

Folkbåtsnytt



NYHETSREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 2/MAJ 2005



SOMMAREN ÄR HÄR!

ORDFÖRANDESPALTEN

Tack för allt beröm angående vår tidning. Framför allt ska naturligtvis redaktionen ta åt sig, men även alla ni som bidragit med artiklar och bilder. I en ideell förening blir som bekant saker och ting till det som medlemmarna gör dom till. Så fortsatt sända roliga, tankvärda, informativa, arga, glada artiklar till redaktionen. Och bra bilder förstås.. Försök gärna hålla datum för sista manusdag också, så hjälper Du redaktionen att fortsätta att tycka det är kul att göra tidningen. Man ska vara rädd om ideellt arbetande människor i en förening.

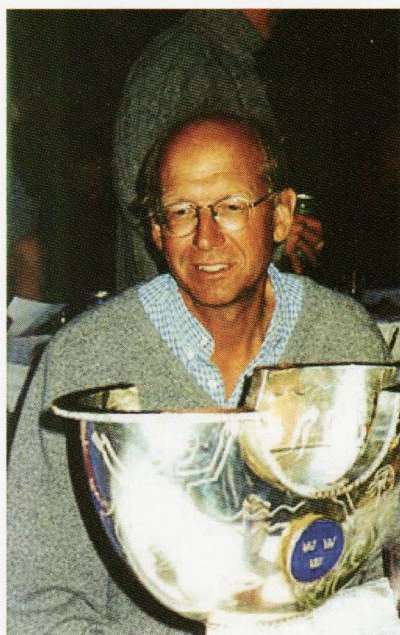
Folkbåtsboken har också fått mycket beröm – det är kul. Första upplagan sålde ju slut ganska snabbt. Nu pågår långt gångna förhandlingar med Nautiska Förbundet om en ny upplaga. Vi hoppas de ska gå i lås, så att Du som blev utan bok ska kunna gå till någon välsorterad bokhandel i höst och köpa en. Sannolikt kommer den också att översättas till engelska och tyska. Håll en koll på vår hemsida för info.

Tipssamligen för vård och renoivering av träfolkbåtar är klar och Du kan beställa en – se anmälan längre bak i tidningen.

Dokumentärfilmen om folkbåten har kommit så långt att man börjat jobba på en trailer som ska bli ca 4 minuter lång. Spännande projekt – hoppas det går bra Tommy!

Detta var en kort avrapportering av aktuella frågor inom förbundet.

Nu till en knivigare fråga: Svenska Seglarförbundet vill införa en obligatorisk tävlingslicens för alla kappseglare inklusive gästar. Tanken är, så vitt jag förstår, att skapa bättre informationskanaler mellan seglarförbundet och kappseglarna.



Beträffande ekonomin ska den kosta ca 100 kronor/år och vara självbärande, men det har väl även framskymtat i diskussionen att det kan bli ett sätt i framtiden att bidra till seglarförbundets dåliga finanser. Det är lätt att höja en avgift när väl kanalen finns. Folkbåtsförbundets senaste årsmöte och styrelsemöte var klart negativa till idén. Skeptikerna pekar fram-

förallt på två saker: dels blir det ytterligare en tröskel som försvårar rekryteringen till kappsegling, dels har man en övertro på nyttan av sådana här centrala register. Även om man så mycket som möjligt sköter det hela via datorer så innebär det alltid mycket administration att hålla ett sådant här register aktuellt och fungerande.

Min personliga uppfattning är att vi inte bör ha en tävlingslicens i segling. Bortsett från ovan nämnda nackdelar så har jag aldrig haft någon tilltro till centrala registers förmåga att skapa entusiasm och aktivitet. Det viktiga är att människor har kul och njuter av segling – det är det som är drivkraften, inga centrala register.

Frågan står och väger i seglarförbundet, och det är viktigt att alla som tycker att vinden ska vara fri jobbar mot detta förslag även inom sina segelklubbar, annars finns det risk att det går igenom på nästa årsmöte i seglarförbundet (våren 2006).

Nu till något roligare: Äntligen i sjön! Och vad mycket kul grejjer som sikts föröver både för kappseglarna och för Classic Folkbåtarna. Det kanske mest spännade tycker jag nog ändå det ska bli att se hur Classic Folkbåt-programmet kommer att slå. Styrelsen hoppas förstås att många kommer att hänga med på de arrangemang som bjuds – Välkommen!

ANDERS OLSEN

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

*I Svenska Folkbåtsförbundet torsdag 21.juli 18.00 på Lökholmen, Sandhamn.
Exakt lokal meddelas på SM-anslagstavlan. Mötet hålls efter dagens SM-seglingar.*

Vi siktar på att inta en måltid samtidigt med förhandlingarna.

Program: Sedvanliga årsmötesförhandlingar enligt SSF:s stadgar.

Motioner ska vara styrelsen tillhanda senast två månader före mötet.

Välkomna. Ordföranden.

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är: Hans Melcherson • Göran Svensson • Per Hörberg
Nummer 3/2005 kommer i början av november. DEADLINE ÄR DEN 10 OKTOBER. Välkommen med ditt bidrag.

V Ä S T K U S T E N

Säsongen har startat. Tisdagsseglingarna i Långedrag är i full gång. Nåja, alla har inte hunnit sjösätta ännu men ligger i startgroparna.

Vid vår träningshelg den 3-4 juni fortsätter Anders Olsen sin uppskattade trimdiskussion på fredagskvällen och på lördag ges tillfälle att testa båtfart och trim.

En ny hemsida är på ingång. Vi behöver kunna hantera sidan själva

för att snabbt få in aktuell information. Sidan blir kanske inte lika avancerad men informationen kan uppdateras kontinuerligt. Skicka gärna in berättelser om bra hamnar ni varit i, fina bilder till arkivet osv. Det ger förhoppningsvis en mer levande sida.

Vi uppmanar härmed medlemmarna i västkustens flotta till att skicka sin mailadress

till undertecknad. Adressen är parker@bredband.net. Då får vi en minskad kostnad för utskick och information kan skickas till dem som är intresserade av aktiviteter av olika slag.

Listan över årets seglingar som ingår i västkustcupen finns i förra numret av Folkbåtsnytt.

Väl mött på havet!

KERSTIN BJÖRFJÄLL, F 1299



OSTKUSTEN

Ja så är vi framme vid sommaren igen – härligt. Som Du ser nedan är det mycket att välja på både för CLASSIC FOLKBÅTARNA och för kappseglarna.

CLASSIC FOLKBÅT-programmet: 2/6 19.00

Invigning/visning av Stolp-Ekeby Träbåtsrenovering.

Du får inbjudan med vägbeskrivning bifogad tidningen. Ta gärna med någon kompis som är intresserad också.

27/6–3/7

Eskadersegling Västervik – Saltsjöbaden.

Vi anknyter till "Classic Yacht Event 2005" både i Västervik och Saltsjöbaden - se nedan. Sjäklart kan Du anknyta efter vägen också. Varför inte ta en sväng söderöver och ansluta någonstans om Du bor i Stockholm?

Anmälan/info så snart som möjligt till Lennart Bergstrand: 070/2414626, l.bergstrand@telia.com.

6/7

Träbåtsfestival, Saltsjöbaden.

Ingår i "Classic Yacht Event 2005" för att fira Sv Seglarförbundet 100 år, och KSSS 175 år. Det här blir häftigt!. Ca 70 Classic-yachter från hela Norden lär redan vara anmälda.

Anmäl dig snarast – det kan bli fullt: www.classicyacht.se.

20–23/7

CLASSIC FOLKBÅT-klass på SM i Sandhamn.

Upplev stämningen på ett internationellt SM. Vi hoppas på deltagande både från Finland, Danmark och Tyskland. Första dagen info och övningssegling ("tuning up"). Vi ligger på Lökholmen bredvid själva Sandhamn (med liten färja till Sandhamn).

Anmälan: se tävlingssekreterarens sida. Info: 08/51230323.

27–28/8

OBS: ÄNDRAT DATUM!

Classic Folkbåt-träff på SS Brunns- vikens trevliga klubbholme mellan Lidingö och Vaxholm.

Distanskappsegling på lördagen. På ön finns en trevlig restaurang och bastu. På kvällen dans till levande musik på dansbanan. Anmälan/info: 08/7587485 eller www.ssb.nu.

Slutet av november:

Årsmöte med utdelning av Classic Folkbåt-priset.

KAPPEGLINGS-programmet:

På kappseglingens fronten väntar mycket intressant: Stockholmserien omfattar i år följande seglingar: 14/5: Lidingö Runt, 20-21/5: KSSS Saltsjöbadsregatta, 18-19/6: Vikingaregattan med DM för Folkbåt, 27-28/8: Getfotsregattan, 24-25/9: Vikingarnas Inbjudningssegling (Lilla Värtan). Info om anmälan mm finner Du i Stockholms Seglarförbunds Kappseglingsskalender, eller på vår hemsida. Tveka inte att ringa om Du är osäker på något: 08/51230323 eller 08/6693282.

