

**Vi vet vad som krävs
av ett vinnarsegel.**



KARLSHAMNS SEGELMAKERI

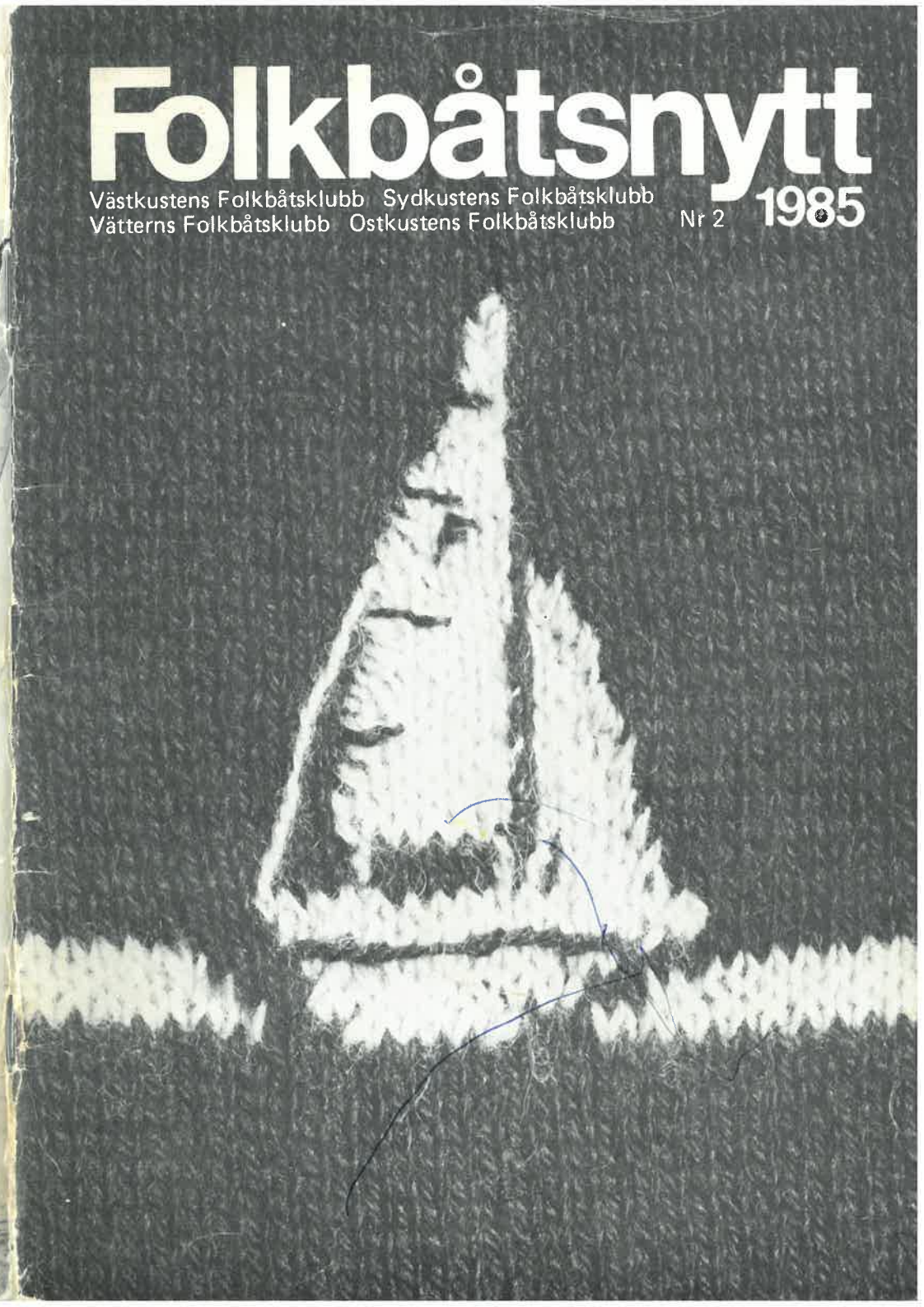
Box 12, Vånga-hamnen, S-292 00 Karlshamn. Tfn 0454-193 00



Folkbåtsnytt

Väst kustens Folkbåtsklubb Sydkustens Folkbåtsklubb
Vätterns Folkbåtsklubb Ostkustens Folkbåtsklubb

Nr 2 1985



Folkbåtsnytt

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE SFF:

Jan Lybeck
Långsiden 9
412 70 GÖTEBORG

telefon:
031/ 40 60 13 h
031/ 51 36 50 a

MÄTCHEF:
Per-Arne Johansson
Dalgången 11
292 00 KARLSHAMN

telefon:
0454/ 131 48

KONTAKTMÄN:

Västkustens Folkbåtsklubb:

Göran Börjesson
PL 2978
423 00 TORSLANDA

telefon:
031/ 92 64 53

Ostkustens Folkbåtsklubb:

Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44
117 32 STOCKHOLM

telefon:
08/ 69 32 82

Syd kustens Folkbåtsklubb:

Björn Einarsson
Mellanvångsvägen 9
223 55 LUND

telefon:
046/ 12 21 01

Vätterns Folkbåtsklubb:

Anders Jarl
Vändgatan 3
591 00 MOTALA

telefon:
0141/ 119 77

Detta nummer är sammansatt av Ostkustens Folkbåtsklubb, och tryckt i 1 300 ex.

I Redaktionen: Johan Holm

Marianne Melcherson
Magnus Söderbäck
Pär Wettergran
Ola Zetterberg

ORDFÖRANDESPALTEN

Det har varit en fin dag på havet. Jag har just kommit hem och slår mig ned vid skrivmaskinen. Sommaren är nästan slut, och vi har haft en av de sista kappseglingarna för säsongen idag. Det blev lite som vanligt, först plastbåtarna och sedan träbåtarna. Det är synd att det blir så, man kan lätt få för sig att en plastbåt är en förutsättning för framgångar på kappseglingsbanan. Så är det ju inte. Besättningens färdigheter, segel och rigg spelar mer roll än själva båten. Men om nu de skickligaste besättningarna sitter i plastbåtar får man ju lätt intrycket. Men vad som framför allt slog mig när träbåtsklungan kom slörande, tätt tillsammans i spännande slutstrid, var hur fina dom var.

För inte så länge sedan läste jag en artikel i en båttidning om träbåtar. Innehållet gick ut på att träbåt var något man kunde köpa om man tyckte att det var för dyrt att havskappsegla. Och folkbåten beskrevs som »hemtrevlig men dyr». Skribenten hade nog inte riktigt förstått att det finns många som föredrar en folkbåt av trä framför många andra båtar, oavsett kostnad. Att det finns människor som njuter av lyster i en femissad bordläggning, av doften av linolja i ruffen, av det mjuka kluckandet av klinkat trä mot vatten. Som tacksammt betalar det låga dagspriset för en pärla, innan fler får upp ögonen för det stora värdet, och priserna går upp!

Vad det kostar att bygga en folkbåt idag vet jag inte, men om en båt-



byggare räknar med att det tar tusen timmar kan man börja gissa. På många områden har vi sett utvecklingen. Vanliga gamla bilar blir värdefulla veteraner. Gamla träbåtar kommer att bli värdefulla exponenter för en svinnande, tusenårig tradition av båtbyggerikonst, och därmed värda att bevaras.

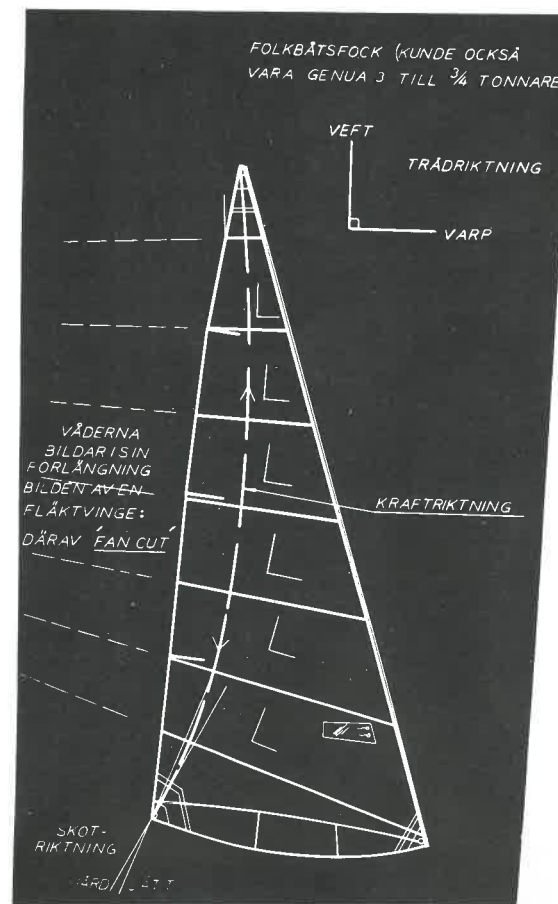
Men en träbåt är inte bara investeringsobjekt. Den kan göra sin tjänst i många, många år, kanske längre än sina systrar av plast. Även en gammal träbåt, med friska segel och fräsch rigg, är ett fullvärdigt sportredskap i en stark kappseglingssklass. En billig entrebiljett till kappseglingssbanans stimulans och spänning, och turseglingens avkoppling och rekreation. Till kunskap om traditionellt hantverk, och till kärleken till ett levande material.

Dyr? Aldrig!

Jan Lybeck

NYA SEGEL -85?

VI ARBETAR HÅRT MED NYA RÖN



Tidigare hade t ex Folkbåten ca 6,7 oz ("blade") i storen och 7,7 oz "blade" i focken. Nu använder vi till 1985 en duk av senaste high-aspect konstruktion som ligger på minimivikten ca 5,8 oz av hardaste kvalitet sk New Yarn Temper eller Duoperm finish, som allround fock (0-12 m/s). Av två skäl hade detta varit omöjligt för två år sedan. 1.) Dukar i denna viktclass hade aldrig hållit formen. 2.) Vår kunskap från kevlardukars *kraut* på att orienteras parallellt med kraftvektorerna i seglet, har vidgat vara vyer, vilket medfört att varenda våd t ex i en folkbåtsfock, är riktad efter kraftvektorerna.

Denna design kallar vi "Fan-Cut", i vilken vi orienterar, veften helt efter krafterna. Seglet belastas aldrig riktigt diagonalt (45°) därför kan man bygga exakt den form och mängd duk som man vill segla med. Seglet blir enormt stabilt och därav kan man gå ned i dukvikt.

Allt detta är möjligt dacron tack vare den nyaste dukkonstruktionen.

Gran  Segel
Skandinavien's ledande segelmakare.

Stockholm: Västbergavägen 24, 126 30 Hägersten, tel 08-45 95 20.
Göteborg: Hälleflundregatan 24, 421 58 Västra Frölunda, tel 031-29 57 08, 29 56 93

Malmö: Södra Fiskehamnen, Limhamn, 216 12 Malmö, tel 040-15 00 28
Oslo: Ringeriksveien 241, 1314 Skui, tel 02-13 60 80



SM-vinnaren 1985

SM I KULLAVIK

Svenska Mästerskapet för Nordisk Folkbåt 1985 avhölls, enligt det system som tillämpas för cirkulation mellan klubbarna, på Västkusten, närmare bestämt i Kullavik, strax söder om Göteborg. Valet av lokalitet hade skett med utgångspunkt för de sportsliga förutsättningarna i första hand. Vattnen utanför Kullavik och Särö är sedan länge kända för att kunna bjuda rena seglingar, och där har utvecklats seglare som Pelle Pettersson, Stig Wennerström, Hans Wallén, för att ta några i högen.

Kullavik är emellertid en förort till Göteborg, och i förorterna saknar man oftast restauranger, offentliga bekvämlighetsanläggningar och campingplatser. Själva seglandet kom således i fokus snarare än det sociala livet.

Som vanligt när SM går på Västkusten var deltagarantalet något mindre än de senaste åren, säkert mer beroende på långa transporter och konkurrens med finnkampen, än vikande intresse för Folkbåts-SM.

Redan på lördagen den 29 juni började deltagarna anlända, per lastbil eller på egen köl. Den där behagliga, pirrande, förväntansfulla nervositeten kom smygande, allt under det att ett stilla bryggsnack tog fart.

På söndagen varvades träningsturer med kontroll av segel, båtar och utrustning. Ett drygt dussin båtar vägdes under överinseende av klassens mätchef, PAJ.

