket bilder kan plockas vid lämpliga tillfällen. Tanken med detta upprop är att vi ska försöka samla ihop ett antal riktigt bra Folkbåtsbilder. De bör alltså vara i klass med det bästa i bildväg som finns i båtpressen. Folkbåtsförbundet har knappt 600 medlemmar varav säkert många är intresserade av fotografering, och även om man är ren fotoamatör kan det ju ibland bli ett riktigt stjärnskott.

Titta alltså igenom dina bilder och sänd Anders Olsen den eller de bilder som Du tycker är riktigt bra. Svart-vita bilder (med eller utan negativ) eller diabilder bör det vara. Pappers-färgbilder är mycket dyra att kopiera av, men har Du någon riktig pärla så sänd gärna in den, dock då tillsammans med färgnegativet.

Då bilderna publiceras kommer förståss Du själv att anges som fotograf, och eventuellt arvode kommer också att gå till Dig. Varsam hantering och retur av allt insänt material garanteras. Då jag får Dina bilder låter jag alltså kopiera av dem och återsänder därefter snarast originalen till Dig. Slå gärna en signal om Du vill diskutera bilder med mig.

Anders Olsen
Ö. Ekdalsg 49
593 00 Västervik
tel 0490/32666

Foto: Lolle Jonsson



RIGGA FÖR SPINNAKER

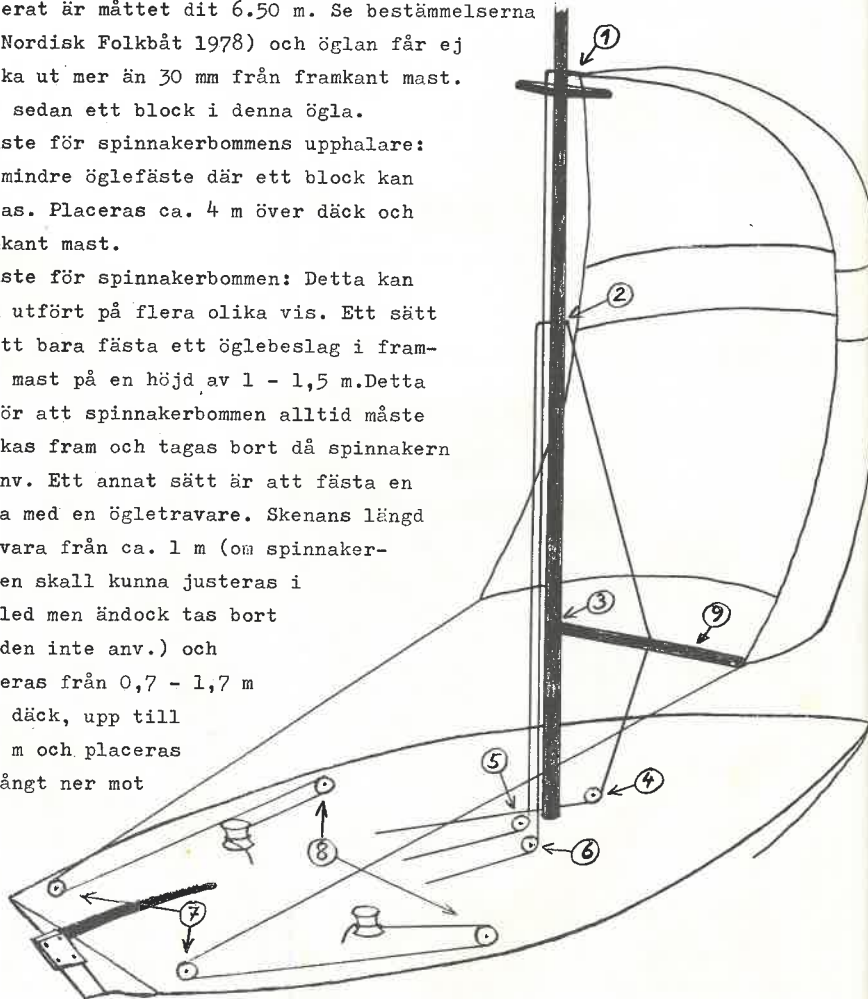
Det kommer med jämna mellanrum frågor och funderingar till OFK:s styrelse om hur man riggar sin båt för spinnaker. Det kan gälla frågor var man skall placera block och trissor, hur långa skoten och fallet skall vara o.s. Jag skall här försöka ge en liten beskrivning hur man kan gå till väga.