SM i Sandhamn blir ju annars årets höjdpunkt här på ostkusten. Mer om detta på tävlingssekreterarens sida. Det kommer att ordnas en krog på Lökholmen tillsammans med 5.orna – det kan bli trevligt. Det ryktas om deltagande både från Finland, Danmark och Tyskland. Hur bo? Det är tävlingsförbud på Lökholmen, men KSSS kommer att se mellan fingrarna med detta för aktiva kappseglare. Att ha ett förrådstålt, och sova på dynor i båten brukar vara en bra lösning. Eller ha en tenderbåt. Det brukar bli roliga SM när alla bor på samma ö. I Sandhamn kan det nog bli svårt att hitta boende till vettigt pris.

STYRELSEN OFK

P.S

22 Folkbåtar är anmälda till Lidingö Runt den 14 maj, varav 6 seglar i "Classic Folkbåt" klassen. Folkbåten är därmed näst största klass, störst är Express-klassen. D.S

KASSÖREN HAR ORDET.

Årsavgiften 2004/2005

De medlemmar som ännu inte betalat medlemsavgiften får med detta utskick ännu en påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort. Om Du har betalat avgiften men ändå får en påminnelse kan det ha skett något fel vid registreringen eller din inbetalning kan vara någon av de anonyma inbetalningar vi fått in. Någon har betalat första påminnelsen utan att skriva något på inbetalningskortet. Så tveka inte att slå en signal till kassören.

Medlemsinformation.

I början av maj fanns 408 medlemmar i förbundet fördelat enligt följande:

Ostkusten	213
Västkusten	85
Skåne	41
Vättern	34
Halmstad	18
Blekinge	17

RÄTTELSE:

I förra numret av Folkbåtsnytt ändrade tyvärr tryckfelsniss i bilden på ruffsidornas lutning på sid 19. Ruffsidornas lutning längst föröver ska vara 12 grader (ej 2). Ruffskottets framkant ska luta 18 grader (ej 8).

Classic Folkboat Skåne

Vi genomförde Skåneflottiljens första våraktivitet den 30 mars i Malmö Segelsällskaps klubbhus.

Förutom att i första hand träffas, hade mötet två huvudsyften:

Att informera om Guldpokalen samt att lägga Skåneflottiljens grundstenar till förbundets satsning: Classic Folkboat.

Classic Folkboat pris

För att bredda kappseglingen och få flera seglare, inte minst träbåtsseglare intresserade av att lufta sina segel på kappseglingssbanorna har vi nu instiftat ett Classic Folkboat pris. Detta pris avser Skånerankingen, och delas ut till bäst placerade träbåt, allt enligt vårt beprövade poängberäkningssystem. Givetvis slås träfolkorna även om de övriga pokalerna.

Jag riskerar att bli tjugitig nu då många har säker hört det från mig tidigare; det finns få saker som ger en sådan kick som att kappsegla entypsklass med Nordisk Folkbåt; dvs relativt stora båtar i stora startfält. Ett argument jag ofta hör är att "min båt är så gammal och jag har så dåliga segel". Bry Dig inte om det; ut och testa, känn pulsen; jag lovar att Du blir biten och nästa år sitter det kanske ett nytt ställ på båten. En annan myt är att träbåtar är långsammare än plastbåtar. Det finns ingen sanning i det påståendet. Ok; en och annan träfolka är gediget byggd för tursesling och har vikten emot sig förutsatt att det blåser mindre än 4 m/s. Men jag vill nog hävda att skälet till att plastbåtarna är överrepresenterade i toppen beror till största del på att så få träbåtar kommer ut på banorna och provar sina gränser. Det finns även åtskilliga träfolk som är lättare än plastfolkorna, vilka ju håller tämligen homogen vikt.

Så; tveka inte, Du kanske har en vinnare liggande nere vid bryggan. Kom ut och kämpa om Classic Folkboat priset. Se Skåneflottiljens kappseglingsprogram.

Träbåttsfestival på Flakfort

Skåneflottiljen har sedan några år deltagit i den årliga Träbåttsfestivalen på Flakfort, denna spännande konstgjorda ö mitt i Öresund, med en sällsam historisk bakgrund. Eftersom år 2005 är premiäråret för Classic Folkboat hoppas vi att vi blir riktigt många Folkbåtar denna gången.

Träbåtar på Flak Fort

Helgen innan midsommar, sedan 2003, samlas de igen – "träbåtarna". Vädet är lynnigt vid den tiden men vid tjänligt väder kommer allt fler av detta lackdoftande och dammiga folk för att uppleva det nästan magiska med trä, båtar och hav.

All övrig verksamhet avstannade när Joakim Persson i fjol drog igång Jättestånkan från 1947. Tändkulans låga varv och markerade pulslag för rätt in i hjärtat på folk och alla verkade berörda. Joakim fann den som före detta fiskebåt i Vikhög. Rev med kompisen av överbyggnad och kan nu visa upp en öppen förnämligt restaurerad halvlackad nästan förförlig skapelse. - Formen, färgen.

Bengt Almgrens "Bibit" väcker också samma märkliga känsla inuti oss. Byggd på Lövhölmens varvet i Stockholm 1909 och beställd av Byggmästare Jernberg, sedan köpman Guitron och nästa ägare blev tandläkare Henning Behm som forslade segelbåten till Östersund på järnväg. Sonen Gunvor kan man förmoda var med och övertog båten efter fadern. 40 år befann sig jakten på Storsjön. Via Nyköping hamnade den i Ystad och köptes då av Bengt 1995. Sjökapten Lennart Lindgren hade då ägt henne sedan 1983. Förbättringar, restaureringar, funderingar och tankar rullar på hela tiden. Båtar, speciellt i trä blir aldrig helt färdiga. Så som de som sköter dem – ständig utvecklingsbarhet blandas med gedigen konservatism – ren konst. Levnads-, båt- och havskonst. Ytterligare erbjuds den som tar sig till Flak Fort. Ses den 18 juni på Flak Fort – oavsett väder. Säkert tar "Flaka greven" Tore Svensson emot.

Regelträff

För att fräscha upp vårt sinne för kappseglingsregler kallas Du till regelträff i Malmö Segelsällskaps klubbhus tisdagen den 14:e juni kl 19.30.

Christer Ahlqvist kommer att ge oss råd i ämnet.

Träffen vänder sig till Dig som aldrig kappseglat eller vistats mycket lite på kappseglingssbanan och därför kanske känner osäkerhet inför att tävla om Guldpokalen.

Även vi som kappseglat lite grand, men känner att vi behöver en uppfräschning i regelverket kommer att ha nytta av genomgången.

Samtidigt kommer Christer att informera om Guldpokalen. Som alla vet är ju Christer MSS kappseglingsledare.

Så missa inte vår Regelträff Malmö Segelsällskaps klubbhus tisdagen den 14/6

För information ring:

Gunnar Lindqvist
040-472252, 0733-365062
Bengt Larsson
042-261170, 0703-681170

Classic Folkboat

Träbåtsträff på Flakfort 18-19 juni

För alla träbåtsägare blir det, liksom förra året, en träbåtsträff på Flakfort i sommar. Tanken med träffen är att människor med samma intresse får en möjlighet att under avslappande former umgås under en helg för att utbyta erfarenheter, skapa kontakter och - naturligtvis - titta på varandras båtar! Det blir även en guidad rundtur på ön och gemensam middag på kvällen. Läs mer om träffen på www.flakfortet.dk

För info. om ditsegling etc:
Ring till Lisa Lessing:
0703-053559, 046-188216

SKÅNE

KAPPEGLINGSPROGRAM 2005

Sedan flera år tillbaka seglar vi i Skåneflottiljen om följande priser:

Bertil Lindahls pokal
(Bästa bankappseglande båt i Öresund)

Skånerankingen
(Totalt bästa Folkbåt i Öresund)

Halvmodellen
(Bästa Folkbåt i Saltholm Runt)

Från och med i år:
Classic Folkboat priset

I Bertil Lindahl pokal ingår följande seglingar:

21-22/5
Forstaedernas Bank Cup
Kastrup Sejlklub

28-29/5
Pokalegling i Lomma
Lommabuktens Segelsällskap

11-12/6
Lagunen banseglings Cup
Båtsällskapet Lagunen Malmö

9-13/8
Guldpokalen i Malmö
Malmö Segelsällskap

10-11/9
Amager Cup
Kastrup Sejlklub
DM nordisk Folkbåt*

*Plats och tid är i skrivande stund ej avgjord

I Skånerankingen ingår ovan nämnda seglingar samt dessutom räknas resultat från övriga lokala och nationella kappseglingar, således alltså även klubbseglingar och kvällskappseglingar.