Deltagarlistan studerades och visade sig innehålla de flesta av de tunga namnen, med nästan alla de senaste årens mästare på plats. Spekulationer om tänkbara favoriter utfördes med allvar och inlevelse. Thomas? Torgny? eller Anders? Eller Bert? Eller Peter eller Claes-Göran som var nära sist? Kanske Klas igen? Den där Björland är ju ruskig på IF, kan de va nåt?

Första seglingen gav besked, fast det visste man inte då. I den ganska stabila sydvästliga vinden toppade »Eldfågeln», Sven Thuresson före några av favoriterna. Vem är det? Lokal förmåga, hade väl tur.

Andra seglingen. Bert vinner i lite mera vind. Jaha, nu är han i stöten, gammal är äldst. Vart tog den röde vägen då, jaja tolv, jaja, det är inte så lätt.

Tisdag. En segling. Mättlig vind sydväst. Eldfågeln före Jeppson. Jo, men han är ojämn. Anders är jämn. 2-2-4. Han leder.

På kvällen Folkbåtsförbundets möte. Inga stora saker att avhandla, men vi får veta att nästa år, i Ystad, blir det bra, för man satsar ordentligt.

Onsdag. Två seglingar i ungefär samma förhållanden, mättlig vind från sydväst. Först vinner Eldfågeln före Jeppson. Det är inte klokt vad han går. Sedan vinner Eldfågeln före Björland. Detta är ju löjligt, finns det ingen censur?

Torsdag. I teorin kan Sven fortfarande undvika att vinna SM. Men det skall till mycket. Det blåser från samma håll som vanligt ungefär, men sjön är lite skvalpigare. Kan det spela någon roll? Sven tar det lugnt och blir trea, efter kollegorna från Björlanda, Peter Aebeloe och Bölja Svensson. Med platssiffrorna sju på fem seglingar vinner Eldfågeln SM-85. Sven Thuresson, Royne Moberg och Tommy Fransson heter besättningen. Inte några nybörjare precis. Sven och Royne har hållit på med folkbåt i nästan 20 år, fast i olika båtar.

Eldfågeln är den tredje som Sven har. Detta att det kan löna sig att hänga i inger ju ett visst hopp för alla oss andra. Peter Aebeloe, som var trea i fjol, avancerade till andra plats i år, det lovar ju gott inför '86. Trea totalt blev en annan gammal uv, Thomas Jeppson, som vanligt i ytterst elegant träbåt.

På kalaset på kvällen i Scoutgården (av alla ställen) kunde vi höra lokalradion intervjuva den nyblivne mästaren. Sven förklarade att han nog inte hade väntat sig att det skulle gå så bra. Det är inte precis svårt att låta bli att bli avundsjuk på grabbar med en sådan inställning.

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

U=38	D=42		PLAC	1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	6:e	PO
NR	NAMN/ORT									
1279	Sven Thuresson BJKSS		1	1	12	1	1	1	3	7
1244	Peter Aebeloe --		2	3	13	7	5	3	1	19
1188	Thomas Jeppson SSS		3	9	10	2	2	5	7	25
1344	Olof Björland GKSS		4	4	7	6	7	2	16	26
1257	Christer Svensson BJKSS		5	5	11	14	3	9	2	30
1290	Torgny Andersson SSS		6	7	6	25	9	4	4	30
1320	Anders Ohlsson SSS		7	2	2	4	6	20	18	32
1293	C-G Svensson KSS		8	10	5	5	10	12	5	35
1247	Bert Andersson SSS		9	6	1	18	17	7	6	37
1287	Pär Nilsson KSS		10	D	8	3	12	10	10	43
1315	Leif Runman OXSS		11	12	3	12	22	13	17	57
1272	Jan Lybeck GKSS		12	16	4	9	15	15	19	59
579	Per Bodelius MSS		13	14	15	D	16	6	9	60
1281	Klas Andersson MSS		14	11	9	15	14	14	13	61
934	Dan Yngwe OXSS		15	23	19	8	4	23	8	62
756	Roger Thein HSS		16	8	21	20	11	8	15	62
1254	Henrik Crafoord KSS		17	15	17	13	D	11	11	67
755	Hans Persson KSS		18	22	16	10	13	17	12	68
1288	Lars Persson KSS		19	17	18	24	8	18	22	83
1335	Kenneth Johansson SSF		20	13	22	17	21	24	20	93
1286	Roland Olsson KSS		21	21	14	11	25	27	25	96
693	Olle Bengtsson MSS		22	D	28	16	19	19	14	96
776	Tommy Eriksson BJKSS		23	19	20	22	18	22	21	100
1299	Ingemar Fredriksson BJKSS		24	24	23	19	26	16	26	108
1249	Tommy Billgren YSS		25	18	27	23	20	25	28	113
1314	Gillis Wendt LSS		26	25	24	27	24	21	23	117
1276	Lars Almohlt BJKSS		27	28	25	21	28	28	24	126
1321	Håkan Håkansson YSS		28	20	D	28	27	26	29	130
246	Stefan Eliasson GKSS		29	26	29	26	23	29	27	131
457	Jan Albinson HJBK		30	27	26	31	29	30	30	142
982	Bengt Odebäck MSK		31	29	31	32	30	33	32	154
1086	Rolf Johansson OSS		32	32	32	29	33	31	D	157
31	Lars Wramner GKSS		33	31	30	35	32	34	31	158
310	Björn Andersson GKSS		34	30	U	34	35	32	33	164
734	Stig Franzen BJKSS		35	D	33	33	34	35	34	169
1167	Nils Abrahamsson SSS		36	U	U	30	31	D	U	175
165	Sören Bäckman MSS		37	U	U	U	U	U	U	190
981	Thomas Sjögren HSS		38	D	U	U	U	U	U	190

Folkebådcentralen i nya lokaler

I Danmark är det full fart på produktionen av Folkebåtar i plast, det är fortfarande den mest sålda båttypen.

-Vi bygger snart vår 600:ade Folkebåt i glasfiber, berättar Erik Andreassen chef och grundare av Folkebåtscentralen, för Folkebåtsnytt

Folkebåtscentralen har växt ur sina gamla lokaler och flyttar in i nya i Kertemind hamn. »Ett drömläge» enligt Erik.

1 000 kvadratmeter är specialinredda för färdigställande av Folkebåtar. I verkstaden står fyra skrov i bredd för montering av inredning, beslag etc. Målningshall finns för bottenmålning samt utrymme för högtrycksrengöring och sandblästring av skrov. En »elegan» utställning (med bar) där fyra Folkebåtar i olika varianter exponeras, kompletterar det hela.

Man producerar Folkebåtar med

självlänsande sittbrunn, med träöverbyggnad, med teakdäck, förutom standardfolkebåten.

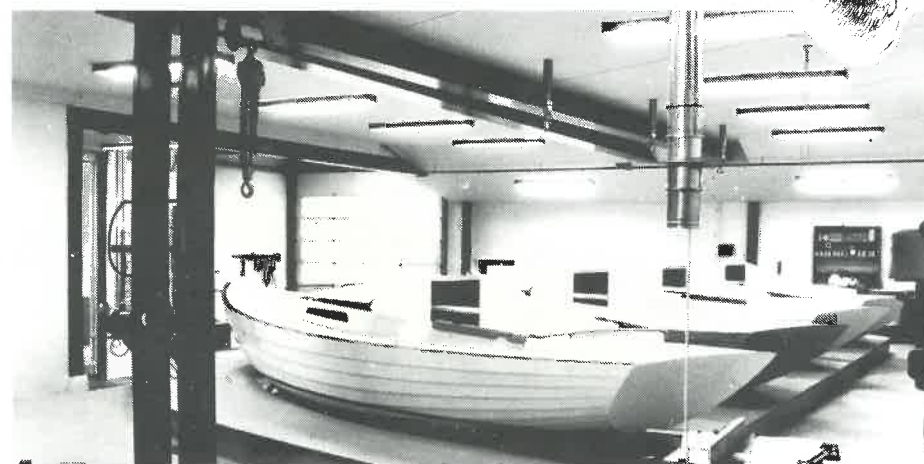
Man räknar med att färdigställa 70-80 Folkebåtar om året, och har förnärvarande nio personer anställda. Under början av -86 skall 31 båtar levereras, huvuddelen till Tyskland, England och USA.

Till Sverige har man inte sålt en enda båt sedan devalveringen för tre år sedan.

-Vi saknar den Svenska marknaden, men alla ansträngningar har hittills varit förgäves, trots flera specialerbjudanden, berättar Erik.



GÖRAN SVENSSON



Eriks nya monteringshall

SM-nostalgi

1964 startade hels SM evenemanget i Sandhamn. Första året fick tävlingarna emellertid kallas för klassmästerskap eftersom reglerna på den tiden var att ett klassmästerskap med minst 20 båtar måste hållas innan klassen fick SM-status.

Denna gång var även våra finska vänner inbjudna till tävlingarna. Något som jag minns från detta första SM-KM var att om inte alla så i alla fall de allra flesta finska båtarna var gråmålad såväl ut- som invändigt. Om det var detta eller något annat som gjorde att våra finska gäster gick som spjut kommer jag inte ihåg, men de belade både första och andra plats framför kopplet av vässade Williamsbyggen.

Inte mindre än nio stycken bland de 15 främsta där Ole Westerberg med Friendship 576 belade tredjeplatsen och således blev vår första SM-KM mästare i klassen. Det måste ha känts skönt för pappa William att som avslutning på en sagolik båtbyggartradition inom klassen få se så många av sina skapelser skörda sådana framgångar i klassens första stora mästerskap, innan han för alltid lämnade oss senare på hösten.

Sedan dess har vi alltså seglat SM över 20 gånger, transporterat våra tunga båtar kors och tvärs genom landet från Simrishamn i söder till Sundsvall i norr, för att år efter år samla det största SM-fältet. Tala om intresse för en fin gammal båt.

Som avslutning på denna lilla tillbakablick kommer här en sammanställning på åren som gått, i tabellform:

Anordnade SM mer än en gång

Marstrand 3 ggr
Malmö 2 ggr
Nyköping 2 ggr
Sundsvall 2 ggr
Vadstena 2 ggr
Karlshamn 2 ggr

Vunna SM mer än en gång

Lars Larsson 3 SM
Ole Westerberg 2 SM
Bert Andersson 2 SM

Klubbarnas vunna SM

Västkusten 10 ggr
Ostkusten 5 ggr
Sydkusten 5 ggr
Bottenhavet 1 ggr
Vättern 1 ggr

Anordnande klubb

Sydkusten 6 SM
Ostkusten 6 SM
Västkusten 5 SM
Vättern 3 SM
Bottenhavet 2 SM



Åke Winblad

VINNARNA GENOM ÅREN

1964	Sandhamn	576	Friendship	Ole Westerberg	(Williamsbygge)
1965	Nynäshamn	576	Friendship	Ole Westerberg	(Williamsbygge)
1966	Barsebäck	1066	Ci-Ci	Sten Bertze	(Enar Johansson)
1967	Sundsvall	777	Amica	Göran Canbäck	(Williamsbygge)
1968	Marstrand	160	Fiorina	Brörl Röök	(Kungsviken)
1969	Karlshamn	66	Varg	Kjell Andersson	
1970	Nyköping	1023	Zaritzta	Bengt Kilsäter	(Vägga)
1971	Limhamn	712	Zorina	H Karnfors	(Dragsmark)
1972	Sundsvall	1077	Tekla	Bengt Eklund	(Williamsbygge)
1973	Marstrand	255	Flamingo	Lars Larsson	(Bröd. Martinsson)
1974	Grissehamn	255	Flamingo	Lars Larsson	(Bröd. Martinsson)
1975	Karlskrona	255	Flamingo	Lars Larsson	(Bröd. Martinsson)
1976	Vadstena	756	Slaghöken	Jönsson	(Dragsmark)
1977	Lysekil	1212	Skruff	Peter Sohl	(Saxemara)
1978	Lomma	1247	Yatzy	Bert Andersson	(Folkbåtscentralen)
1979	Nyköping	1249	Eskapad	Bengt Jarfeldt	(Folkbåtscentralen)
1980	Vadstena	1247	Yatzy	Bert Andersson	(Folkbåtscentralen)
1981	Marstrand	1278	Spunk	Benny Karlsson	(Folkbåtscentralen)
1982	Karlshamn	1290	Sailor	Torgny Andersson	(Folkbåtscentralen)
1983	Sandhamn	1188	Veronica	Thomas Jeppsson	(Lind)
1984	Karlsborg	1281	Clara	Klas Andersson	(Lyseplast)
1985	Kullavik	1279	Eldfågeln	Sven Thuresson	(Folkbåtscentralen)

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

U=38	D=42	NAMN/ORT	BJKSS	SSS	CKSS	PLAC	1a	2a	3a	4a	5a	6a	PO
1279		Sven Thuresson				1	1	12	1	1	1	3	7
1244		Peter Aebeloe				2	3	13	7	5	3	1	19
1188		Thomas Jeppsson				3	9	10	2	2	5	7	25
1344						4	4	7	6	7	2	16	26
1257						5	5	11	14	3	9	2	30

Ny Skärning!
och skicklig besättning gav

Överlägsen
SM-seger

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

TRÄBÅTSSKÖTSEL-för lata

»Wood is beautiful» lär någon känd amerikansk seglare ha yttrat, och det håller väl de flesta med om. Men jobbet då - får man inte slita sig halvt fördärvat för att uppnå denna lyckans Nirvana?