Börja med masten, eftersom den nu förhoppningsvis är nertagen. Se skissen för nedanstående numrering.

① Spinnakerns fallblock: Öglebeslag som skall fästas högst 6.60 m över däck (om mätmärke finns vid fockstagets förlängning och det sitter rätt placerat är måttet dit 6.50 m. Se bestämmelserna för Nordisk Folkbåt 1978) och öglan får ej sticka ut mer än 30 mm från framkant mast. Sätt sedan ett block i denna ögla.

② Fäste för spinnakerbommens upphalare: Ett mindre öglefäste där ett block kan fästas. Placeras ca. 4 m över däck och framkant mast.

③ Fäste för spinnakerbommen: Detta kan vara utfört på flera olika vis. Ett sätt är att bara fästa ett öglebeslag i framkant mast på en höjd av 1 - 1,5 m. Detta medför att spinnakerbommen alltid måste plockas fram och tagas bort då spinnakern ej anv. Ett annat sätt är att fästa en skena med en ögletravare. Skenans längd kan vara från ca. 1 m (om spinnakerbommen skall kunna justeras i höjdlöd men ändock tas bort när den inte anv.) och placeras från 0,7 - 1,7 m över däck, upp till 2,20 m och placeras så långt ner mot



däcket som möjligt. Spinnakerbommen kan då sitta kvar vid masten kopplad och klar då den ej anv. Man måste dock ha ett ytterligare fäste för den nedre änden av spinnakerbommen.

Möjligheterna och varianterna är många, men ett gott råd kan vara att höra med någon klubbkamrat som redan har spinnakerutr. och se hur dom har gjort.

④ Fäste för bommedhalare i däck: Ett block som är fäst i däck ca. 2 dm framför masten. Detta är bra för att hålla fram spinnakerbommen mot spinnakerhornet. Bommen vill annars gärna åka bakåt mot vantet då man länsar. Man kan dock fästa detta block i en kickbåge eller direkt i masten också. Man bör då ha en schockordstropp som fästes i bommen och dras fram och fästes i t.ex. förstaget.

⑤ Block för bomupphalare: Kan fästas i kickbågen eller direkt i masten. Det kan vara vettigt att placera både upp och nedhalare på babord sida om masten eller kickbågen för att sedan dras vidare till bakkant av rufftaget på babord sida och där fästas i två klämlikar.

SWEDE SAILS

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

Vårt tel.nr. är **0523/13285**

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

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

Foto: Anders Olsen



- ⑥. Block för spinnakerfallet: Fästes i kickbågen eller direkt i masten på styrbord sida och dras sedan till bakkant av rufftaket på styrbord sida och fästes i en klämklik.
- ⑦. Bakre block för spinnakerskot (gajar): Fästes lämpligen genom däcket i någon däcksbalk ett par dm från akterkant däcket och ca. 5 cm in från fotlisten. OBS! Sätt dem ej på brädan längst bak i aktern. Det blir lätt sprickbildning i akterspegelns övre hörn med missfärgning som följd.
- ⑧. Främre block för spinnakerskot (gajar): Dessa block är bra med tanke på att skoten då kommer framifrån och skotas över vinscharna. Placeringen ca. 5cm från fotlisten och 0,5m framfarruffskottet helst i någon balk. Man kan dock vara utan dessa block om man tycker att det blir för mycket block på däcket.
- ⑨. Spinnakerbommen kan köpas färdig med beslag påsatta. De återförsäljare som säljer folkbåtsbeslag brukar även ha bommar. Man kan dock göra en bom själv. Allra billigast blir det om man bara tar en rundstav av trä med diam. 40-50 mm och sätter på tvåspinnakerbommsbeslag i ändarna och i mitten två små öglor för upp- och nedhalaren. Längden på bommen: Citat ur bestämmelser för Nordisk Folkbåt 1978, sid 11, Spinnakerbommen ska mätas från framkant mast till yttre innerkant av klo längs spinnakerbommen, då den är parallell med långskeppsriktningen och vinkelrät mot masten. Måttet får ej överstiga 2,05m.