Classic Folkboat priset: Samma statuter som Skånerankingen. Delas ut till bäst placerade träbåt.

Halvmodellen tillfaller bästa Folkbåt i Saltholm Runt.

Övriga Kappseglingar

27/8
Saltholm Runt
Malmö Segelsällskap

17/9
Hakkeböf Race
Sydkustens Folkbåtsflottilj

För information och anmälan till de olika kappseglingarna:

Gå in på resp segelklubbers hemsida eller ring nedanstående telefonnr för info:

Gunnar Lindqvist
040-472252
0733-365062

Bengt Larsson
042-261170
0703-681170

Guldpokalen i Malmö 9-13/8

Förberedelserna inför Guldpokalen är i full gång på Malmö Segelsällskap. Christer Ahlqvist som är Kappseglingsansvarig har givit oss följande information:

- Anmälan finns nu tillgänglig på Malmö Segelsällskaps hemsida
- Tidpunkt för Guldpokalen: 9-13/8, sista dagen prisutdelning och reservdag.
- Stora tältet är bokat för festlighter.
- Plats för Folkbåtarna kommer att göras längs K-bryggan, dvs mitt framför klubbhuset.
- Folkbåtarna kommer att segla på egen bana.

- Förutom GP-veckan ligger Folkbåtar gratis 2 dagar före och efter. Givetvis går detta att förlänga för den som vill, efter förhandling med hamnkontoret.
- Tältmöjlighet finns i hamnen, givetvis kostnadsfritt.

För information: Se Malmö Segelsällskaps hemsida www.mss.m.se

Notera att Americas Cup kommer att seglas en vecka efter Guldpokalen i nordisk Folkbåt, på i stort sett samma farvatten.

Båtkontakt
Skåneflottiljens styrelse vill flagga för möjligheten för "utombys"

att delta i lånade båtar, där ägaren följer med som gast. Du som är intresserad att på detta vis "låna" båt; hör av Dig till någon av nedanstående.

Likaledes vill vi få intresse från Folkbåtsägare från Skåneflottiljen, som av någon anledning inte vill kappsegla själv, men vill få möjligheten att lära sig tillsammans med en duktig besättning, som kanske har fräscha fina segel med sig. Hör av Dig till någon av nedanstående.

GUNNAR LINDQVIST
040-472252, 0733-365062

BENGT LARSSON
042-261170, 0703-681170

H A L M S T A D

Så var det dags igen, våra pärlor har kommit i sitt rätta element. Vi i Halmstad är ju inte så många, men här finns en del kvar inte minst träbåtar,

Stellan med vapendragare tänkte anamma förbundets Classic Folkbåt, spännande att se vad

det ger, det brukar bli resultat när Stellan och grabbarna drar igång något.

Undertecknad har precis anmält sig till första kappseglingen, Jägerpris i Danmark, när ni läser detta har man fått sin första lektion av de danska seglarna.

Halmstad räknar med att var med på Sessan Pokalen, 1 båt på SM och 2-3 på Guldpokalen.

Segla väl

ULF

S 1254

V Ä T T E R N

Rapporteringen från Vätternflottiljen har tyvärr varit lite dålig i de två senaste numren av Folkbåtsnytt men vi lever fortfarande även om verksamheten tyvärr har minskat.

I november 2004 höll vi årsmöte med stadgeenliga val av funktionärer.

Styrelsen fick följande sammansättning:

Ordförande:

Sören Bäckman (kvarstår 1 år)

V. ordförande:

Klas Andersson (2 år)

Sekreterare:

Göran Svensson (kvarstår 1 år)

Kassör: Björn Bäckman (2 år)

Styrelsesup:

Joakim Blomster (1 år)

Revisor:

Christer Larsson (1 år)

Revisorssup:

Bobbo Lindholm (1 år)

Valberedning:

Anders och Bobbo Lindholm (1 år).

Kontaktman:

Sören Bäckman. (1 år).

Vi kunde också summera resultatet från årets rankingseglingar och resultatet blev det föga överraskande:

1:a Klas Andersson.

2:a Anders Lindholm

Den 5:e april avhölls ordinarie vårmöte i SSV:s klubbhus. Avsikten med vårmötet är att ”sparka i gång” seglingssäsongen genom att fastställa hur årets ranking ska avgöras.

Det beslutades att rankingen ska avgöras genom resultat i SSV:s ordinarie kappseglingsprogram, varje delsegling i SM samt övriga inrapporterade seglingar (alltså även LYS-seglingar). Nu är det tyvärr så att SSV:s kappseglingsprogram inte var tillgängligt då vårmötet avhölls utan var och en som är intresserad av att prestera ett rankingresultat måste skaffa sig kunskap om nämnda program.

Något beslut om när Pingvin Cup ska seglas kunde vi heller inte ta p g a risken för kollision med någon av SSV:s ordinarie seglingar. Tid och plats kommer att anslås på SSV:s anslagstavla och anges på vår hemsida senast 05.07.01.

Vi diskuterade också om vi inte borde ha någon tävlingsansvarig i flottiljen. Anders och Bobbo Lindholm föreslogs men eftersom ingen var närvarande på mötet fick Björn

Bäckman i uppdrag att undersöka om någon är intresserad.

Vi har förlorat en besättning i flottiljen då Erik och Tove Nyqvist har sålt sin båt 1294 Isbjörn. Den är köpt av Joakim Blomster som med framgång har seglat den i Vadstena under sensäsongen. Båten blir alltså kvar i flottiljen och vi hälsar Jocke och hans seglande far Lage välkomna.

SÖREN BÄCKMAN





Inbjudan Jubileumsregatta med NM Express Int SM J80, SM Folkbåt, Int RM 6mR och Int 5M

Sandhamn 20-23 juli

Klasser: Int. SM Nordisk Folkbåt, SM J80, NM Express, Int Rm för Int 5M och 6mR, Classic Yachts LYS, övriga kölbåtsklasser. Landskamp Sverige-Finland i Folkbåt

Datum: 20-23 juli 2005

Arrangör: KSSS

1. REGLER

- 1.1. Kappseglingarna genomförs enligt Kappseglingsreglerna (KSR) 2005-2008 Appendix S.

2. VILLKOR FÖR ATT DELTA

- 2.1. Vid SM eller RM gäller följande:
För att ha rätt att delta i RF:s mästerskapstävlingar ska varje tävlande (alla i besättningen) var medlem i en klubb som är ansluten till SSF och vara svensk medborgare eller stadigvarande bosatt i Sverige sedan minst två år. Vid int. SM, RM eller Int. RM gäller följande: Tävlände ska uppfylla kraven i ISAF Regulation 19.

Vid övriga tävlingar gäller följande:

Den person ombord som har ansvaret ska vara medlem av en klubb som är ansluten till sin nationella myndighet. Tävlände ska inte ha fått sin ISAF-behörighet upphävd (se ISAF Regulation 19).

Varje deltagande båt ska vara ansvarsförsäkrad

Tävlande deltar i regattan helt på egen risk. Se KSR 4. Besluta att kappsegla. KSSS accepterar inget ansvar för materiella skador eller personskador som någon råkat ut för i samband med eller före, under eller efter tävlingen.

3. ANMÄLAN

- 3.1. Anmälan och anmälningsavgift ska vara KSSS tillhanda senast den 11 juli 2005. Efteranmälan mot förhöjd avgift kan göras fram till och med kl. 12 00 onsdagen den 20 juli 2005.
- 3.2. Anmälningsavgiften är:
Bankkappsegling 3 dagar 1200 kr (1 500kr)
Classic Yachts LYS 3 dagar 800 kr (1 000kr)
Classic Yachts Kanholmsdagen 300 kr (500kr)
- 3.3. Anmälan skall göras på bifogad anmälningsblankett, vilken skickas till KSSS, Box 118, 133 22 Saltsjöbaden eller via KSSS hemsida: www.ksss.se
- 3.4. Anmälningsavgiften betalas via bg. 160-2861, pg 199-0 eller genom att uppge kontokortsnummer samt sista giltighetsdatum på anmälningsblanketten.

4. REGISTRERING

- 4.1. Registrering ska göras på tävlingsexpeditionen senast kl. 09 00 torsdag 21 juli.

5. SEGLINGSFÖRESKRIFTER

- 5.1. Seglingsföreskrifterna lämnas ut i samband med registreringen.