Anders Olsen som har haft olika träbåtar i ca 30 år, ger i denna artikel sin syn på träbåtsunderhåll.

I mitt liv har det alltid funnits träbåtar. Först föräldrarnas roddbåt och campingbåt, sedan öppna kostrar, en OK-jolle och några Folkbåtar. Otaliga är dom nya och gamla metoder och färger som jag kommit i kontakt med. Ändå kan en sådan här artikel bara bli subjektiva värderingar - det finns säkert många olika åsikter om det mesta. Eftersom ringa vetenskap bedrivs på området är man ändå utlämnad till tyckare och marknadsförare.

DEN ALLRA VIKTIGASTE...

grundprincipen tycker jag är att hindra vatten från att tränga in i träet. Trä som ömsom blir fuktigt, och ömsom torkar ur (på vårarna) är hopplöst att underhålla. Går det in fukt under relingslist, under däcksduken eller mellan borden får Du ett garanterat jobbigt underhåll. Färgen spricker, lyfter och bubblar sig varje år. Bote-medlen heter Thioflex, Araldit och linolja.

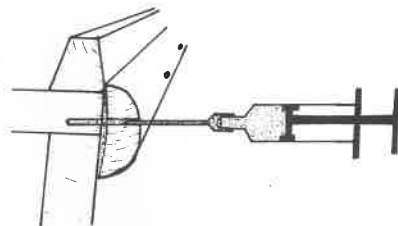
För att få dit Thioflex (härdande gummimassa) måste de lister där vatten tränger in tas bort och utrymmet under fyllas med Thioflex (kladdigt - maskera omgivningen med maskerings-tejp) och listen skruvas dit igen. Ett ganska bökiigt arbete som enklast görs när man ändå byter däcksdruk. Att sätta dit en däckslip utan



Anders Olsen

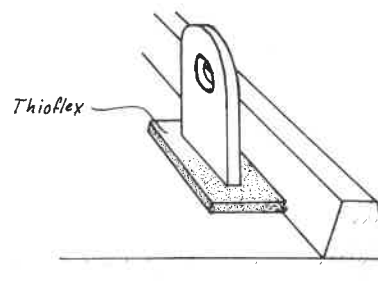
att ett högkvalitativt gummikitt under medför livstidsstraff i form av årliga renskrapningar.

Är det ett mindre läckage behöver man inte ta bort hela listen utan borrar istället enmillimetershål cirka var tredje cm genom listen varefter Araldit (härdande lättflytande epoxilim) pressas in med en liten (2 eller 5 milliliters) injektionsspruta med 1,2 mm kanyl. (Säkert jobbar någon bekant på sjukhus och kan fixa en engångsspruta). På detta sätt fylls springor och håligheter under listen helt och vatten kan inte tränga in.



Ovanpå däckets görs en packning av Thioflex runt röstjärnen - och denna ständiga läckagekälla är eliminerad. Man gör som en krage av maskerings-tejp runt röstjärnet och gjuter i denna Thioflexet.

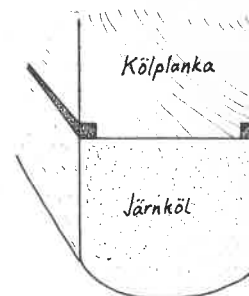
Spricker bottenfärgen i näten varje



år? Det beror i så fall på att borden torkar isär på våren för att sedan ta upp vatten och svälla ihop vid sjösättningen. Ganska självklart att det då blir hopplöst att hålla ett intakt skikt med bottenfärg.

För att förhindra detta brukar jag hålla en matsked rå linolja längst bak och längst fram i näten inne i båten några veckor före sjösättningen. Linoljan rinner sedan långsamt i näten och om borden torkar isär suger dom upp linolja istället för vatten. Efter några år med denna behandling blir båten tät, trät mättat med linolja, och bottenfärgen sitter fint år efter år. Fiskargubbarna sa förr att man »smörjde» båten då man gjorde så här. Glöm bara inte att ordentligt torka bort överflödiga linolja före sjösättningen, annars blir det kladdigt.

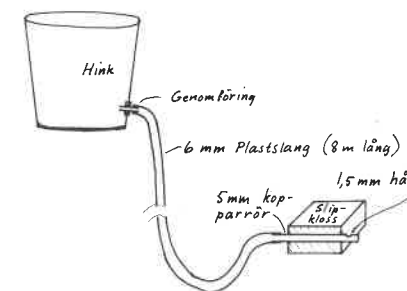
Att bottenfärgen släpper varje år vid springan mellan järnkölen och kölplankan kan delvis förhindras



genom att (t ex med en hårdmetallklinga) fräsa ett 4x4 mm spår i träet mot järnkölen runt hela båten. Spåret fylls med Thioflex som alltså kommer att bilda en packning mellan järnkölen och kölplankan. Vatten får svårare att tränga in och färgen sitter kvar.

VATTENSLIPA

Att vattenslipa går minst dubbelt så fort som att torrslipla. Har man dessutom en slipkloss med kontinuerlig vattenspolning går det fyra gånger så fort som att torrslipla. En slipkloss med vattenspolning fixar du lätt själv. De grejer Du behöver finns i närmaste järnaffär.



Jag brukar vattenslipla hela båten någon kulan höstdag. Iförd gamla regnbyxor, stövlar, rejäla gummihandskar (vars skaft viks upp lite längst upp) och en slipkloss enligt skissen gör jag sedan nästan hela vårens slipjobb på en dag. Till däck, relingslistor och fribord använder jag 180-papper och till botten grovt 80-papper. Det är en ren fröjd att se färgen forsa bort med vattnet. På detta sätt undviker jag också att tjocka färglager byggs upp med åren, och får en perfekt ytfinisch.

Oscillerande slipmaskiner använder jag aldrig - det går mycket fortare att vattenslipla. Dessutom kommer man inte åt i klinkarna, och pappret degar hela tiden igen.

RENSKRAPNING

Ibland måste man renskrapa, det hjälps inte. Det är ofta ett styvt jobb, men också ett suveränt sätt att få en gammal sliten båt att bli ny och fräsch. Ta inte så mycket åt gången. Botten ett år, friborden ett annat år o.s.v. Har man ett gott underlag för färgen behöver man bara renskrapa samma yta kanske vart 15:de år eller så.

Glöm alla färgborttagningsmedel - dom är sopor. En rejäl blåslampa (t ex gasol driven) eller elektrisk värmebläkt av den typ som golvläggare svetsar plastmattor med är den rätta medicinen. Den elektriska värmebläkten är särskilt bra då man renskrapar fernissade ytor - inga brännskador fås. Sedan brukar jag hyra en handbandslip en helg och dra av bordet med. Det är ett tungt jobb, men går ganska snabbt. Efter det handslipning, oljning, eventuellt lätt betsnings av friborden, grundning och målning/fernissning. Har man lagt ner en massa jobb på att renskrapa ska man fernissa minst åtta gånger, de första lagren med förtunnad lack. Några fernissningar extra tar inte så mycket tid men gör att ytan håller mycket bättre.

FLERA LAGER DIREKT

Fernissa eller måla aldrig bara en gång. Det jobbigaste då en yta ska t ex fernissas är allt arbete före och efter. Ytan ska slipas, dammet borstas bort, ytan torkas av före strykningen, sedan ska penseln göras ren efteråt.

Jag försöker oftast stryka två eller tre gånger på en gång med en dags mellanrum mellan varje strykning. Jag stryker då direkt på föregående lager utan att slipa emellan. Penseln förvarar jag i en plastpåse över natten utan att göra rent den. På detta sätt behöver oftast friborden, däck, ruff o.s.v. strykas bara varannat eller var

tredje år. Ytfinishen blir obetydligt sämre än om ytan slipas mellan varje strykning, men den nackdelen får man ta.

HAMNKAPELL

Ett bra hamnkapell minskar underhållet på ruff och sittbrunn till en bråkdel. Det bör täcka hela sittbrunnen och ruffen, och gå ut ordentligt mot relingslisterna så att ruffsidorna skuggas. Solen och fukten är ju fernissans och färgens värsta fiender. Solen bleker också mahognyn så den blir gul och tråkig. Ett bra hamnkapell syr man lätt själv - plankor gärna av en kompis som har ett bra kapell. Dessutom blir det torrt och trevligt i båten och regnvatten lägger sig inte i klinkarna i skrovet.

I min entusiasm sydde jag en gång ett hamnkapell som täckte hela båten, från för till akter. Jag sparade dessutom en hel del jobb genom att inte seglerna behövde tas av och vikas mellan varje segel, utan endast lades ner löst på däcket. Det hela blev dock lite klumpigt att handskas med. Detta tillsammans med alla fyndiga kommentarer från kompisarna gjorde att jag diskret återgick till mitt gamla, mer konventionella, hamnkapell.

VAR SKEPTISK TILL NYA PRODUKTER

Varje år introduceras nya fantastiska lacker och färger. Otaliga är de plastfernissor, bottenfärger, impregneringsmedel och spackel som jag har provat genom åren. Mitt intryck är definitivt att vanliga oljebaserade fernissor är minst lika bra och hållbara som moderna plastfernissor. Och så luktar dom ju så gott.

Ett otal nya bottenfärger har lanserats med buller och bång de senaste

åren. Många är utan tvekan bra, men på träbåtar tycker jag att t ex Hard Racing och Interracing fortfarande står sig bra i konkurrensen.

När det gäller impregneringsmedel är det svårt att ha en åsikt eftersom resultaten kanske visar sig först efter 20 år. Mitt intryck är att linoljan fortfarande är högaktuell.

Sk epoxitjära (Inter Tar) på järnkölar är jag inte imponerad av - efter bara några år slår rostfläckar upp. Jag använder kokt linolja som grundfärg på järnkölen, både efter att ha fått hela kölen sandblästrad för några år sedan och på de fläckar som ibland uppstår. Det tycks fungera minst lika bra som epoxitjära och andra grundfärger. Man måste dock börja med kölen mitt i vintern eftersom det tar cirka två veckor för varje lager att torka.

RÄDS EJ TRÄBÅTEN

Jag tycker att det idag finns en överdriven rädsla för träbåtar. Visserligen måste man nog erkänna att det i stort sätt är mindre underhåll på en plastbåt, men skillnaden överdrivs ofta. Kanske gör man det vanliga tankefelet att man jämför nästan nya plastbåtar med gamla träbåtar. Alla båtar, även träbåtar, är relativt underhållsfria de första tio åren. Sedan måste man börja med renskrapningar på träbåtar. Men även plastbåten måste så småningom målas då ytan blir alltför matt och ful.

Har man en välbyggd, någorlunda fräsch träbåt behöver inte underhållet vara så värst mycket jobbigare än på en plastbåt. Jobbar man därtill rationellt och långsiktigt så blir underhållet lättare och lättare med åren.



Peter Aebeloe: (JM-trea -84, JM-tvåa -85)

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

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

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

SVENSKT MÄSTERSKAP VÄSTKUSTRANKING MARSTRAND CUP

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

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

Postadress: Marstrand Sailmakers AB, Box 147, 442 22 Kungälv.
Besöksadress: Filaregatan 23 (vid Svensk Bilprovning) Kungälv. Telefon: 0303/105 08.

GASTO

Välkommen till GASTO! Den nya gastorganisationen som efter flera hårda påtryckningar till slut blivit tilldelade en sida i Folkbåtstidningen.

Som bekant har ju gaster i alla tider varit en yrkesgrupp helt utan möjligheter att

ställa krav, de livegna seglarna (»slipa båten ordentligt och renskrapa botten så kanske du får följa med och segla i sommar»).