längder på skot och fall:

spinnakerfallet - 18 m, diam 8 - 10 mm

pphalare - 11 m, diam 6 - 8 mm

edhalare - 6 m, diam 6 - 8 mm

spinnakerskot 2 st om vardera 18 m, diam 8 mm (tag gjärna ett

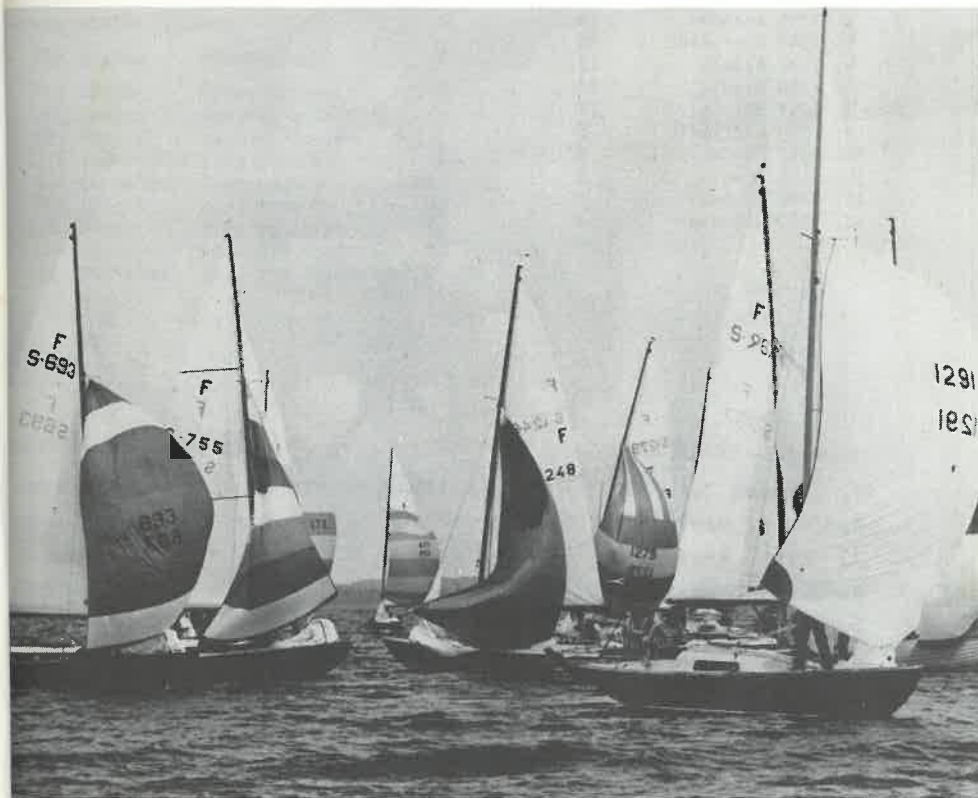
ött och ett grönt, det underlättar när man skall koppla spinnakern)

OBS! Var ej snål när det gäller ovanstående längder. Tycker ni efter ågra segelturer att linorna är för långa så går det alltid att korta av dem, men det är stört omöjligt att skarva dem om de visar sig för korta.

lycka till

Thomas Niejahr, Stockholm

Foto: Åke Andersson



RANKING STOCKHOLM (22 båtar)

1.	599	Christian Söderbäck	VSS	9	poäng
2.	844	Sven Holm	VSS	10	
3.	1253	Leif Ahlqvist	VSS	10	
4.	92	Göran Svensson	VSS	12	
5.	1255	Anders Vedin	VSS	13	
6.	1228	Johan Rasin	VSS	30	
7.	672	Tomas Niejahr	SSS	42	
8.	576	Jens Siebolds	VSS	49	
9.	471	Björn Zabell	VSS	55	
10.	1066	Gunnar Bergqvist	SSG	59	

SLUTSTÄLLNING VÄSTKUSTRANKING 1980

1.	1249	Eskapad	30	p
2.	1247	Yatsy	21	
3.	1272	Mrs L	19	
3.	1243	Amanda	19	
5.	1244	Shoréline	16	
6.	1242	Blåvit	12	
7.	1250	Rival	11	
7.	1257	Bölja	11	
9.	1279	Eldfågeln	8	
10.	967	Fanfar	2	
10.	519	Gong	2	
12.	1246	Cirrus	1	
12.	1283	Vitesse	1	