6. TIDSPROGRAM

6.1.	Onsdag 20 juli	
	08.15-19.00	Regattaexpeditionen öppen för registrering.
	11.00	Varningsignal första landskampsseglingen
	14.00	Tune Up, Bankkappsegling
	19.00	Invigning Stora Bryggan i Sandhamn
	Torsdag 21 juli	
	08.15-09.30	Regattaexpeditionen öppen för registrering.
	10.00	Varningsignal dagens första kappsegling.
	Ca 17.00	Daily First och After Sail på stora bryggan.
	Freitag 22 juli	
	11.00	Varningsignal dagens första kappsegling.
	Ca 17.00	Daily First och After Sail på stora bryggan.
	Lördag 23 juli	
	08.15-09.00	Senaste möjliga registrering
		Kanholmsdagen
	11.00	Varningsignal dagens första kappsegling
	15.00	Senaste varningssignal första startande klass
	18.00	Prisutdelning stora bryggan

- 6.2. 8 bankkappseglingar är planerade, varav minst tre måste genomföras.
- 6.3. 1 distanskappsegling per dag för Classic Yacht LYS, där Kanholmsdagen är den sista.

8. MÄTKONTROLL

- 8.1. Stickprovskontroller av att båtarna överensstämmer med reglerna kommer att göras under tävlingen.

9. KAPPSEGLINGSOMRÅDE

- 9.1. Kappseglingarna genomförs på banområden nära Sandhamn

10. BANA

- 10.1. Banan är en kryss-läns-bana.
10.2. Distansbana för Classic Yacht LYS

12. PRISER

- 12.1. KSSS-priser i varje klass i förhållande till antalet anmälda båtar i klassen: ett pris för varje påbörjat femtal båtar dock högst åtta priser i varje klass.

KSSS ANSVAR

KSSS påtar sig inget ansvar för skador eller förluster, som drabbar besättning eller andra, båtar eller båtars utrustning i samband med kappseglingar (eller andra seglingar som KSSS arrangerar.)

TÄVLINGSSEKRETERAREN

Programmet för sommaren ligger fast och det är dags att anmäla sig till alla årets spännande aktiviteter.

Du läser om evenemangen nedan.

Ryktena börjar gå om celebret deltagande till SM. Danskar, tyskar och finländare börjar komma in med frågor, så det verkar bli ett riktigt internationellt SM.

Från den finska sidan kommer det mer och mer positiva signaler rörande deltagande och då kan det bli en landskamp om Sven Sahléns pokal! Uttagsprincipen skulle vara en kombinerad ranking från SM 2004 och Stockholmserien (SS) 2005 – 1:a på SM, 1:a SS, 2:a SM, 2:a SS etc (om någon båt redan blivit uttagen, hoppar man till nästa). Minst fem svenska båtar och fem finska bör det vara i landskampen.

Hör gärna av Dig om Du har några synpunkter eller frågor rörande tävlingsverksamheten.

Seglarhälsningar,
DONALD
F-SWE-1358 "Sjöjungfrun"

PS. En uppdaterad tävlingskalender finner Du på:

www.folkbat.se/regattor

DS.



TÄVLINGSKALENDER

Sessanpokalen i Berlin, 21-22 maj, 2005

Halmstad och Stockholm har anmält ett lag var.

Internationellt SM i Sandhamn, 20-23 juli, 2005

KSSS har lagt SM under sitt 175 års jubileum inom ramen för Sandhamnsregattan. Vi kommer att dela bana med skärgårdsbåtar och 5:or. Folkbåtarna kommer att ligga litet lugnare ute på Lökholmen. Inbjudan skall vara klar till Båtmässan i Stockholm.

Vi puffar för detta i Finland också och, om vi får över några seglare, blir det landskamp också. Preliminärt program:

20 juli:

Tune up och Landskamp, invigning

21 juli:

3 seglingar, folkbåtsmöte

22 juli:

3 seglingar, fria aktiviteter

23 juli:

2 seglingar, prisutdelning och regattamiddag

En officiell inbjudan finns i Folkbåtsnytt på annan plats.

På Lökholmen är det tillåtet att tälta under SM:et. Dessutom kommer det att öppnas en restaurang på holmen.

Klassiskt sjösättningsställe för Sandhamn är Bullandö Marina. Där kostar det 750 kr per lyft. Det är normalt ej öppet på helger. Prata med Fredrik Broms, 08-57145210. Om vi är ett flertal båtar kan vi förhandla om priset och helglyft – kontakta mig för samordning (08-53440332). Förbundet har beslutat sponsra långväga gäster med halva lyftkostnaden.

Vikingarna kan erbjuda gratis lyft, men då tar det ca åtta timmar med motor till Sandhamn.

Guldpokalen i Malmö, 9-13 augusti 2005

Malmö Segelsällskap arrangerar Guldpokalen 2005. "Notice of race" finns på deras hemsida:

<http://www.mss.m.se/>

Inbjudan finns på annan plats i Folkbåtsnytt.

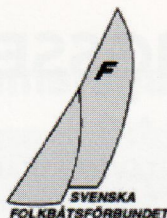
Här finns det härliga möjligheter att jämföra sig med de bästa danskarna och tyskarna.

San Francisco Cup, 17-23 september 2005

Full fart i San Francisco – vi har för närvarande tre platser. Nya bekantskaper kommer att bli Irland och Holland. Riktigt internationellt minsann!

SM i Marstrand 2006

Göteborgarna har gjort en preliminär förfrågan till GKSS och det ser bra ut för ett SM i Marstrand 2006.



PRELIMINARY INVITATION

International Gold Cup 2005 Nordic Folkboat.

Malmö Segel Sällskap (MSS) together with the Swedish Nordic Folkboat Association hereby invites all Folkboat sailors to the GOLD CUP 2005.

MSS has been the organiser of the Gold Cup twice before. The last time in 1994. When it comes to Malmö and MSS the Folkboat has always been close to our heart and therefore we are very proud to once again having the honour to be your host!

By this letter we would like to give you some main information such as date of racing, base for the Event, race area and address to MSS.

The final NOTICE OF RACE will be presented on www.mss.m.se latest on New Year's Eve 2004. Until then MSS and the Swedish Nordic Folkboat Association will do the utmost to prepare the program in order to make your visit to Malmö as pleasant as possible.

- The Races will be governed by the ISAF Racing Rules of Sailing, the Class Rules of the Nordic Folkboats and the Goldcup Articles of the Nordic Folkboats.
- The Event will take place from August 9 to August 13, 2005.
- The Race area will be Öresund, west of Limhamn, Malmö. Swedish chart no 921.
- Launching of yachts, Småbåtshamnen, Limhamn, website: www.smabatshamnen.nu
- City of Malmö, website: www.malmo.se
- MSS offers you free camping with tents or caravans at the harbour area. MSS clubhouse, restaurant and other facilities will be available for you.
- Base for the Event and further information: Malmö Segel Sällskap, www.mss.m.se
Postal address: Småbåtshamnen, 216 12 Limhamn, Sweden.
Telephone no: +46 40 154448. Fax no: +46 40 163682. E-mail: mss@mss.m.se

Malmö Segel Sällskap

Race committee

Krister Ahlkvist

Från NFIA

Vid NFIA styrelsemöte i mars behandlades bland annat frågan om ändring av reglerna för mast i aluminium. Det tyska förbundet hade ett förslag, med bilagt brev från en segelmakare och en masttillverkare, om att regel 6.2.7, (begränsning för mastens böjning i längdled) skulle slopas helt. Anledningen var att man ansåg att den nuvarande masten är för styv och att det inte går att göra en tillräckligt böjlig mast för att kappsegla med.

Den föreslagna ändringen har ett beslutsunderlag som är mycket tunt och tveksamt. Det finns inga uträkningar eller analyser av vilka konsekvenser som ändringen skall få. Endast ett "tyckande", baserat på felaktiga mätningar. Dessutom har man varken i Tyskland eller i Danmark genomfört tillnärmelsevis de tester som har gjorts i Sverige. Bland förslagsställarna finns uppfattningen att vi borde "modernisera" regeln, även om detta skulle innebära att äldre båtar "slås ut". Detta var inte den ursprungliga tanken med regeln om aluminium.

Förslaget kommer att tas upp till omröstning i augusti i sam-

band med Guldpokalseglingarna i Malmö. Varje land har ett visst antal röster, baserade på antalet registrerade Folkbåtar. Frågan kommer att avgöras med 2/3 majoritet. Nationer som inte är närvarande på mötet kan sända fullmakt. Om man inte gör det skall deras röst räknas som "avstod". Slutligen har vi regeln att ändringar inte skall införas annat än vart fjärde år, vilket innebär att detta förslag, om det antas av årsmötet, inte kommer att genomföras förrän tidigast januari 2009.

Vi i Sverige vet att den aluminiummast som idag seglas av många, är en utmärkt ersättning för trämaster. Vi vet det därför att vi har provat oss fram under mer än 10 år. Senaste SM är ett lysande exempel på hur bra Sören har arbetat och kommit fram till denna lösning. Vi hade som riktmärke att en mast i aluminium inte skulle var varken bättre eller sämre än en mast i trä. Vi lyckades helt med denna målsättning.