Eller se bara på detta, ett utklipp ur skepparorganisationens vidriga produkt »Kövändningen»:

Gastjavel, se nit!

ETT ORD PÅ VÄGEN FÖR GAST OMBORD PÅ KAPPSSEGLINGSBÅT:

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 smädelser gentemot båtar, konkurrenter, vind, vatten och allting annat inkluderande, jag avskyr att säga det, även besättning.

Vilken vara din rorsman än har måste Du värja Dig vid den. Det är inte roligt att bli kallad tafatt idiot och andra mindre vackra epitet, men hämsyn måste tas, annars bli 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 släppa av. Förmågan till avspänning är förmodligen början till framgång inom kappseglingen. Vad man framför allt ska komma ihåg är, att trots att 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

ATT GASTA ÄR ATT VARA MED-ANSVARIG

En perfekt gast bör ha följande egenskaper:

1. Han lyder utan att fråga
2. Han trivs med att vara våt, kall och trött
3. Han får inte lätt blåmärken
4. Han är stark, tyst och snabb
5. Han gillar att få skulden för sådant som inte är hans fel
6. Han har starkt utvecklade anlag för telepati
7. Han är av naturen utrustad med »vinbyggd kompass» och har så god syn att han hittar bojar bortom horisonten
8. Han gillar att vinna
9. Han har gott humör när man förlorar
10. Hans främsta hobbies: att sy, snickra och bada

Kalla fakta, så betraktar skepparen sin gast, som ett stycke förbrukningsprodukt (till skillnad från båten, vilken kan bli smekt och kelad med i timalts före en kappsegling

Nu har det dock gått för långt. Säsongen -85 innebar nya tragedier i form av nervvrak och fysiska pensionärer inom gastgebitet.



Därför har Folkbåtssektionen inom GASTO inför säsongen -86 sammanställt en lista på krav som en ansluten gast har rätt att kräva av sin skeppare. Allt under parollen:

ATT GASTA ÄR ATT VARA MED I kontrakt mellan skeppare och inom GASTO ansluten gast skall följande rättigheter tillräknas gästen:

1. Gasten »gastar» båten fr.o.m. tio minuter innan start t.o.m. båten skär mållinjen
2. Gasten bör (här tillämpas den finlands-

svenska tolkningen, där »bön» gäller som »ska») inför varje kappsegling tilldelas minst 6-8 smörgåsar, ett par tre öl och i förekommande fall cigaretter. Det åligger skepparen att bekosta och distribuera detta

3. Vid helg- eller veckoseglingar sover gästen i största kajen, i de flesta fall styrbordskajen
4. Gästen skall alltid ha en »humper» till hands som hjälper till med tunga, svåra och farliga saker som att hissa spinnakern skota, välja kurs och dylikt
5. Gästen skall ha rätt till fem minuters paus varje timme, oavsett position eller situation
6. Gästen har rätt att bryta kontraktet med sin skeppare om denne på ett eller annat sätt fysiskt eller psykiskt skadar sin gast. Dessutom har gästen rätt att »gå» om annan skeppare erbjuder bättre villkor
7. Skepparskämt av typen: »en stilla gaj är en död gast» får inte förekomma ombord

Se till att din skeppare nogra läser igenom villkoren innan han skriver på kontraktet.

Medlem i GASTO blir du genom att skicka in något som bevisar att du är aktivt arbetande gast: en blodig skothandske, en röntgenplåt på fraktur, en boot-leg inspelning från en kappsegling.

Folkbåtstidningens förmedlar ansökningarna, märk kuvertet »Alla i fören, en fralla för alla - GASTO.



San Francisco Cup -85

San Francisco Cup regatta för nordiska Folkbåtar, sponsrad av berömda St. Francis Yacht club och San Francisco bay folkboatassociation, har för fjärde gången genomförts i farvattnen (läs strömfårorna) runt Alcatraz.

Som tradition har blivit var regattan veckan efter »opening day», vilken 1985 inföll den 28 april. Den höga dollarkursen hade detta år märkbart reducerat antalet deltagare från Europa, men fyra svenska, två tyska och en dansk besättning var på plats för att ta upp kampen med värdlandets 17 båtar starka team.

De svenska besättningarna, samtliga medförande egna segel, var:

- S 441 Per Ingevald, Bo Liljegen, Kjell Olsson OST
- S 1244 Peter Aebeloe, Torsten Cederblad, Hans Nyberg VÅ
- S 1255 Lars Holm, Åke Thörnblom, Erik Olsson OST/VÅ
- S 1275 Mats Hedfors, Jörgen Hermansen, Simon Cooper SYD

Lördag 27 April:

De svenska var av de amerikanska folkbåtsvännerna uppmuntrade att inflyta på St. Francis Yacht club under eftermiddagen för att utportioneras till olika värdar. Alla var inkvarterade hos sina nya vänner innan kvällen.

Söndag 28 April:

Det officiella programmet startade kl. 14 med utlottning av båtar till europeerna. De båtar som stod till förfogande denna gång, sades av alla vara bättre än vid föregående regattor. Dels var europeerna färre, dels sade sig värdarna ha höjt kraven. Undertecknade fick en danskbyggd plastbåt i bra kondition, men var snubblande nära en träbåt av den 2-300 kilo tungre klassen. Båtarna ligger i vattnet året om på dessa breddgrader.

Före och efter båtlottningen be-tittades »opening day». Fantastiskt. Myndigheterna och de omkring 50

båtklubbarna runt bukten har uttalat att båtsäsongen officiellt börjar en viss dag varje vår.

Denna dag är man ute med allt som flyter. Besättningarna är ofta maskeradklädda och skaffningen i kölsvinen är riklig.

Redan vid notiden på morgonen har alla väjningsregler upphört att gälla. Detta är karneval på vatten, till exempel sågs en levande galjonsfigur fastbunden vid bogsprötet på en skuta. Iklädd ingenting utom en fjäderbuske, typ indianhövding. Härdigt släkte dessa pionjärer.

Över alltihopa håller US Navy och Kustbevakningen ett milt vakande öga, samt håller tummarna för att inte sjöbrisren skall komma tidigt.

Kl 17 nästa programpunkt som rubriksatts »no host cocktails». Detta översatts enklast med att alla »tjötar» med alla över en pilsner som man betalar själv.

Måndag 29 April:

Allvaret startar. Segelmätning 08.00 Där kunde iakttagas att de flesta amerikanska seglen var sydda i mycket kraftigare duk än här hemma. De var också mycket planare. Varför fick vi så småningom lära oss handgrip-ligen. 10.00 stort skepparmöte, alla i besättningarna var kallade. Regattakommiteén med Sven Svendsen, folkbåtens fader i San Francisco bukten, som ordförande och Matt Jones, ansvarig för den fysiska delen av verksamheten vid St. Francis Yacht club, som tävlingsledare, gick igenom gällande tider och regler. Mötet var uppdelat i två huvudavdelningar, en för tune-up race som seglades utanför båtklubben på en bana med permanenta bojar, och en för huvudregattan som seglades på olympisk bana bra långt in i bukten där strömsättningen inte var fullt lika våldsam.

13.00 Tune-up race. Det small direkt, både från hagelgevär och mellan båtar. De två första lärdomarna,

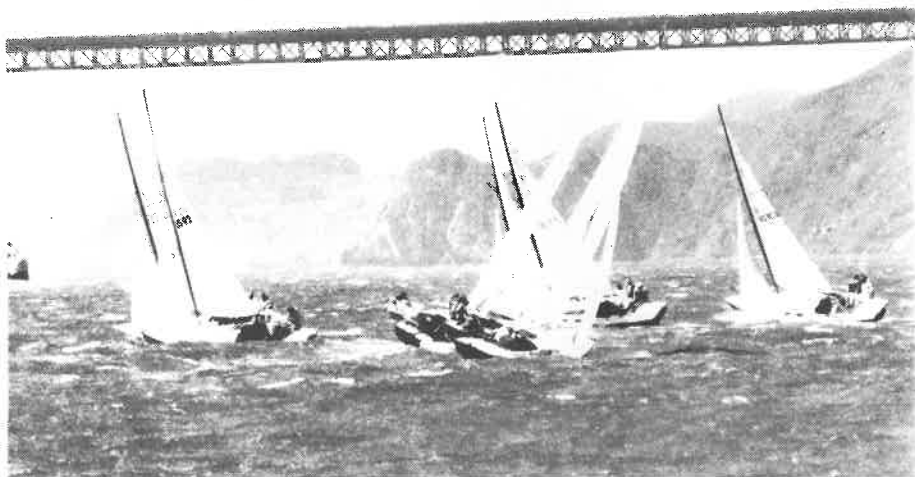
amerikanerna startar mycket brutalt och att vara rädd om båten är inte tal om. Allmän omstart och nytt strul, men fältet släpptes iväg. 1244 gjorde en misserabel andrastart och kom iväg i kön. Dålig koordination, säsongspremiär för gastarna, andra gången för skepparen som varit ute och provat segel mellan isflaken på Björköfjärden. Det mesta var dock skapligt inställt och vi seglade oss uppåt i fältet. Det såg riktigt bra ut ända tills focken rasade ner på ett tufft kryssben, inte hela dock men tillräckligt för att få den att likna ett dragspel. Ett block som var till för att sträcka upp »det sista» rasade ner. (Vi riggade senare upp en anordning av en tunn förtöjningslina och medhavt block, den blev bra och skulle säkert ha hållit för ett clipperskepp). Att få upp focken igen utan utväxling orkade ingen, så vi fick köra som det var.

Premiärnerverna hade vid det laget släppt sitt grepp och vi började titta efter var vi befann oss. Banan var utlagd helt nära land vid Golden Gate bronns södra fäste och ned mot Fishermans Wharf, som vinden var blev det en kryss - läns två vändor plus en kort målkryss.

På andanvindarna var vi nästan uppe och klättrade på San Franciscos berömda kullar. En av de amerikanska favoriterna, Chuck Kaiser, etta 1984 på rankinglistan i bukten, lyckades med konststycket att segla upp på Anita Rock, den enda »böe» som överhuvudtaget finns på den sidan bukten.

Fältet tutade förbi och från de amerikanska kunkurrenterna hördes glada tillrop som inte lät så värst sportsmannamässiga ens på utrikiska. Vinden var hård och västlig, solen lyste ursinnigt och allt var mycket vackert. I sanning en stimulerande miljö att kappsegla i. Placeringen har vi glömt, men vi tror vi blev nia.

Till bryggan komna och avriggade kunde vi konstatera att vi trivdes utmärkt med varandra även på



vatten, de flesta misstagen borde vara avklarade och tillförsikten strömmade emot oss lika kraftigt som ångan i klubbhusets bastu en kvart senare. 17.00 officiell invigning följt av Commodorés Champagne Reception. Invigningscermonien avhölls på kajen och var magnifik. Marinkårens orkester från tidigare år var visserligen ersatt med en ensam trumpet, men nation-alhymnerna klingade vackert och de deltagande ländernas flaggor smattrade i den fortfarande friska vinden. Vi kunde se att för våra värdar betydde nationalsymbolerna oerhört mycket. Representanter för St. Francis Yacht club och Folkboatassociation höll tal och hälsade alla välkomna. Champagne Reception var samma som kvällen före. Dock blev vi denna kväll bjudna på pilsner och även bubbel-vin.

Tisdag 30 April

10.00 1244 samling vid båten för inställning av grejerna. Särskild koll av de detaljer som sorterade under rubriken nödrigg. Bl.a. en genialt konstruerad fockcunningham och det tidigare beskrivna »fockfalls-sträcket». 11.00 Ut på banan. Lång och långsam anseglning i mycket lätt vind och strålande väder. Fängelseön Alcatraz passerade ganska nära. Tidvattnet strömmade som en kokande gryta runt ön. Vill det sig riktigt tokigt seglar man baklänges trots god vind i seglen. Lätt i alla fall att förstå att ingen så vitt man vet lyckats fly från Alcatraz.