RANKING - SKÅNE 1980

1.	Thomas Jeppsson	S 1155	115	p
2.	Peter Persson	S 1297	93.5	p
3.	Bröd. Andersson	S 1290	82.5	p
4.	Jan Backman	S 1166	27	p
5.	Henry Duvander	S 1065	16.5	p
6.	Håkan Håkansson	D 580	13.5	p
7.	I. Åkesson	S 29	10.5	p
8.	Bertil Nordahl	S 1181	7.5	p
9.	Nils-Erik Nilsson	S 834	7	p
10.	S. Braun	S 1296	4.5	p

RANKING BRÄVIKEN

1.	934	Dan Yngwe	OXSS	
2.	963	Gunnar Thunberg	NQBK	
3.	1278	Benny Karlsson	NYSS	
4.	1199	Eddie Lindqvist	OXSS	
5.	1107	Lasse Svensson	OXSS	
6.	1304	Pelle Borg	OXSS	
7.	791	Sölve Yngwe	OXSS	
8.	1008	Gösta Nilsson	OXSS	
9.	1263	Fredrik Hamnström	OXSS	
10.	785	Karl Karell	OXSS	
11.	976	Olle Claesson	NYSS	
12.	1185	Per Arne Pettersson	NYSS	
13.	473	Lars Pettersson	NYSS	
14.	1047	Klas Göran Larsson	OXSS	
15.	510	Henry Svalin	NYSS	
16.	228	Håkan Klasson	NYSS	
17.	562	Robert Höllerbauer	OXSS	

RANKING VÄSTRA MÄLAREN

1.	956	Myscha	Håkan Alm	4	p
2.	422	Jäntan	Håkan Carlsson	6	
3.	588	Mamsell	Jan-Ale Kjellberg	8	
4.	885	Stella	Lennart Florén	9	
5.	1216	Summerwind	Lars Flodin	18	
6.	583	Gungalätt	Sten Cognell	21	
7.	859	Athena	Elon Nyström	22	
8.	1156	Ursa	Mats Wahlgren	25	
9.	823	Torbjörn Ehnfors	28		
10.	1013	Mathilda	Carl-Åke Abrahamson	29	

RANKING - BLEKINGE 1980

1.	Hans Hamel	S 1275	99.5	p
2.	Hans Persson	S 755	71.5	p
3.	Per-Arne Johansson	S 1274	71	p
4.	Christer Sandberg	S 1248	66	p
5.	Göran Lindqvist	S 1308	58	p
6.	Claes-Göran Svensson	S 1293	57	p
7.	Erik Ståål	S 1211	48.5	p
8.	L. Persson	S 1288	47	p
9.	A. Felleson	S 1307	35.5	p
10.	S. Jonasson	S 712	32	p

SAIL KARLSKRONA

Sail Karlskrona, detta skådespel av fartyg från när och fjärran, hade diskuterats under hela sommaren. Att vi skulle dit var klart, men vilken dag? Efter att ha talat med en kollega på Tempo i Karlskrona, som förresten hade uppförstorat sjökort i skyltfönstret där man kunde följa fartygens väg från start till mål varje dag, bestämdes det att vi skulle fara den 25 juli. Detta för att slippa den trängsel som man räknade med under helgen.

Fredag morgon stuvade vi in oss i Jan Jönssons Cittra. Jan liksom under-tecknad är mycket intresserad av äldre fartyg, och vi väntade oss en underbar dag. Men kanske inte hela familjen var lika entusiastisk. Då vi körde på motorvägen utanför Malmö undrade min grabb Joen om det var långt kvar. Väl uppe i Blekinge undrade jag om vi skulle tulla på frukostkorgen, som Agneta hade tagit med sig, i Guövik. Där tillbringade jag mina sommarlov som barn, det tyckte alla skulle vara trevligt. När vi hade bänkat oss nere på den gamla ekbryggan, kom mackorna fram, det visade sig att de var underbart beklädda med allehanda pålägg. Jag kunde konstatera att förutom handlarens ruffbåt och Berggrens blekinge-eka hade plastaldern gjort sitt intrång i denna annars så vackra vik. En långbent kunde ta sig torrskodd tvärs över viken, så tätt låg Maxi-båtarna. När vi satt här och tittade kom vi att prata om båtbyggnad. Jan undrade om det var långt till Saxemara. Det var ju klart att var vi nu så nära så skulle vi åka dit. Efter att ha kört fel en gång hittade vi ner till viken där Tage Olssons båtvarv ligger. Det är en underlig känsla som griper en när man kommer in på ett träbåtsvarv. Inne i skjulet låg en till hälften bordlagd motorveglare. Att se 1-tums mahognyplankor böjda och formade så att de tillsammans bildar ett stycke. Här fanns inga sprickor eller kräckeleringar som man visst får på köpet nu för tiden. Ute på grusplanen stod det något som inte såg så trevligt ut. Det var en motorseglare som fått en kranarm över sig i Borstahuset. Men Tage Olsson såg inte bekymrad ut när jag frågade honom om det gick att göta båt igen av detta annars så vackra skrov. Den skulle bli lika fin som när den lämnade Saxemara i början av 60-talet. Nere vid bryggan låg en annan för oss känd båt, Regina en 96-a som tidigare ägdes av Gösta Rosenberg. Den hade fått nytt teak-däck och var i fint skick. När vi gått runt en stund undrade Agneta om vi inte skulle till Karlskrona, eller detta räckte. Både Jan och jag fick vakna till liv igen. Vi satte oss i bilen för att åka de sista milen. Redan när vi kom på infarten till Karlskrona sågs röjlar och stänger peka över de gamla magasinerna i handelshamnen. Det var inte svårt att hitta en parkeringsplats.