ARNE OLSON
Ordförande NFIA

LINOLJA I LANDEN

I förra numret skrev jag om tätning av röstjärn. Det andra tipset jag tog till mig från Folkbåtsboken var att hålla linolja i landen. Det provades förra våren, men jag tyckte att linoljan skvätte och for lite som den ville, så i år köpte jag en oljekanna med böjlig pip på Biltema för 20:-. Det gjorde att jag kunde få linoljan att hamna på rätt ställe och i rätt mängd, särskilt i trånga utrymmen, men använd den här oljekannen *endast* till linolja, för det är inte bra att blanda linolja och vanlig olja.

Jag vet inte om det var den här behandlingen som gjorde så n nytta, men när jag sjösatte i år pumpade jag ur två gånger på 5 timmar. Efter ytterligare 4 timmar hade det kommit in så lite vatten att det inte var lönt att pumpa. Det måste väl vara ganska bra för en gammal träbåt, eller... ?

Jag har också hållt linolja i likrännorna i mast och bom. Det är svårare att bedöma vilken nytta det har gjort, men jag tror att det gör god nytta i längden.

Det måste finnas fler nybörjare än jag som skulle vara tacksamma för tips och råd, särskilt vid vår rustningen. Det finns ju så många gamla folkbåtsrävar som sitter inne med en massa kunskap som dom kan dela med sig av, så det borde inte vara några problem att tota ihop en "Handbok för Folkbåtsvård". Intresserade, åt båda håll, kan mejla mig på kurt.viklund@bredband.net

CURT-L. WIKLUND
FS-1190, Vackra Anna

PS.

Jag var en månad för sen för att kunna köpa en burkugn, så den här sommaren skall jag prova en egentillverkad. Till hösten får ni veta hur det gick, eventuellt med tillverkningsbeskrivning.

DS



FOTO: CURT GELIN

TEKNIKSPALTEN

Alu-riggen än en gång (förhoppningsvis den sista)

Efter mycket arbete och möda inte minst från undertecknads sida blev alu-riggen godkänd och inskriven i klassreglerna med giltighet från 2001.01.01.

Den grundläggande filosofin bakom reglerna för alu-riggen är att den inte med bättre prestanda ska "slå ut" träriggen samtidigt som den inte med sämre prestanda får "slås ut" av denna.

Det är mycket lätt att ta fram en alu-rigg med bättre prestanda än träriggen, svårigheten har varit att "ta fram" en alu-rigg med lagom prestanda och att skriva regler för en sådan. Reglerna för alu-riggen har därigenom blivit mera restriktiva än reglerna för träriggen (som inte är ändrade). Den stora skillnaden är att alu-riggen, till skillnad mot träriggen, utöver måttkrav också har krav på vikt och deformation. Det här har inneburit att alu-riggen blivit betydligt starkare och stryktåligare än träriggen. Den har t ex hållfasthetstestats av Arne Olson. Arne tappade sin mast med likrännan före på taket till ett båt-hus under påmastning. Masten var helt oskadad och taket gick som tur var att reparera. Om det hade varit en trämast som han hade tappat hade han, som han berättar, bara haft att skicka resterna till en fabrik för tandstickor.

En andra mast användes av Per-Arne Johansson då han seglade till och deltog i Guldpokalseglingarna i Travemunde 1998. PAJ råkade

ut för mycket hårt väder (24 m/s då han lämnade Gedser). Han his-sade då en foca som storsegel med egentillverkade travare i likrännan. Detta hade varit fullständigt omöjligt på en trämast (likrännan hade brutits upp).

Det finns i dag bara en tillverkare av alu-riggar och det är Benn's i Stockholm som också ställde upp med tillverkning och leverans av testriggarna.

Den rigg som Benn's i dag saluför är densamma som testriggen och mäter alltså in. Den har prestanda som ligger mycket nära maximum av vad gällande regler tillåter. Det skulle gå att inom reglernas ram öka mastens flexibiliteten något genom att minska godstjockleken, men då är det risk för att man måste lägga in en kompensationsvikt för att innehålla viktskravet.

Benn's riggar användes av 1:an och 3:an i 2004 års SM, och 10 av 21 deltagande båtar var utrustade med samma rigg. Medelplaceringen för båtar med alu-riggar blev 11,3 och för båtar med trärigg 10,7, ett närmast fantastiskt resultat. Man kan alltså säga att alu-riggen har slagit igenom och är tillfullo accepterad av kappseglare i Sverige.

Om man bortser från en bom som tillverkas av John-Mast i Tyskland har ingen tillverkare utöver Benn's tagit upp tillverkning av alu-riggar. John-Mast påstår helt felaktigt att det inte går att tillverka en alu-mast med de krav som är

fastställda i reglerna. Detta trots att Benn's tillverkar och saluför sådana. Det här är ju lite tråkigt eftersom de flesta och bästa folkbåtsegelarna finns i Danmark och Tyskland.

Jag har själv kontrollerat samtliga 4 master som användes under utprovningsfasen (de uppvisar mycket små skillnader) och jag kan garantera att de innehåller regelkraven.

Den som är intresserad av en stark och lättskött alu-rigg från Benn's kan alltså lugnt beställa en sådan. Den kommer alltid att vara godkänd.

Det kanske kan vara befogat att jag förklarar min entusiasm för alu-riggen (jag seglar själv en sådan). Alu-riggen är en garanterad högprestandarigg. Alla alu-riggar är nästan identiska varför segelmakarna efterhand kommer att kunna optimera sin segeldesign efter den. Den är underhållsfri, den är mycket stryktåligare än träriggen och kommer att ha en i det närmaste obegränsad livslängd.

Jag ska avsluta den här artikeln med att förklara att jag inte på något sätt är korrumperad. Jag har köpt min rigg från Benn's och har i övrigt arbetat helt ideellt för att få alu-riggen godkänd.

SÖREN BÄCKMAN

Tekn. ansvarig Svenska Folkbåtsförbundet.

FOTO: JAN BJÖRNBERG



Enar Johanssons båtvarv

I årets första nummer av Folkbåtsnytt skrev vi några rader om Johanssons varv vid Norrtäljeviken. Här kommer lite mer.

Västerviksfamiljen Andersson hade varvet som destination sommaren 1999. Vinden var sydlig och seglatsen var skön i F 866, skönheten från Enar Johanssons båtvarv.

Det var två bröder Johansson som byggde båtar. Men det var Enar som har ryktet att vara den noggrannare av dem. Så blev det han som satte sin prägel på verksamheten. Enar hann med att bygga lite mer än 20 folkor. Han producerade cirka två om året. Samt att de lite vid sidan om (!) byggde ett flertal Neptunkryssare.

"Sommaren 1999 skulle vi segla så långt norr ut som båtsportkortet räckte", berättar Göran Andersson. "Jag minns ännu den sista etappen in mot Norrtälje, hur jag satt och undrade om det fanns något kvar av varvet och var det hade legat. Telefonnummer på min båts mätbrev hade fått ny abonnent, så jag förstod att varvet var nedlagt."

Göran ville dock undersöka saken.

"Så jag tog en chans", fortsätter han. "Jag gick in på turistbyrån och frågade efter varvet."

Damen i informationen sken upp och utbrast:

"Det båtvarvet känner jag mycket väl till. Jag är uppväxt i huset bredvid!"

Hon berättade att Enar var borta sedan länge, att varvet mycket riktigt var nedlagt och att dottern hans byggt sig ett hus på varvstomten.

"Jag känner henne", sade damen på turistbyrån. "Hon heter Britt. Jag ringer dit och arrangerar ett möte med er."

Sagt och gjort — och vi var så välkomna!

Britt visade oss runt på det forna varvområdet. Det fanns inte så mycket kvar mer än några uthus och spår av sjösättningsrampen.

Britt bjöd in oss på nybryggt kaffe och visade oss några gamla

kort på faderns monteringshall. Vi fick se hur de låg och kröp uppe på däck under skenet från en sladdlampa.

"Jag tänkte osökt på hur vi numera riggar upp halogenlampor och lysrörsarmaturer under pressningarna i våra båthus", säger Göran till Folkbåtsnytt.

Britt tog också fram en låda med verktyg som var sparade. Grova stämjärn, spiralborrar, borrarvängar med mera. Bland annat hade Enar använt en stor blåsbälg modell "en-sådan-där-man-får-

fart-på-brasan-med". Det hade varit hans "kompressor" som han blåste bort spånor med mellan bord och spant. Detta var som sagt en epok före såväl batteridrift som tryckluft.

"Ja, det kändes att Britt uppskattade vårt besök och stora intresse för hennes fars livsverk", minns Göran. "Vi höll kontakt med julhälsningar några år där-efter. Senare fick vi veta att Britts dotter hade tagit över huset på varvsområdet, avslutar Göran Andersson.

Nu är den snart här. Vi har samlat ihop och sammanställt ett antal artiklar om underhåll och reparationer av träfolkbåtar. Ett måste för alla nyblivna folkbåtsägare, men också en användbar dokumentsamling för gamla erfarna folkbåtsrävar. Hur man fixar sitt slitna däck och vad man skall göra åt dåliga röstjärn är bara några av de cirka 20 artiklarna som vi hoppas med tiden skall bli många fler genom att fånga upp goda idéer och genomförda projekt hos medlemmarna.