Farliga hajar finns det däremot inte i bukten, vattnet blir på grund av kalla havsströmmar allrig varmare än plus 14. Gott om tid att lägga upp taktik. Ebb- och flodtabellen, alla seglares bibel i bukten, studerades noga. Start en timma före max flod. Vi beslöt att gå ett långt slag i lä efter land, gå väl över lay-line och låta strömmen driva oss ner för en perfekt rundning. 13.00 Start. Visa av lärdomen från tune-up race var vi mycket försiktiga men gjorde ändå

en godkänd start. Till allas våran förvåning höll vi oss till den uppgjorda taktiken. Rätt och fel på samma gång, allting fungerade som uträknat, det var bara så att de som gått mitt i banan rundade väl före oss. Vi rundade som nionde och rundningen gick fint, eftermiddagsbrisen, stadigt 12-15 sekundermeter från väster, var ännu inte kommen för fullt. Spinnaker används inte i folkbåtsklassen i USA. Istället spiras focken med en ruskig whiskerpoole, lång som en flaggstång och rätt giftig att gippa med i hård vind med ett fördäck som aldrig finns där man tror. Slörarna var odramatiska, ett par gippar för att dra nytta av strömmen lönade sig, båtarna föröver tycktes något närmare.

Andra kryssen mitt i banan, en fin läns och målkruss, vi var hemma som åtta.

Hemseglingen blev något helt annat än anseglingen. Eftermiddagsbrisen friskade för fullt och benmuskulerna fick sig en rejäl omgång. På aftonen konsert i San Rafaels förnämliga konserthus. Marin Countys symfoni orkester spelade verk av Proponikoff. Fint.

Onsdag 1 maj

Två race. Varningssignalen för ettan 11.30. Samma taktik som dagen innan plus en »15 gradare» på andra kryssen gav en fjärdeplats med mersmak. Lång väntan på nästa start, då sjöbrisen ökade hela tiden och inte ville bestämma från vilket västligt vädersträck den skulle komma för fullt. Vi kom iväg vid halv-tre tiden. Strulrace.

Då strömmen enligt tabellen skulle vara »slack water» körde vi enligt taktiken fri vind. Svårt för skepparen att parera den krabba sjön, gastarnas magmuskler räckte inte till att kränga för fri sikt hur länge som helst. Vi såg tydligt att amerikanerna närmast oss gick bättre med sina plana segel. Runt kryssmärket dock som sexa, kunde glädja oss att se 1275 i

ledningen. Pang!! Vid första slörmärket hände det. Fördäcksgasten stirrade utan att fatta på den halva whiskerpoole han höll i nävarna och stålglansen i skepparens ögon förbyttes i stilla vanmakt.

Spirbommen var avklippt, brottytan var så fin att hade man använt såg den hade kommit mellan kicken och masten när vi gippade storen. Det var bara att fortsätta kämpa, det var ju trots allt en serie och alla placeringar kan vara bra att ha i slutändan. I mål som elva, fullt godkänt utan whiskerpoole.

På kvällen folkbåtsfest hos Norm Wilsson, US 36. Där bjöds sallad och grillat kött i riklig mängd. Vid grillen, i vit smoking och hängslen?!, Finn Jorgensen, ordförande i San Francisco bay folkboat association. En rejäl bubbelpool stod till förfogande och därifrån hördes mycket sorl och glam på tyska, skandinaviska och engelska. En förnämlig tillställning. Otto Schreier, US 92, gick dock hem tidigt för att börja tillverka en ny spirbom till Göteborgarna i sin snickeriverkstad.

Torsdag 2 maj

Så kallad vilodag. Hela gänget på bussutfärd till Napa Valley och vindistrikten. Intressant besök vid vingårdarna med tillhörande provsmakning förde ånyo stämningen mot oanade höjder.

Många passade också på att göra en avstickare till den lilla nationalparken Muir Woods helt nära Golden Gate-bron för att beskåda en rest av den märkliga redwoodskogen som förr var mycket vanlig i norra Californien. En nästan religiös känsla griper tag i en när man vandrar bland dessa giganter, som kan berätta vad som hände här långt innan den vite mannen ens visste att Amerika fanns.

Såna trän finns inte. På aftonen dans. I Otto Schreiers snickarbod stor som ett segelloft. Kvällen avslutades med att lyssna på näktergalarna i Ottos apelsinträd.

Freitag 3 Maj

Två race. Ny spirbom, såg oerhört snabb ut trots att den bara var lackad två gånger. Vinden var tidig och det blev två tuffa seglingar. Vid andra starten ett par rejäla smällar vid lovartsflaggan. Att försöka uppnå bästa startposition i så mycket vind att vi här hemma sannorlikt ställt in är svårt, men många försökte. Amerikanerna har heller inte någon övre gräns för att ställa in en kappsegling, (åtminstone inte folkbåtarna) däremot kan man tänka sig att sitta i land vid för lätt vind. Resultatet femma femma.

Hemresan till klubben blev riktigt svettig. Dyningen ute på den oskyddade delen av bukten var väl i klass med Marstrandsfjorden. Vi var glada att sitta i en plastbåt så att vattnet i alla fall bara kom en väg. Det var redigt mycket att pumpa ändå.

Lördag 4 maj

En segling i mycket vind. Sjunde plats. Tog god tid vid kajen för att kunna lämna båten i samma skick som när vi fick låna den. Alla konstiga tampar vi riggat här och var togs ned, och nytt block fastskruvades i masten istället för det vi kört sönder. När vi tvättat båten ut- och invändigt med sötvatten, tejpades en glasbehållare med känt skandinaviskt innehåll fast vid mastfoten tillsammans med ett litet poem som ett extra tack till ägaren. Den nya spirbommen behövde vi inte heller ha dåligt samvete för, den var snarare finare än den gamla. Sedan in i bastun för storrengöring.

Prisutdelning och bankett stod på programmet.

Middag serverades ca 19.30 efter sedvanlig cocktail. Ungefär vid kaffet började det hållas tal. Dessa var välgörande få och korta. Från svensk sida tackades för den väl genomförda regattan genom att en underbar »folkbåt» i koppar av göteborgskonstnären Borney Bergstrand överlämnades till St. Francis Yacht club. Mycket uppskattat. Heder åt Borney som

offrat tid och pengar för att vi skulle få denna fina gåva med oss över det stora havet.

Sedan vidtog prisutdelningen. Jublet visste inga gränser när den fina trofén i redwood och californiskt guld för första gången någonsin överlämnades till en amerikansk besättning. Danskar och svenskar har alltid varit för svåra tidigare. Efter detta dans utan väjningsregler.

En fantastisk vecka med fina seglingar och fint omhändertagande av amerikanska vänner var till ända en vecka vi kommer att minnas alltid.

Västkustarna i 1244 ristade dessa runor och de blevo många. Men varav hjärtat är fullt flyger mejseln. Vi vet

att de positiva tongångarna gäller alla svenskarna. Hur det gick?

- | | |
|-----------|-----------------|
| 1. US 95 | Michael Waldear |
| 2. US 15 | Roger Rapp |
| 3. S 1275 | Mats Hedfors |
| 4. US 103 | Chuck Kaiser |
| 5. S 1244 | Peter Aebeleo |
| 17.S 441 | Per Ingevald |
| 19.S 1255 | Lars Holm |

Hemresan påbörjades med bil till Loas Angeles längs den berömda highway nr1. Men det är en annan historia och skulle fylla lika många sidor

Folkboats Forever
Peter, Torsten, Hans

Bryggseglarnas kappsegling

WELAMBSUNDS RACE gick av stapeln den första juni, en solig försommardag. Denna anspråklösa kappsegling för bryggseglare hade endast sex deltagande båtar, men de var väl fyllda: med kvinnor, barn och några män. Pic-nic korgarna var dito och solen flödade.

Denna lite annorlunda kappsegling gick till Welambssund, sju distans från Djurgården i Stockholm. Det gällde inte denna gång att vara snabbast. Premierades gjordes istället båt med kvinnlig besättning, bra pennföring, gott sjömanskap och gott sällskap. Därför fanns inga förlorare. Bästa protokollet skrevs av Jonas Melchersson, 13-årig gast ombord på Friendship med Annika Trädgårdh vid rodet och Marianne Melchersson som sittorunngast.

Jag har nyss lämnat rodet för att jag har tappat solglasögonen. Starten gick bra och jäklar kissnödig - var är hinken? Tack.

Så ja, nu ska vi slå - så ja dra där och du släpper där. Nej men vi rör oss - bakåt. Vi kommer nog sist i mål, men Fantan var god.

Vem som leder ser jag inte för de andra är så långt borta. Men Pär var först ut tror jag.

Vi ska slå igen - det ska bli gott med korv säger mamma. Där är en skuta som inte heller rör sig och solen i ögonen. Vad är det här för »snöre».

Det var storfallet, jäklar. Men vi tar en lunchpaus va? Sen ska storen upp igen. Hej igen. Nu ska ni få höra hur storen kom upp. Den kom inte upp. Jo förresten, i spinnakerfallet.

Nu försvann solen. Annika reser sig upp. Nu slog mamma, slog ensam, på Annika, för att hon inte fick styra.

En Delfin (båttyp) åker förbi och vi gungar. En ångbåt! Det ryker där uppe. Nu slog vi inte med knytnäven utan med båten. Oj, ett slag till, fast det var inte meningen den här gången.

Nu är vi snart uppe vid första märket parallellt med starttornet. Varför är seglen vita förresten?, har ni tänkt på att det är fint väder, det blåser. Nu fick mamma en skvätt vatten på ryggen. Nu är vi snart i mål. Och mamma ska ta över protokollet, så det blir antagningen inget.

Det gick inte. Men då är det väl min tur igen. Oj, hur ska vi komma i mål med våra kunskaper.

Hur ska det gå, vi är ju bara kvinnor och barn ombord och vi har ju knutit fast storen i masttoppen och förtamp har vi inte ens med oss.

MÅL! Fast det är redan mörkt så vi ser inget.

BILL OF SALE

1. VESSEL NAME: *Melby - Santa Barbara*

2. OFFICIAL NUMBER: *00812*

3. NAME(S) OF SELLER(S) AND INTEREST OWNED BY EACH: *Ericsson, Torsten, Cadenbla*

4. NAME(S) OF BUYER(S) AND INTEREST TRANSFERRED TO EACH: *1 Kraka; Other Consideration*

5. CO-OPERATION RECEIVED: *gette halbar as is*

6. I (we) do hereby sell to the buyer(s) named above, my (our) right, title, and interest in the vessel together with the following: *Paulin Cash.*

7. SIGNATURE(S) OF SELLER(S): *[Signature]*

8. DATE: *6/21/85*

9. CAPACITY: *[Blank]*

10. ACKNOWLEDGEMENT (insert such acknowledgements language as is required by state law.)

The acknowledgment may not be taken by an officer or employee of the Coast Guard.

PS. På vår väg till Los Angeles passade vi på att köpa den kombinerade fiske- och yachthamnen i Santa Barbara, där nu folkbåtsseglare av alla nationaliteter kan ligga utan kostnad.

KVALITET TIL MINDSTE DETALJE!

Hele overbygningen er håndoplagt i sandwich-konstruktion med 10 mm balsatræ indstøbt og forstærkninger for beslag m.v.

Med et let afmonterligt motorbeslag kan »fløjvejrsskubberen« hurtigt tages fra borde.

Lave sejlomkostninger med enkel sejlføring og stor serieproduktion.

Storskødevogn og blokke med kuglelejer.

Alle beslag – sågar køjer er af rustfrit stål.

7 mm rustfri vant og stag.

Den fleksible træmast tåler enormt søjletryk og muliggør dermed den meget enkle rig.

Kahytten indeholder fire sovepladser.

Lønningslister i massivt teak.

Alle hal er ført til cockpit.

Klinkbygning giver øget stabilitet.

Meget stort rorblad i 35 mm coatet plywood sikrer optimale manøvre muligheder.

Dobbelt vandlinie er indstøbt.

Den langkølede Folkebåd med det store rorblad klarer alle havnemanøvrer for sejl og lader sig med den enkle sejlføring let sejle single-hand.

Det massive glasfiberskrog er håndoplagt i de bedste materialekvaliteter.

Laminatrykkelser i skroget: 8,0 mm
9,5 mm
10,5 mm
15,0 mm

Den 1050 kg (54%) tunge jernkøl er påboltet med 7 bolte og faststøbt til skroget. Der er monteret to hejseøjer i kølbolte.

Lad os bevise, hvor mange muligheder der findes i en Folkebåd. Rekvirer vores flotte 6 sidede brochure.

FOLKEBÅD-CENTRALEN AS

DK-5300 Kerteminde – (09) 32 32 32

JA TAK send mig den nye Folkebådsbrochure.

Navn:

Adresse:

Sven Saléns pokal stannar i Sverige

Efter landskampen mot Finland kunde det svenska laget åter stuv ner Sven Saléns pokal i förpiken och ta med den hem. Segern var dock knapp, och slutpoängen blev 311 till Sverige och 318,25 till Finland.