Sen bar det av i högt tempo mot hamnen. Agneta och Joen bildade eftertrupp. Det skulle senare vis sig att Joen var mer intresserad av glass coca-colakiosker.

Där låg de alla: Kruzenstern, Dar Pomorza, Georg Stage, Gorch Fock, Creol, Sörlandet, Sea Cloud och Guayas. Den fyrmastade barken Sea Cloud med sina däckshus i teak, bågade franska fönster och innanför matsal med stora takkronor. I kabyssen på Dar Pomorza stod fem kockar, alla samlade runt en smörbit, storlek en halv kubikmeter. Att klumpen kunde hålla sig kvar trots hettan förundrar mig fortfarande. Briggen Guayas från Equador, var prydd med en stor bit segelduk midskepps, där man hade målat en sjörövare med texten "Jag älskar Sverige". Sörlandet från Norge lär vara världens minsta fullriggade skepp, och med en masthöjd på 36 meter såg hon ändå liten ut mot Dar Pomorza med samma riggning, som har en masthöjd på över 45 meter.

Istnämnda skepp frågade jag om jag fick gå upp i riggen, svaret blev stort leende åtföljt av huvudvridningar. Regionmusikkåren spelade på en, vilket ytterligare höjde stämningen. Den danska skonerten Creol var ut alldeles extra. Med sitt slanka skrov på 58 meter och en masthöjd av 100 meter. På däck fanns endast skylight och doghouse. Tyvärr var målning lack inte nygjort. Då den värsta hungern lagt sig blev det tid att gå på en bit mat. Sedan en skön promenad genom Karlskronas backiga gator, Amiralitetskyrkan och varvsporten strax bakom. När vi väl kommit in på däck, för nu började det bli mycket folk, såg vi alla B-klassarna. Inte ett de inte skulle vara något att titta på, utan båtarna är indelade i klasser, där A-klassen är båt över 50 meter och B därunder. Här fanns olika sorters flytetyg. En barkantin från Polen som var ganska nybyggd, den de säkert sin funktion men allt var byggt i järn. Det fanns inte en träbit på hela båten. Alla fall och snören var av orange polyester. Råarna var gjorda av en sorts rörkonstruktion som man ibland ser över landsvägar med trafikinformation. Vår egen gaff. skonare Falken är alltid lika fin att titta på. Det är en otrolig puts ombord. Men för att citera Vincent i Blekinge Tidning: "Därför är det smärtsamt, att konstatera den snålhet, dumhet och oförmåga att tänka framåt, som det innebär att låta Gladan ligga avklädd naken, när Falken seglar med de andra stora fartygen. Det är faktiskt bättre att låta båda dessa utbildningsfartyg segla, än att då och då rusta ut för segling. Tänk om försvarsministern, handelsministern och kulturministern hade varit på plats i Karlskrona denna weekend. Då hade det säkert varit så svårt att få fram den futtiga miljon det skulle kosta, att låta Gladan segla igen. Lilla Danmark, som har det mer ekonomiskt besvärade än rika Sverige, hade tre fartyg med - det säger det mesta om den oförståndliga snålheten".