Beställ nu ditt exemplar för leverans runt månadskiftet maj-juni genom att sätta in kronor 140:- på plus(f.d.post)girokonto 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet. Priset är självkostnad för framställningen och inkluderar porto. Ange "Tips och idéer" på inbetalningen och glöm inte namn och adress.

Classic Folkbåt Samlade tips och idéer



BERÄTTA OM FOLKBÅTSVARV.

Redaktionen efterlyste i förra numret artiklar om våra folkbåtsbyggare. Vill du gräva lite djupare i något varvs historia och berätta för oss andra folkbåtsseglare? Det går säkert att få fram mycket genom att intervjua de som nu driver varvet, eller familjemedlemmar till tidigare ägare o s v. Kanske få låna några bilder ur familjealbumet. Hur många folkbåtar byggde man? Varifrån fick man virke? Hur impregnerade man trät? Varför valde man lärk respektive furu? Hur många anställda hade man? Vad kostade en Folkbåt? Vad hade varvet för historia och ägarstruktur? Hurdana var personerna bakom varvet? osv, osv.

Ta gärna kontakt med under-teknad om du tycker att du vill ha Folkbåtsförbundets formella stöd för att göra ett sådant här forskningsarbete.

Här några varv som skulle vara lämpliga, men det finns ju också många andra intressanta folkbåtsbyggare.

Enar Johansson, Norrtälje.

Hans båtar var ofta relativt långfärdsbetonade, men var också lätta, och därför goda kappseglare.. Ofta var det mycket ljus furu i bordläggningen, men de är ändå mycket motståndskraftiga mot blåträ och röta. Han lär ha varit mycket idog med linoljand (och annat impregneringsmedel?) innan han lackade båtarna. Han byggde bland annat ett antal skrov till ett gäng linköpingsseglare, som sedan däckade och ruffade båtarna själva. Den lättaste träbåten som vägts i Sverige är en Enar-båt. Vem var egentligen Enar? Brodern Kalle? Hur många båtar byggde dom? Varför så ljus furu?

Det finns ju redan en artikel om Enar Johansson i detta nummer av tidningen, men det finns förstås mer att utröna här!

Williams, Motala.

Det påstås att Motala Båtvarv byggt 75 folkbåtar. Det låter

mycket, men är kanske sant. Nästan alla båtar byggda i lärkträ, och dom var visst lite dyrare än andra byggare. Mycket fint hantverk, och också lätta – lämpade som kappseglare. Ett flertal SM har vunnits med Williamsbåtar. Karakteristiskt för Williamsbåtarna är ruff-fönstren, två till antalet, som är lite bakåtsvepta.. Många båtar byggdes med masten på däck och den långa ruffen. Varifrån fick man den fina lärken? Längs Göta Kanal? Från Visingsö? Hur fick man tag på så skickliga båtbyggare, man måste ju ha haft flera anställda?

Bröderna Jacobsson, Dragsmark.

Dragsmark ligger på Bokenäset, bredvid Lysekil. De byggde bra båtar som dock var kontroversiella och gick under namnet "Dragsmarkare". Båtarna var mycket populära hos kappseglare på 1960- och 70-talen. De hade nästan rak däckslinje, utan språng. Akterspegeln var låg liksom fören. På detta sätt fick dom ca 1 dm längre vattenlinje. Om båtarna bara råkade bli så, eller om det var ett medvetet fusk är ej klarlagt. Hursomhelst så lyckades man inget vidare enligt min mening. Att göra båten långsmalare medför ju större våt yta, vilket sannolikt uppväger att dom kan få lite högre maxfart med den längre vattenlinjen. De är nog bara två SM som vunnits av dragsmarkare trots att de styrts av många duktiga kappseglare. Varvet byggde många båtar, och en bok om varvet är under utgivning.

Det fanns också ett annat folkbåtsvarv i Dragsmark, Englund, som byggde många båtar, dock med helt normalt utseende.

Lindh, Hovmark och Brant-Möller, Danmark.

Detta är nog dom tre mest kända danska träfolkbåtsbyggarna. Åtminstone Brant-Möller är fortfarande aktiv idag, och bygger också mycket fina plastfolk. Torkel Lindh är väl kanske nestorn i gänget – numera pensionär. Hans

båtar anses väl kanske vara det allra finaste hantverket man kan finna. Danskarna bygger ofta i Douglas-gran, ett nordamerikanskt träslag som går att få i långa kvistfria och rakådriga längder. Det påstås att Lindh limmade landen i sina båtar med något sikaflexliknande lim. Det är en Lindh-båt som varit plugg till plastfolkbåten, Erik Andreassens "Tibbe". Träruffen på min plastbåt är byggd av Torkel Lindh, något jag gläds åt varje gång jag ligger och tittar upp i rufftaket. Vem vill intervjua Torkel Lindh innan det är för sent? Limmade man verkligen landen. Hur många båtar byggde de? osv.

Känner Du för att ta tag i detta – hör av Dig. De finns ju fler intressanta varv, t ex Seldén, Saxemara m fl.

ANDERS OLSEN,
08/51230323
a_olsen@swipnet.se



FOLKBÅTEN OCH LÅNGKÖLEN

— HELIGA KOR?

Det här handlar om gamla heliga kor, som kanske inte är så heliga egentligen. Ja, jag menar folkbåtar!

Här i Simrishamn finns det fortfarande fanatiker på sådana, fast en del är tillverkade i plast. Detta har jag inte direkt något emot, men det går ut över oss andra seglare som följer med i utvecklingen. Banläggarna här är alla folkbåtsseglare och stora entusiaster av sådana. Strax före start bestäms hur banorna ska vara. Vi har naturliga start-, mål- och rundningsmärken bestående av hamninseglingssprickor och Sjöfartsverkets lysbojar, så det är bara mest att lägga ut en boj till. Den blir nästan alltid lagd så att banan blir 1,5 sjömil rakt emot och sedan plattläns tillbaka. Fram och åter, varv på varv. Sällan segling på slör eller halvvind. Detta passar folkbåtarna bäst. Men här finns andra båtar som också ska segla samma idiotiska, korta bana. Rakt undan och rakt mot vinden.

Att för oss andra som måste skifta segel så ofta blir det helt omöjligt att segla upp till sitt LYS-tal. Vi är inte många båtar som seglar här och vi seglar mest på LYS med stora fartskillnader mellan båtarna. Jag är före detta fiskare, med båtar och båttyper som väldigt stort men ej enkelriktat intresse. Min segelbåt med delat lateralplan är en utmärkt utmaning.

De heliga korna då? Hur var det med dem, och varför ska folkbåtarna tvunget segla och hålla undan vinden? Jag kan hänvisa till Jacob Häggs skrivelser redan för hundra år sedan om långkölad båt, vrakekor, kostrar och Blekinge-ekor. De blev nästan förbjudna att användas vid en stor regatta i Stavanger år 1868. En långkölad båt med starkt fall på aktern och ett fast roder som fungerar ungefär som ett flygplansroder och ej släpper trycket på slör och läns är en farlig båt. När sedan segelföringen också är rätt begränsad, så

kan man ju lättare förstå att man vill ha en så hög kryss som möjligt. Det är ju rätt så enkelt att lova ett par grader och släppa vinden ur seglet om det blir för mycket. På plattläns är det heller inte så farligt om båten är så pass lätt så att far-ten minskar trycket.

Men öppen vind och slör är farlig vind med sådana båtar och därför undviks dessa vindriktningar vid seglingarna. Folkbåtarna kan ju skära ned.

Det är ju en hel del båtar som blev mycket bättre när de fick ett delat lateralplan. Hallberg-Rassy, Najad, Malö och Viggen t ex.

Ja, jag vill inte vara någon beserwiser för några fanatiker på dessa folkbåtar. Jag har ovänner nog när det gäller sådant här. Men

de förstör utvecklingen och seglingarna. Sen är det många nybörjare och amatörer som när de vill ha råd till båtval får svaret: ”Köp en långkölad båt, de är sjösäkrast.” (Det farliga är kopplingen mellan köl och roder. Där bör det vara öppet så att vattentrycket inte blir för stort. Det är bra om rodret står så vertikalt och djupt som möjligt.)

Det vore väldigt bra om ni på ett fint och diskret sätt kunde få ut sådant här till allmänheten och läsarna.

För jag kan väl inte vara helt fel ute bara för att jag är gammal och besvärlig.

*Med bästa seglarhälsningar
Fiskare med fenköll
Simrishamn*



SVAR:

En ren kryss-läns bana är inte så dumt ur kappseglingssynpunkt, faktiskt. Det finns ofta större möjligheter till taktiska och/eller strategiska manövrar på en läns än på en slör, t ex genom gippar, skärningar, vindskugga med mera. Slörar, för att inte prata om halvvindar är ofta rena transportsträckor där själva rundningen av gippmärket är det enda intressanta momentet.