Traditionsenligt hålls denna landskamp ca vartannat år. Det är tio svenska folkbåtar som seglar mot tio finska folkor i en ren lagsegling. »En av dom roligaste seglingarna» brukar dom tycka som varit med. Att plötsligt samarbeta med sina tidigare ärke-rivaler känns festligt. Att försöka släppa fram en lagkamrat på start-

linjen samtidigt som man försöker klämma åt en båt från det andra laget t ex. Många friska luffningar såg man också. Lyckas man luffa upp ett par motståndarbåtar några hundra meter så vinner ju laget på detta även om det slinker förbi ett gäng i lä under tiden.

Seglingarna gick på Hangö Väster-



fjärd under idealiska betingelser. Värme, lagom vind, och en sol som glittrade i vattnet satte en perfekt ram runt det hela. Lagen var också mycket jämna varför spänningen höll i sig in i det sista.

Första seglingen vanns av Sverige med 103 mot 106,75 poäng, och andra seglingen också av Sverige med 97 mot 112,75 poäng. Efter den första dagen ledde alltså Sverige med 200 mot 219,5 poäng. En liten men ändå hoppningivande ledning tyckte svenskarna och gick och lade sig tidigt på kvällen. Det finska laget kom dock igen i sista seglingen, och vann denna med 98,75 mot 111 poäng. Det räckte dock inte till att jämna ut ställ-

ningen, och Sverige avgick med slutsegern.

Trots att det var lagsegling bör kanske några individuella prestationer omnämnas. Heikki Sarparanta (L 308) seglade som vanligt fint. Han tycks nu fått samma fart i sin plastbåt som han hade i sin gamla träbåt. Han gjorde med serien 4-1-1 den bästa individuella prestationen, följd av alltid säkre Olavi Vallittu (L 307) med serien 1-4-4, och Lasse Good som blev bäste svensk med serien 6-2-7.

I Sverige satsar man nu på en ny spännande kamp om den tre kilo tunga silverpokalen i Sverige 1987.



Svenska landslaget i Folkbåt

HANGÖ REGATTAN

Efter landskampen seglades Hangö-regattan på Hangö Österfjärd. Det är den kanske största regattan i Finland, väl i stil med t ex. Marstrandsregattan. Man seglar endast en segling per dag, så det finns gott om tid till sociala aktiviteter. En större folkfest än den man kan skåda i Hangö under dessa dagar kan man väl knappast tänka sig. Gillar man håll-i-gång har man här ett Eldorado.

I folkbåtsklassen startade 38 båtar. Topplaceringarna togs av finska seglare, med Olavi Vallittu och Heikki Sarparanta i spetsen. Man noterar dock att Göran Svensson tog piken i sista seglingen och blev fyra totalt.

AO

ESKADERSEGLING

Eskaderseglingen till Hangö hade samlat tolv folkbåtar och två »gastbåtar». Överseglingen blev dock något seg genom den envisa motvinden. På Gullkrona tog vi oss dock en riktigt skön vilodag med sol och bad. Gullkrona är verkligen en pärla, med fina klippor, bastu, fiskförsäljning och vänligt bemötande. Sumpfärsk piggvar kostar på Gullkrona 10 kr/kg - endast svenskarna efterfrågar denna läckerhet enligt fiskarhustrun på ön.



Finske mästaren tröstar sig ur Pokalen

RESULTAT LANDSKAMPEN:

Sverige:				
576	Friendship	Jens Siebolds, A.Trädgårdh	VSS	17 18 19
804	Mathilda	Anders Olsen, PE Gustavsson, K Warfvinge	VSS	3 3 11
1250	Rival	Björn Andersson, R Marshall, B Silfverhielm	VSS	10 6 12
1253	Snudd	Leif Ahlqvist, A Lebréus	VSS	8 5 5
1271	Örnen II	Jensing, Sjöberg, Lindskogh	VSS	14 10 2
1294	Ebba Grön	Lasse Good, I Ivarsson, B Nilsson	WSSW	6 2 7
1303	Amanda	Ola Zetterberg, G Rydén	VBK	18 20 18
1311	Tummelisa	Erik Holmér, J Rasin, Å Ljungkvist	VSS	15 12 17
1322	Django	Göran Svensson, T Dellenstedt, G Stålhandske	VSSS	7 7 6
1331	On the rocks	Per Wettergran, P Ahlqvist, M Lindh	OBF	5 14 14

Finland:				
187	Marjatta	Kauko Louhi	HTPS	12 8 10
224	Tytti	Timo Tammi	UPS	13 15 3
236	Airica	Björn Westerlund	NJK	20 19 13
265	Mary-Ann III	Jean LeBell	ASS	11 17 16
281	Meritähti	Taisto Mild	NPS	9 9 15
284	Pamela IV	Ralf Lindström	BSS	2 11 9
300	Helena	Jussi Pärkö	NPS	16 13 8
307	Susanna	Olavi Vallittu	SPS	1 4 4
308	Matilda II	Heikki Sarparanta	TPS	4 1 1
315	Merituuli	Pentti Aalto	NPS	19 16 20

Sammanlagt:	Sverige	1	311 poäng
	Finland	2	318,25 poäng

HANGÖREGATTAN, några resultat: (38 båtar deltog)

1.	L	307	Olavi Vallittu
2.	L	308	Heikki Sarparanta
3.	L	316	Appelkvist
4.	S	1322	Göran Svensson
8.	S	1253	Sven Holm
11.	S	1271	Jensing, Sjöberg
16.	S	1294	Lasse Good
17.	S	1331	Per Wettergran
22.	S	576	Jens Siebolds



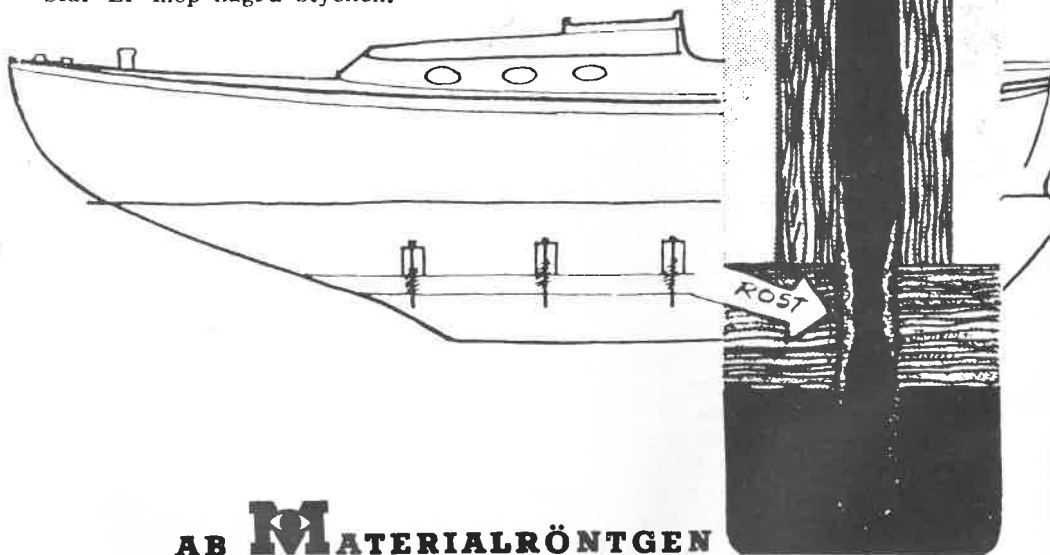
Hur är det med kölbultarna ? är dom rostskadade ?

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

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

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

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



AB MATERIALRÖNTGEN

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

STICKA DIN EGEN FOLKBÅT

Om du har lite stickvana och ett grundmönster till en tröja kan du sticka din egen Folkbåtströja.

Gör så här:

Mät hur många masker som går på en cm. Både på bredden och på längden. Mät sedan hur stort du vill att ditt folkbåtsmönster ska bli. Använd båten nedan som utgångspunkt och räkna ut hur många masker det går åt på höjden och på längden. Hur många masker det blir beror ju på hur grovt garn och hur grova stickor du har. Bestäm var någonstans du vill ha ditt mönster på tröjan.

Resten då, ja det är bara att lägga ihop 2 och 2 som Pär Wärnegårds mamma sa, det är hon som stickat tröjan på omslaget. Svårast var att få dit »S» i seglet, så det är påsytt.

MM



Hur man SEGLAR HEM TVÅ TIMMAR SNABBARE PÅ SÖNDAGSEFTERMIDDAGEN ELLER FÖRVANDLAR SIN JUMBOPLACERING PÅ KAPPSEGLINGSBANAN TILL EN PLATS I TÄTEN

Om man frågar seglare varför en segelbåt går snabbare än en annan på en tävling så svarar kanske 49 av 50 »De har väl en snabbare båt, mer segel eller bättre grejer». En svarar att det gäller att utnyttja vindvridningarna rätt.

Vinden vrider alltid och pendlar. Detta är ännu mer påtagligt i skärgården där uddar, öar, vikar och sund förstärker vindvridningarna. En somrardag är det inte ovanligt att den vrider 30-40 grader. En sjömil segling och vridning på 20 grader ger en vinst på 880 meter. Då hjälper det inte bara att ha en snabb båt.

Vid trimning, inställning av segel, mast osv kan man öka farten 1/10 knop. Rätt utnyttjad vindvridning ökar farten med 1-2 knop.

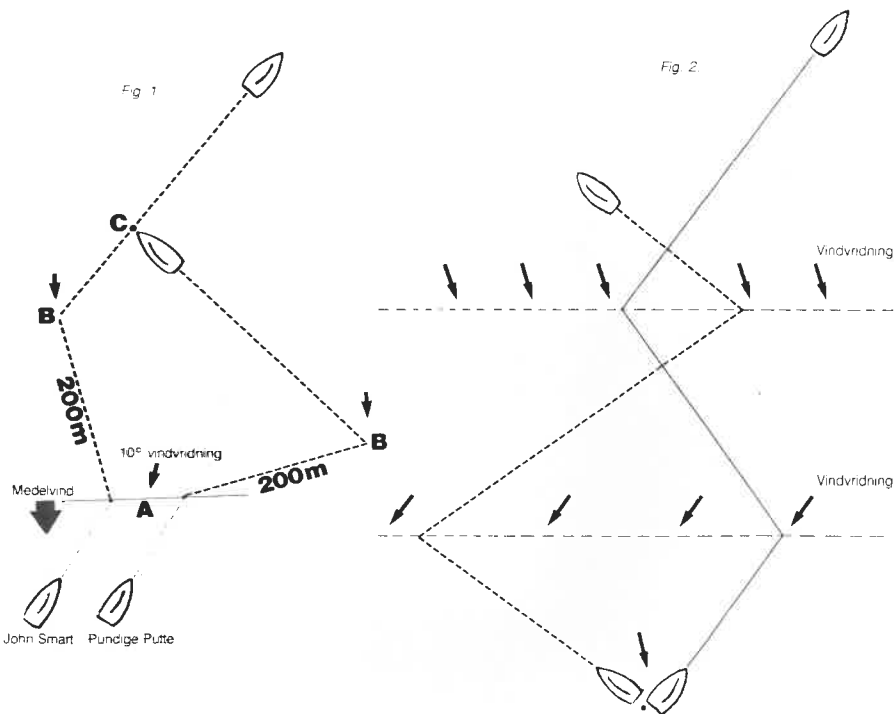
Hur gör man då för att bäst kunna

utnyttja vindvridningarna? Jo, man seglar efter sin kompass.

Säg att du kryssar dikt bidevind för babords halsar och det börjar fladdra i framkanten på focken. Det kan bero på två saker: Antingen har du styrt för nära vinden, eller också har du bibehållit kurs och skotning och i så fall har vinden vridit så att den kommer mer förifrån. Du måste då falla av för att få slut på fladdret och hålla bästa fart. Den kursändringen ser du på kompassen.

Slå och segla högt på styrbords halsar istället för att falla av och segla lågt på babords. När du slagit läser du av kompassen med en gång. Efter tio minuter får du kanske falla igen. Slå då tillbaka till babord.

Ett exempel. På styrbordsbogen



kommer du fram till kurserna 240 som hög och 210 som låg. En pendling på 30 grader. På babordsbogen är motsvarande kurser 330 och 300. Vi säger också att vid starten visar kompassen 240 grader, en hög kurs alltså.

Det är då smartast att ligga kvar på styrbord och vänta på den kommande fallningen innan du slår till babord. Det kan dröja en minut, men också 7-8 minuter.