Om man längre bort i raden, låg de två systemskonerterna Belle Poule och Etoile från Frankrike. Deras besättningar var väldigt duktiga till att sjunga. De förhöll oss som gick på kajen, fiske- och sjömannsånger från sitt hemland. Herr von Bromberg, en bermudayawl från Väst-Tyskland, där säkert båtbyggnads skicklighet bidragit till denna båts skönhet. Den var väldigt utrustad med bland annat en extra skena på masten, där de kunde ha ett "trysegel". Den skenor såg man ofta på de halvmoderna båtarna. Det tyder på att de seglar mer än vi seglar över större hav där de har större nytta av ett dylikt trysegel.

Det hade hört att den historieomspunna Peter von Danzig skulle vara med, till det fann vi henne men fan det var en nybyggd båt med detta annars så igenkännande namn. Det blev en rejäl besvikelse. I varvsbassängen låg ett 80-tal fartyg, alla hade något speciellt, som man lade på minnet. Vid landgången på den flesta större båtarna, kunde man köpa färgkort, med en stämpel föreställande båten namn.

Det hade det börjat kännas i benen och vi fick ta farväl för denna gång. Man väl hoppas att vi får hit Sail Training Race till dessa breddgrader igen. Är det hur?

Anders Carlzon

Laga duken

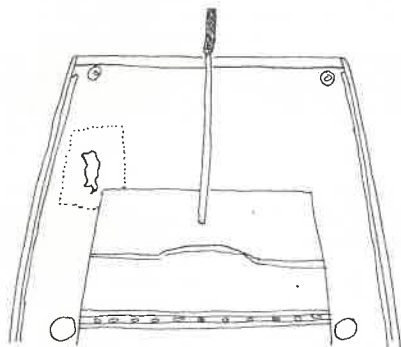
Eftersom det i förra numret av Folbåtsnytt beskrevs hur man dukar om ett däck, tänkte jag med dessa rader tipsa om ett sätt att laga duken när man tycker det är onödigt att duka om helt och hållet.

Nödvändigt material: Kopparnubb 9 mm, duk, araldit, tapetremsor av glasfiber och spännlack.

Ta först bort eventuella trekantslister. Börja sedan med att nubba fast den gamla duken på ett sådant avstånd från skadan att duken är helt fräsch. Avståndet mellan nubben bör ej överstiga 7 mm. Se fig 1.

Skär sedan ut den skadade biten så nära nubbskallarna som möjligt. Använd en mycket vass kniv, gärna en skalpell eller liknande.

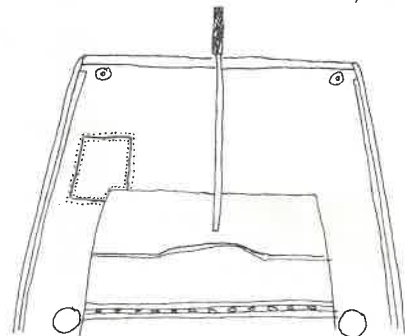
Fig 1



När detta är gjort slipas och spacklas plywooden om det behövs. Inga ojämnheter får finnas när du lägger på den nya dukbiten.

Nu när alla ytor är torra och jämna nubbar du fast den nya dukbiten på samma sätt som du gjorde förut. Nubba så nära den gamla duken som möjligt och tänk på att spänna duken lite så att det inte blir några veck när du är klar. Renskär nu den ilagda biten så nära den gamla som möjligt. Lägg därefter i araldit, eller liknande lim, i skarven. När limmet härdat så slipar du skarven tills ytan är jämn. Se fig 2.

Fig 2



det dax att täcka över skarven med tapetremorna. Remsorna läggs över skarven och dränks med spännlack tillsammans med den nya duk. Spännlacket löser upp den gamla däcksfärgen och fungerar som ett är det torkat. Lägg sedan på ytterligare 2-3 lager spännlack.

du slipa lite lätt för att få bort knotrigheter o d. Om skarven är slät kan du spackla lite med elastisk Plastic Padding.

det bara att måla och du har åter ett tätt däck. Mindre hål går ut att laga med bara tapetremor och spännlack. Lägg då 2-3 lager dr.

VERA att den beskrivna metoden gäller för plywooddäck. Hur man laga duken på ett ribbdäck kanske någon annan kan tipsa om.

Anders Vedin

Man måste kunna lita på skotet!