Som nybliven ägare till just en nordisk Folkbåt (!) vill den alltid objektive redaktören för denna tidning däremot inte gärna instämma i att Folkbåten skulle vara särskilt farlig att segla på slören...

I övrigt är det väl närmast folkbåtsseglarna i Simrishamn som kan ha synpunkter på ditt brev. Ni är välkomna att kommentera insändaren.

Red.

(Denna insändare och svar publicerades 1986 i tidningen Segling nr 8)

Sjösättning i 61 knop

Kjell pratar mycket i telefon. Den han har i bröstfickan, kopplad till en hörnsnäck och mikrofon. Han pratar lugnt med en stressad båtägare som inte hinner klart i tid och är rädd att Kjell ska debitera honom i onödan.

- *"Lugn i stormen", säger Kjell, "det ringer hela tiden och fyller på. Men nu hinner jag inte sjösätta din båt förrän nästa vecka. Du missade din lucka."*

Under tiden har han manövrerat folkbåten rakt upp från vintersömen i vaggan, till den specialgjorda delen av lastbilssläpet. Den med kölfickan och de hydrauliska stötorna. Medan han pratar justerar han vant de avgörande centimeterrarna och säger till mig:

- *"Nu kan du måla där du inte kom åt förut."*

Han ropar sedan in hunden och slänger in honom i förarhytten. Snart sitter jycken i mitt knä på väg till vattnet. Den stora lastbilen kränger i kurvorna på den smala roslagsvägen som knappt rymmer bilen. Det ringer igen, han ursäktar sig och tar samtalet samtidigt som han tuggar på sin smörgås.

Jag bestämmer mig för att bara koppla av. Kjell sjösätter och torr-sätter tusentals båtar varje år.

- *"Det är bara en gång, under alla dessa år, som jag har krockat"; säger Kjell som om han kunde läsa mina tankar. "Det var när mobilen ringde och jag hade den i jackan bakom stolen..."*

Vi konstaterade att det är bra med "handsfree".

Ute på vägen, där man nästan kan möta en annan lastbil eller buss, gick det undan värre. Jag tittade i backspegeln och såg den vita, nyvaxade folkbåten dansa fram. Den röda vattenlinjen blänkte till i solen. Jag hade satsat på högblank



FOTO: CURT GELIN

färg i år. Stark kontrast mot det vita och distinkt avgränsning mot den svarta bottenfärgen. Tillsammans med den lackade relingslisten var hon vacker där hon stod längst bak och längtade. Efter vatten. Och kanske efter att sakta ned.

Vi närmade oss Åkersberga och på motorvägen slog vi fartrekord. Lastbilar är bromsade och kan inte köra fortare än 90 km/h. Men Kjell lyckades utnyttja den långa nedförsbacken och fick upp den i 110 km/h. När han la sig i omkörningsfilen utan att ha någon att köra om, tittade jag på honom med en forskande blick.

- *"Det är ett stort gupp i den andra filen. En BMW flög av vägen där för ett tag sedan och landade på golfbanan där borta. Jag tänkte att du kanske vill ha kvar båten på vägen!", säger han glatt och skratrar till lite.*

Vi gungar till ordenligt ändå i guppet och jag undrar lite lätt hur det gick för folkan.

- *"Lugn, det är luftfjädrat därbak. Båten står bra", säger Kjell övertygande.*

Snart är vi vid Åkers kanal och i ett vips ligger hon där. Folkbåten niger till och det välbekanta klucket tar vid.

- *"Skönt att du inte ska masta på också", säger Kjell och försvinner*

i ett dammoln till nästa båt en bit längre ut vid kanalen.

Snart är han tillbaka och ligger på hornet. Jag hoppar till.

- *"Jag glömde hunden, han kommer när jag tutar" urskuldar sig Kjell.*

Hunden kommer mycket riktigt och snart lägger sig lugnet. Jag lyfter på Hondan. Den gamla trotjänaren – till en liten jolle. En fyrtaktare på hela 2 hästkrafter och kort rigg. Jag har drömt mardrömmar om detta. Räcker det till när det blåser emot. När vispen överhuvudtaget ned i vattnet?

Ja, när häckvägen väl bildats gick det riktigt bra. Så länge det inte var några vågor vill säga. Färden gick via Waxholm.

- *"Undrar hur långt man köra en folkbåt på en tank?", undrar jag precis när den lägger av 100 meter från bensinbryggan. "En dryg timmes gång på en liter, det är inte dåligt!", tänkte jag medan jag försiktigt håller i en ny liter från reservdunken.*

Knappt två timmar senare är folkbåten förtöjd i hemmahamnen och jag är nöjd. En ny säsong har börjat!

PER HÖRBERG
F 1269

Folkbåtspassion

Älskarinnan bodde på en medelstor ö i gränslandet mellan ytter- och mellanskärgård. Kärleken var lika het som sommaren, men hon var gift och hade familj. Anslags-tavlan vid handelsboden fungerade under flera somrar som folkbåts-seglarens och älskarinnans kommunikationslänk.

De uppträdde under pseudonymerna "Gösta och Greta". En gammal tall på ön blev deras skattkammare där de gömde gåvor till varandra. Gösta, passionerad folkbåtsseglare, gled ofta förbi hennes udde och vid passande vind meddelade han sig via flaskpost. Lyckan var fullständig när vimpeln var hissad upp och ned. För det betydde att det var fritt fram.

Men oftast var det allt annat än fritt fram. Goda råd var då dyra. Det hemliga avtalet blev att Gösta la sig i den skyddade viken med ett inlopp så besudlat med bränningar att ingen annan vågade sig in där.

Han lovsjög folkbåtens långa, grunda köl och la sig vid en klipp-häll. Efter en god middag somnade Gösta in till det svaga kluckket från aktern. Vinet gjorde nog sitt till. Allt var lugnt.

Greta paddlade ut med sin indiankajak och väckte Gösta vid fyratiden om mornarna. Efter en intensiv kärleksstund paddlade hon tillbaka till sin familj och gjorde ordning frukost.

Hennes mor, som bodde på samma ö, fascinerades över sin dotters skicklighet med kajaken om dagarna.

"Värst vad du har lärt dig att paddla. Har du en älskare i någon vik manne?", sa hon med ett menande ansiktsuttryck.

"Pröva själv får du se", undvek Greta rodnande mammans intuition.

Och på fjärden seglade en glad folkbåt. Sommar efter sommar.

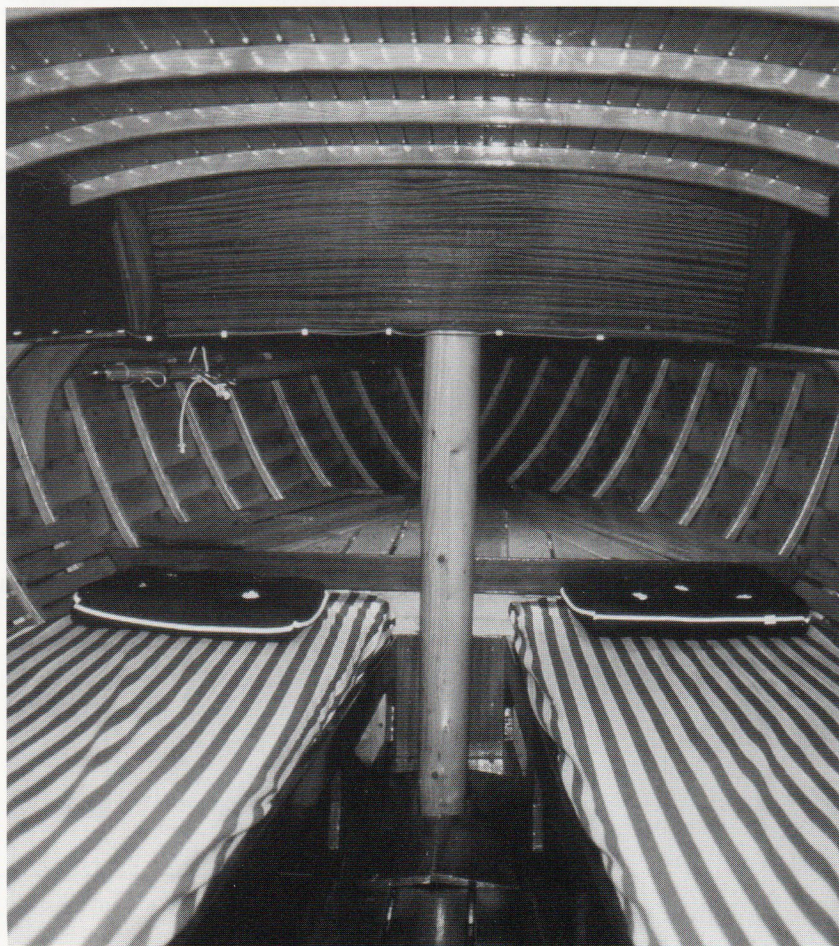


FOTO: CURT GELIN

Provsmakning i kajutan

SAFTIG FRUKTKAKA

1 dl socker
4 ägg
2 dl torkad frukt
1 tsk salt
4 msk citronsaft
nötter
2 liter whisky

Koppla in dig på landström. Lägg kabeln i likrännan.