När fallningen kommer slår du och går mot hög kurs, 300 grader för babord mot kryssmärket. De som gick på andra kanten har seglat två låga kurser och är mil efter!

NÅGRA TIPS PÅ BANAN

När det gäller kappsegling är det bäst att vara ute minst en timme före start och ta reda på kurserna. Om vindvridningsintervallerna är på 15-20 minuter, då räcker inte en halvtimme till att ta reda på detta.

Ett annat tips är att skaffa en vindvimpel, då kan du se vindvridningarna även på slören och länsen.

Utnyttja att segelbåten går snabb-

are på slören än på plattläns och gippa på vindskiften. Eftersom nu vinden vrider, kan man hålla kurs som om man lånsade och ändå ha vinden in lite från sidan.

Vrider vinden tio grader åt varje håll från medelvärdet behöver du aldrig plattlänsa utan kan skära tio grader hela tiden. Här kan du tjäna mycket, öka farten med 5-10%, istället för 6 knop kan du göra 6,6.

Att kappsegla efter kompass förut-sätter också att man delar upp arbetet ombord och att sittbrunnsgasten lätt kan se kompassen. Den som kollar kompassen måste direkt tala om förändringar. En sköter seglen.

När allt stämmer på en kryss och man är i fas med skiften, man känner flytet, då vet man hur det ska kännas. Det är dit man strävar på kappseglingsbanan.

Men att segla om andra är ju inte roligt bara på kappsegling. Så försök hitta mönstret för vindvridningarna och du kan förlänga dagsseglingen med 5-6 distans.

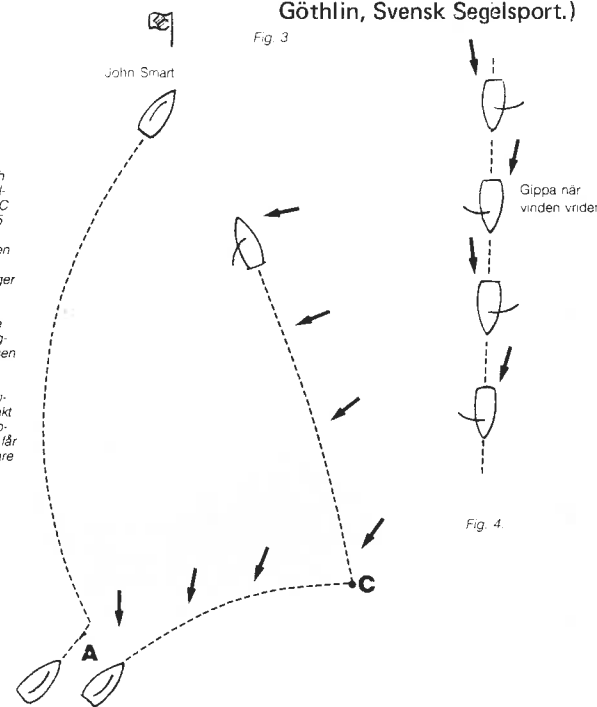
MM

(Saxat ur artiklar av Per & Mats Göthlin, Svensk Segelsport.)

Fig. 1. Två båtar med lika utgångspunkt. Punkt A, John Smart och Pundige Putte, för babords halsar. Vid A vrider vinden 10° och Smart slår. Vid punkterna B vrider vinden tillbaka. Båda slår och när Putte når punkten C har Smart seglat förbi samma punkt med 75 m. På en sträcka av 360 m har Smart alltså tjänat 75 m på den obetydliga vindvridningen av 10°. En sjömil segling och en vridning på 20° ger vinsten 880 m.

Fig. 2. Kom ihåg de höga kurserna på varje bog och ligg på dem när vinden skiftar. Seglar man mycket lägre (10-15°) än höga kursen oor man slå.

Fig. 3. Slå vid punkt A och räkna med sjöbrisens medelsvridning. Om man slår vid punkt C, vilket är normalt för att ligga upp Kalkobben vid den vindriktning som råder just då, får man halv vind sista biten och har seglat längre sträcka än Smart.



Västkusten

Här på västkusten har det mesta gått i dom gamla vanliga spåren dvs. med regelkurser, möten och segelmätning. Det nya i år var en studiecirkel under ämnet kappsegling med ett fint deltagarantal.

I Folkbåtstytt 1:85 berättade Jan L lite mer ingående om detta lyckade försök. Så var det då dags att äntligen börja segla igen. Höjdpunkten blev naturligtvis SM, det lockar ju alltid lite extra med hemmakust. Man kan inte påstå annat än att vi här på västkusten är mycket stolta över våra grabbar som fixade SM-segern och andra-platsen.

På västkusten har vi också haft vår sedvanliga rankingserie Folkbåtscupen där hela

20 seglingar har ingått. Samtliga planerade har genomförts trots vädergudarnas försök. Drog längsta strået gjorde till slut SM-tvåan 1244 SHORELINE med Peter Aebeloe, Eive Hedlund och Mats Carlsson. Med endast en poäng slog dom våra svenska mästare 1279 ELDFÅGELN med Sven Thuresson, Royne Moberg och Tommy Fransson.

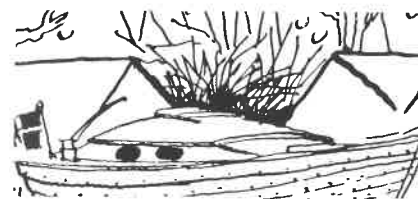
Anmärkningsvärt är att antalet rankingseglande folkbåtar är nästan konstant genom åren 80-85 (24-25 st.). Alltså ingen minskning för folkbåtsklassen ibland dom allt mer svikande entypsklasserna här på västkusten. För den sakens skull går det inte att slå sig till ro utan hela tiden propagera

FOLKBÅTSCUPEN, VÄSTKUSTRANKING 1985

1	1244	SHORELINE	P. Aebeloe	BKSS	26
2	1279	ELDFÅGELN	S. Thuresson	BKSS	27
3	1247	YATZY	B. Andersson	SSS	34
4	1272	TRUDELUTT	J. Lybeck	GKSS	34
5	1257	BÖLJA	C. Svensson	BKSS	55
6	1335	SCHRATZ	K. Johansson	SS Fram	70
7	1299	MADANI	Fredriksson	BKSS	83
8	1280	JOLLY BOB	G. Börjesson	GKSS	88
9	776	LADY SONAX	T. Eriksson	BKSS	94
10	1276	KAPRIFOL	L. Almhult	BKSS	105
11	457	JOHANNA	J. Albinsson	HjBK	113
12	1314	MY	G. Wendt	LSS	117
13	246	LABRANDA	S. Eliasson	GKSS	124
14	1086	DIN O MIN	R. Johansson	OSS	125
15	31	KARIN	L. Wramner	GKSS	130
16	760	MISSLUR	B. Wennersten	BKSS	132
17	519	GONG	K. Ljunggren	BKSS	133
18	1242	BLÄVIT	L. Larsson	SSG	137
19	734	FAROUCHE	S. Franzen	BKSS	137
20	991	LORITA	E. Loren	SS Fram	138
21	820	ANNIKA	J-E Hansson	SS Viken	142
22	982	NICELLA	B. Odebäck	MSK	146
23	1167	STOR-MY	Abrahamsson	SSS	147
24	310	RASKEN	B. Andersson	GKSS	148
25	981	NN	T. Sjögren	HSS	148

för kappsegling i den förträffliga folkbåten. För övrigt är det bara att se fram emot nästa säsong med ett stort deltagande på och ifrån västkusten. Utan tvekan verkar ju Ystad ha ambitioner att arrangera ett hellyckat Svenskt Mästerskap '86. (efter att ha hört Håkan Håkansson på SM-mötet lovar det gott).

Det är kanske för tidigt att puffa för sommaren '86 men det skadar inte att ha en målinriktad planering angående besättning, semesterar, transporter, husrum mm. »BÖLJA»



RESULTAT VÄSTKUSTEN 1985

Vårfyren, Kullavik 25-26 maj

1	1247	YATZY
2	1244	SHORELINE
3	1272	TRUDELUTT
4	1335	SCHRATZ
5	1280	JOLLY BOB

Team Marstrand Cup 15-16 juni

1	1247	YATZY
2	1244	SHORELINE
3	1272	TRUDELUTT
4	1257	BÖLJA
5	1279	ELDFÅGELN

SM, Kullavik 30 juni-4 juli

Ingick också i Folkbåtscupen se resultat på annan plats.

Bohuspokalen, Kåringön 27 juli

1	1279	ELDFÅGELN
2	1272	TRUDELUTT
3	776	LADY SONAX
4	1257	BÖLJA
5	1335	SCHRATZ

Slaghökens pokal, Hjuvik 3 aug

1	1279	ELDFÅGELN
2	1272	TRUDELUTT
3	1244	SHORELINE
4	1257	BÖLJA
5	1335	SCHRATZ

BKSS höstregatta Bj.Kile 31 aug

1	1279	ELDFÅGELN
2	1244	SHORELINE
3	1272	TRUDELUTT
4	1299	MADANI
5	1335	SCHRATZ

Rorsmanspokalen, Långedrag 7 sept

1	1272	TRUDELUTT
2	1279	ELDFÅGELN
3	1244	SHORELINE
4	457	JOHANNA
5	1299	MADANI



Vättern

Säsongen för folkbåtsseglarna i Vättern-regionen började ovanligt sent i år på grund av den ihållande vintern. Sjösättningen kom inte igång förrän Kristihimmelfärdshelgen alltså i mitten av maj. Det traditionenliga träningslägret i början av maj fick alltså utebli.

SSV i Vadstena firade i år 100-års jubileum och i anslutning till jubileet anordnades en mängd aktiviteter under sommaren, bl.a matchracing mellan olika segelmakare i folkbåtar. Tyvärr kunde detta ej genomföras på grund av att en del av segelmakarna fick förhinder. Istället hölls en stads-matchracing mellan folkbåtsseglare från Vadstena och Motala, där Vadstena tog hem segern i sista heatet genom Håkan »Pommen» Andersson före Klas »Melle» Andersson.

SM-seglingarna i Kullavik lockade inte mer än tre båtar från Vättern, Per Bodelius 579, Klas Andersson 1281 samt Olle Bengtsson 693. Samtliga från Motala. Pelle Bodelius med besättning blev bäst av Vättern-båtarna med en 13:de plats. Vi får hoppas på bättre deltagande i Ystad nästa år även från andra delar av vår region.

De senaste åren har de seglingar som anordnats på hösten lockat BETYDLIGT färre deltagare än tidigare år. VAD BEROR DETTA PÅ? För mycket seglingar? För lite seglingar? Svikande intresse? Det finns idag cirka 20 båtar i Sommen och cirka 30 båtar i Vättern. De största regattorna Karlsborg, Vadstena och Motala har samlat som mest tio folkbåtar, de mindre klubbseglingarna har samlat färre.

Kan ett ökat samarbete med folkbåtsseglare från andra klubba i vår region få fart på folkbåtsseglingen igen?

JAVISST, NATURLIGTVIS. Till nästa år varför inte anordna någon form av stads-match mellan exempelvis Vadstena, Motala, Tranås, Karlsborg. Något måste göras. Och det med det snaraste, så till nästa säsong: KOM IGEN FOLKBÅTSSEGLARE I VÄTTERNREGIONEN.

RESULTAT REGIONSMÄSTERSKAP, VÄTTERN CUP, RANKING VÄTTERN

1:a	FS 1281	Klas Andersson	MSS
2:a	FS 1269	Kent Bengtsson	MSS
3:a	FS 579	Per Bodelius	MSS
4:a	FS 1264	Yngve Eriksson	CSS
5:a	FS 693	Olle Bengtsson	MSS
6:a	FS 538	Lars Bengtsson	MSS
7:a	FS 1259	Per Wennström	MSS
8:a	FS 218	L-G Lilja	BSK
9:a	FS 1165	Bertil Gustavsson	MSS
10:a	FS 187	Tommy Karlsson	MSS



Västervik

1985 års rankingserie för Västerviks Folkbåtar blev som vanligt en spännande uppgörelse. Avgörandet föll först i den sista delseglingen där »Mandel» visade att gammal är äldst och övertog champflaggan från förra årets mästare »Gugga».

På vårkanten handlade det mest om dom här två i toppen, men framåt hösten började »vi där nere» få fart på båtarna med väl samlade fält och

hårda duster ända in på mållinjen som följd. Vilket ju är roligt för alla.