Gör som många många seglare använd

AQUA-SKOTET

BÅTTILLBEHÖR - SPORT - FRITID

STAREX AB

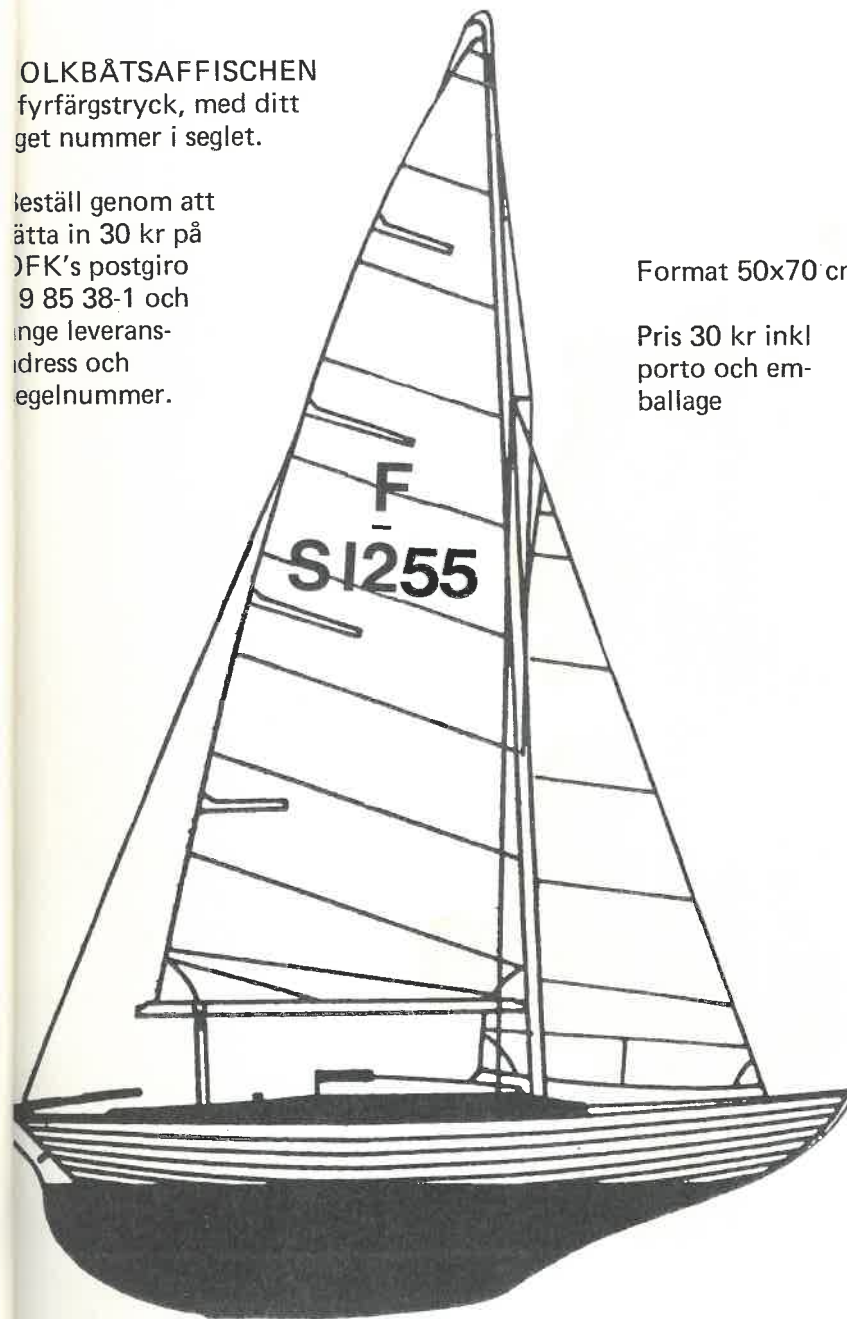
gatan 17, tfn 08 - 53 53 45 ■ Birger Jarlsgatan 9, tfn 08 - 10 11 49



Vi ses nästa år igen. Foto: Anders Olsen

OLKBÅTSAFFISCHEN
fyrfärgstryck, med ditt
get nummer i seglet.

beställ genom att
ätta in 30 kr på
)FK's postgiro
9 85 38-1 och
nge leverans-
dress och
egelnummer.



Format 50x70 cm

Pris 30 kr inkl
porto och em-
ballage