Här i Västervik kan vi också glädja oss åt att vi, trots diverse avflyttningar från staden, och avhopp till annan klass, är den största entypsklassen. Vi verkar vara ett stabilt gäng som seglar folkbåt här och ett par nytillskott som ser ut som möjliga kappseglare gör att vi ser framtiden an med tillförsikt.

OS

RESULTAT RANKINGSERIE VÄSTERVIK

1	1265	Roland Johansson	3po
2	1328	P-G Fransson	3
3	777	Olle Svernell	7
4	1327	Lars Sällberg	8
5	702	Jan Olsson	9
6	1047	Staffan Johansson	13
7	904	Magnus Nilsson	14



Ostkusten

Under 1985 har en mängd aktiviteter förekommit på Ostkusten. På Allt För Sjön ställdes en Folkbåt i plast ut, med en mahognyruff. Intresset var stort och många nya medlemmar värvades.

Folk i allmänhet tycker om att se en segelbåt som ser ut som »en segelbåt ska se ut».

- Personligen tycker jag båtutställningarna tenderar till en rundvandring bland kölar med möjlighet till att se båtar från sidan, om man är i god fysisk form och klarar skrangliga trappor.

Dessutom ställde OFK även ut en träfolka som stod mycket strategiskt till, alldeles vid ingången.

Stockholmsserien samlade dåligt med deltagare både på våren och hösten. Se debattartikel intill.

Största händelsen var i alla fall eskader-seglingen över till Hangö i Finland. Där vi fick en chans att delta i stora startfält. Under Lands-

kampen gjordes tre starter med 20 deltagare i varje.

Hangö-regattan samlade 38 deltagare i likaledes tre starter. Hur det gick? Se Anders Olsens artikel på annan plats i tidningen.

Till Finland gick deltagarna i eskader, emedan hemseglingen gick individuellt. Detta gör ju att många icke rutinerade folkbåtsseglare kan ansluta sig till eskadern, få erfarenheter av segling över större vatten och sedan klara sig på egen hand på tillbakavägen. Hangö-äventyret blev ju inte sämre av att den korta sommar vi fick uppleva 1985 behagade infinna sig under just de här veckorna. Utbytet med våra grannar i Finland är något som vi på båda sidorna av Östersjön har glädje av och samtidigt är det unikt inom seglarkretsar.

Magnus Söderbäck
Ostkustens Folkbåtsförbund

RESULTAT STOCKHOLMSSERIEN

1	1322	Göran Svensson	VSS	5 po
2	934	Dan Yngwe	OXSS	7
3	1271	Jensing/Sjöberg	VSS	12
4	1250	Björn Andersson	VSS	14
5	1311	Holmer/Rasin	VSS	18
6	1303	Ola Zetterberg	VBK	19
7	1331	Per Wettergran	OXNÖ BK	21
8	1253	Leif Ahlquist	VSS	39
9	1253	Lennart Bratt	VSS	40
10	1228	Robert Marschall	VSS	48
11	844	Sven Holm	VSS	55
12	804	Anders Olsen	VSS	59
13	1066	Gunnar Bergquist	SSG	61
14	576	Jens Siebolds	VSS	61
15	896	Per Westerhult	NBS	61
16	919	Bo Samuelsson	VSS	62
17	511	Conny Valtersson		63



Vinnare av Stockholmsserien efter hård slutstrid

Sydkusten

RANKING SKÅNE

1. S 1320 Anders Ohlson SSS 117 po
2. S 1304 Mats Cederholm YSS 59
3. S 1321 Håkan Håkansson YSS 58

DISTRIKTMÄSTARE SKÅNE

1. Håkan Håkansson YSS

RANKING BLEKINGE

1. S 1293 Cläs-G. Svensson KaSS 141 po
2. S 1287 Pär Nilsson KSS 115
3. S 1288 Lars Persson KSS 87

DISTRIKTMÄSTARE BLEKINGE

1. Pär Nilsson KSS

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Sydkustens folkbåtsklubb håller årsmöte fredagen den 29 november kl. 19.00 i Ystads Segelsällskaps lokaler.

Bland annat på dagordningen information om nästa års SM den 29/6 - 3/7, i YSS regi.

Macka plus öl till självkostnadspris, bindande anmälan senast den 24 november till Håkan Håkansson, tel. 0411/188 83.

Välkomna
Styrelsen



*Det har blivit enklare
att segla Folkbåt.*



Diamond Sailmakers a/s

Sundkrogskaj 8 · DK-2100 Copenhagen
tlf. int. 45-1-20 40 90 · Telex: 22641 sails dk

Wallén Sails
Hälleflundregatan 22
42 158 Västra Frölunda
Tlf.: 031-29 29 59

Krackemut Marin
Södra Fiskhamnen
21 612 Malmö
Tlf.: 040-15 15 16

Alva-Båtar AB
Båtoplättningsplatsen Herstaberg
Box 4035
60 004 Nörrköping
Tlf.: 011-11 12 60

Den sista entusiasten

Antalet båtar som fullföljde fyra av de åtta seglingarna i Stockholms-serien var i år sju. Totalt deltog sjutton båtar, sju av dem var dock bara med på en segling. En dålig uppslutning med tanke på att vi har över trehundra båtar med i klubben.

Den marknadsföringsgrupp som Ostkustens folkbåtsklubb tillsatta 1983 hade som målsättning att tio båtar i snitt skulle vara med på regattorna. Visserligen var det de »vanliga» gänget som ställde upp mer än vanligt. Men ändå en viss framgång.....

Gruppen bearbetade framför allt våra medlemmar med telefonsamtal, trycksaker, möten osv.



Satsningen lyckades dock inte vad gäller att få med fler nya deltagare.

Undertecknads idé att inte använda spinnacker under en regatta gav i år inga nya kappseglare.

Kanske måste vi söka bankappseglare bland redan etablerade i andra klasser, långfärdsseglare med ett förflutet som bankappseglare och som vill börja på nytt. Nog bör det finnas havskappseglare som tröttnat på långa och dyra uthållighetsövningar.

Naturligtvis skall vi fortsätta bearbeta våra egna medlemmar, men framför allt, vi måste ta upp kampen om kappseglarna.

Alla dessa presumtiva kappseglare får vi försöka nå via båtorganisationer, båtklubbar, båttidningar etc.

Jag har försökt beskriva tänkbara målgrupper. Frågan är nu hur vi ska marknadsföra vår fina båt.

Folkbåtens fördelar som kappseglingsbåt är många. Här är några av mina åsikter:

Båten tål hård vind och hög sjö. Den kan seglas på två. Den har ett rejält fördäck att arbeta på. En fin klassorganisation. En perfekt båt för en kvinnlig besättning. Träbåtar kan för en relativt billig penning »hottas» till att bli lika snabba som plastbåtarna. En vacker båt med traditioner. Möjligheter att segla internationellt. En snabb båt, en rolig båt att segla osv.

Och sist men inte minst fortfarande en samling entusiaster som gärna delar med sig av sina erfarenheter för att få klassen att leva vidare.

PÄR JENSING (entusiast)

Försäkringsfrågor?



När goda råd är billiga:

Svenska SJÖ AB

Administratör för Båtorganisationernas Egen Försäkring

185 00 Vaxholm 0764-330 30

FOLKBÅTSTORGET

TILL SALU

Folkbåt 1006 -67
Furu och magahony, mycket bra och välutrustad:
Ny Termo 1700, Suzuki 5hk, 2 krysställ, spinnaker och bom, bomtält mm
Vinterupptagning och lån kan ordnas.
Pris 30 000
Ring: Bengt Albertsson
0766/ 323 49 h
08/ 44 99 50 a

SÄLJES

Segel i massor för dig som vill börja kappsegla i toppen, men tycker att helt nytt ställ är för dyrt:
Gransegl SM 5:a
Gransegl SM 4:a
Northsegel aldrig hissad, helt nytt
Ring: Åke Winblad
0140/ 176 55 h
0140/ 10 000 a

FYND

Tävlingsutrustad plastbåt -81 S-1316 i skick som ny.
Ev. byte mot välvårdad träbåt.
Ring: Bernt Palm
0152/ 70 236

SEGEL SÄLJES

Stor och fock plus spinnaker -85
Marstrands Saimakers
Seglade i tre månader, SM 2:a -85
Ring: Peter Aebeloe
031/ 29 49 32

TILL SALU

Folkbåt 1318, Black & White
Stockholms snabbaste
Ring: 08/ 62 43 58
08/ 53 03 51

»KOM OCH TA MIG» JAG ÄR TILL TILL SALU. F 1275

- 78 vit plast, Lysekil Plastprodukter
Nya segel och fullständigt utrustad.
2 ggr SM 2:a
2 ggr SM 3:a
Pris: 60.000 kr
Ring: Hans Hammel
0454/133 93



Dominerande skeppare önskar skriva gastkontrakt med foglig och undergiven gast.

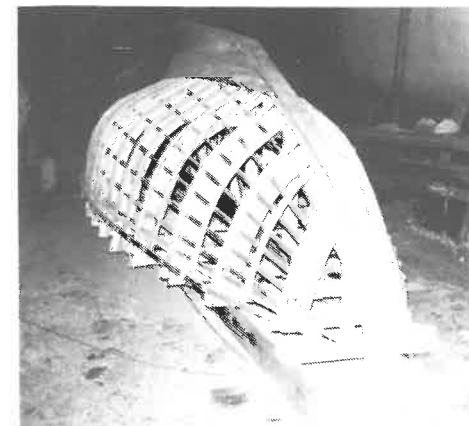
Svar till »Ingen rädder för piskan här»

Manlig gast önskar byta ut sin manlige skeppare mot en kvinnlig.

DET RYKTAS.....

...att Anders Olsens Turkietybyggda folkbåt nu är färdig för leverans.

Folkbåtsnytt önskar Anders lycka till med monteringen av borden.



INSÄNDARE

UNDERVANT TROTS ALLT

Att de som kappseglar med folkbåt gärna tar bort undervanten kan jag i viss mån förstå. Luftmotståndet minskar lite och farten blir kanske en aning bättre, men många hundradels knop kan det väl inte röra sig om. Eller har jag fel?

För egen del (jag kappseglar inte) tycker jag att undervanten är bra att ha emellanåt för att grabba tag i eller stödja sig mot när jag står vid masten och sysslar med fall eller annat i riggen.

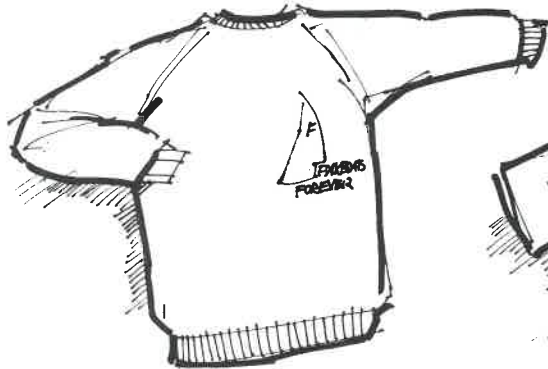
Så hände i somras något som ytterligare stärkte mig i min uppfattning att undervanten inte är så dumma att ha. En folkbåtskompis här i viken var med på en

kappsegling. Han ligger dikt bidevind för babords halsar i ungefär 8 m/s vind, då plötsligt övervanten fäste i masten brister (materialfel, gammal spricka i godset?). Men så, hur otroligt det än kan låta så står masten tack vare undervantet, och man hinner få ned seglen. Masten är inte genomgående utan står på däck, så det är enbart undervantet som håller den på plats, trots att detta vant inte når upp till mer än ungefär en tredjedel av mastens höjd.

Behöver jag säga, att jag för min del inte har någon tanke på att ta bort mina undervant?

Walter Westerberg
F 447

KLÄ UPP DIG!



T-Shirt 50:-



Collegetröja 100:-

Rundringad 50%/50%. Marin, röd, vit, rosa. Tryck i marin resp. vitt.

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

FOLKBOATS ♥ FOREVER!

Dekal 10:-/st.

Plastdekal för bilbakruta 50 cm lång.



Vykort 10:-/12st.

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



Dekal 10:-/2 st.

Runda plastdekaler ø 7cm.

JÄ!

Jag beställer följande Folkbåtsprylar:

.....st. Collegetröjor för 100:-/st. Färg:.....storlek:.....

.....st. T-shirts för 50:-/st. Storlek:.....

.....st. Bildekaler för 10:-/st.

.....st. Runda dekaler, 10:-/2st.....

.....st. Vykortsbuntar för 10:-/bunt

Namn:.....

Adress:.....

Skicka in kupongen till Göran Svensson, Heleneborgsgatan 44, 117 32 Stockholm