Ta sedan fram en mellanstor skål. Kolla whiskyn genom att hälla upp lite ett decilitermätt och drick. Upprepa tills du är säker på att det är rätt sort.

Sätt på elvispen. Smaka återigen på whiskyn för att se om den fortfarande håller kvalitén.

Blanda 1 dl smör i en stor skål, lägg till 1 msk socker och vispa igen. Kolla om whiskyn fortfarande är god.

Stäng av elvischpen. Knäck två hönor och släng i schkålen, med all torkad fjukt. Sätt på elvischpen igen. Om den fjuktade torken faschtnar i schkålen vrid loss den med en muvschkrejsel.

Schmaka sen om whischkyn fortfarande är god.

Schen schka du schila 2 dl schalt, eller nåt schånt. De e inte schå noga. Kolla whischkyn!!

Schila schitronschaften, lägg till en mat...sched...och schå schocker - eller nåt, det är inte schå noga! Schmörj ugnen. Vrid kakformen på 220 grader, glöm inte att schtänga av elvischpen.

Schläng ut schkålen genom fönschtret, och...schå kolla schen whischkyn.

Gå å lägg dej...Vem vill ha fjuktkaka när du just har sjösatt.....?

Schåv gott ända till midsommar!

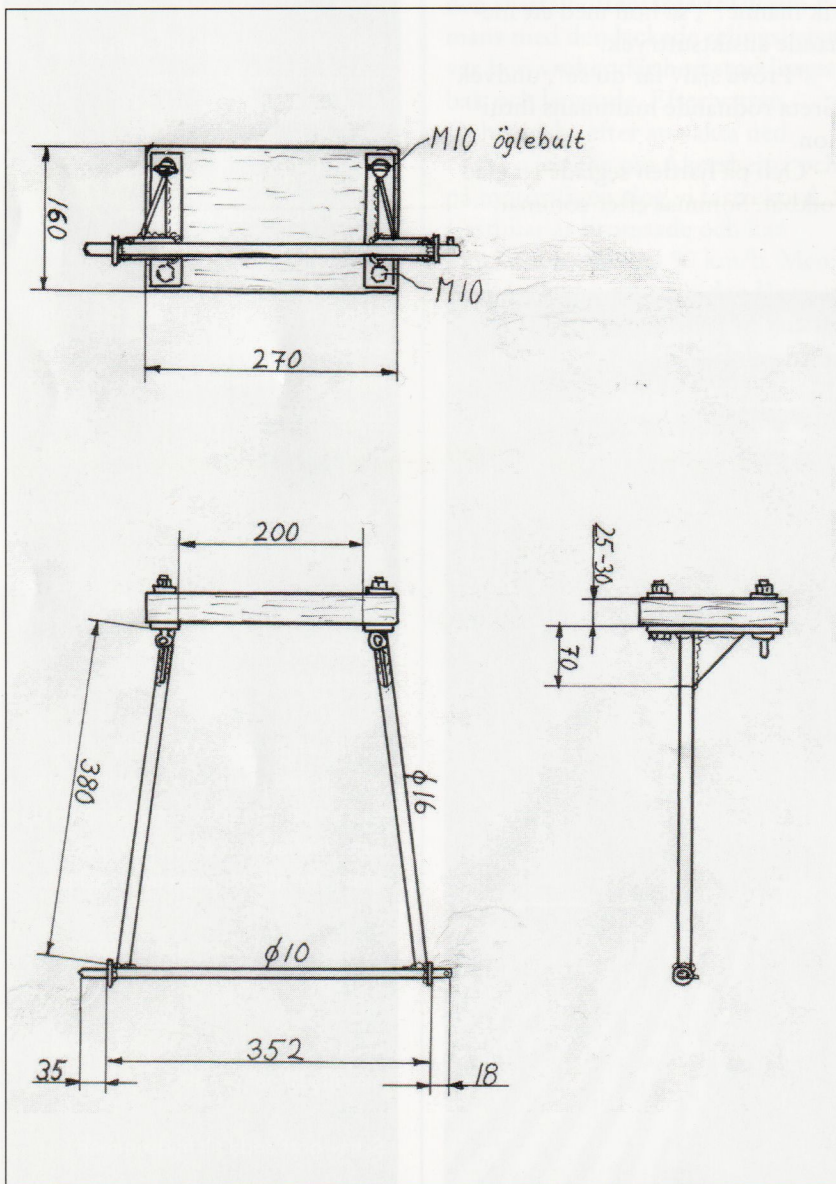
VÄRLDENS BÄSTA

Då jag lät bygga min förra Folkbåt (F SWE 1343 "turken") tyckte jag att jag fick en rätt snygg syntes av de mest välrenommerade folkbåtsvarvens detaljlösningar. När jag ändå hade ångan uppe konstruerade jag även en helt ny typ av motorfäste. Många snurrefästen är ganska klumpigt designade och endast infästade i däck. Man får då maximalt brytmoment från motorfästet på den svagaste delen av ak-

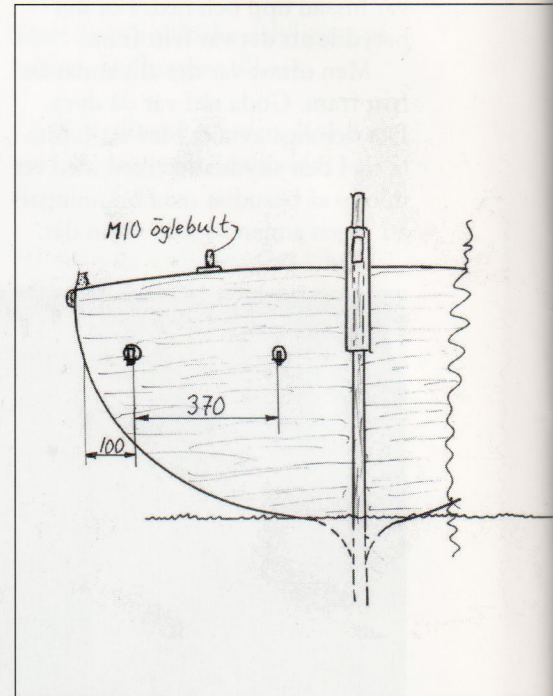
tern på en träbåt (däcket). Risk för fuktinträngning i infästningarna.

Folkebådcentralens motorfäste är ju bra på det sättet att man kan få upp motorn ordentligt upp på akterdäcket – en fördel vid hårt väder till havs. Motorn (inklusive släden) är ju lätt att ta av också, men själva motorfästet är ganska jobbigt att ta bort. I detta sammanhang påminner jag mig en incident som bör berättas: Vi hade en frisk

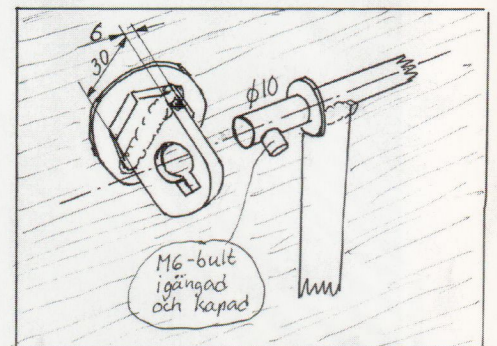
kryss i ganska krabb sjö utanför Hallandskusten tillsammans med en annan folkbåt. Där hade man dragit upp snurran ända upp ovanför tvärsprinten i motorfästet. Båten tvärstoppade i en sjö varvid motorn fortsatte framåt, ut ur motorfästet och ner i plurret. Dom fiskade upp den med bensinslang- en, men den blev visst aldrig riktigt glad igen. Sensmoral: Dra aldrig upp motorn längre än att sprinten



Världens smartaste motorfäste. Dimensionerad för 4 hkr snurra.



Infästningar i båten.



Detalj: Yttre infästningen för motorfästet på akterspegeln.

MOTORFÄSTE

låser både uppåt och nedåt.

Men tillbaka till ämnet: Jag knåpade ihop ett motorfäste enligt bifogad ritning. Lätt att ta av och på, och snurran kommer upp hyfsat på akterdäck – sista biten faller man upp den med sin egen uppfällningsanordning. Snyggt – då det är borttaget finns endast en mindre öglebult på akterdäck och två i akterspegeln. Nackdelar då? Ja, gasar man på ordentligt på

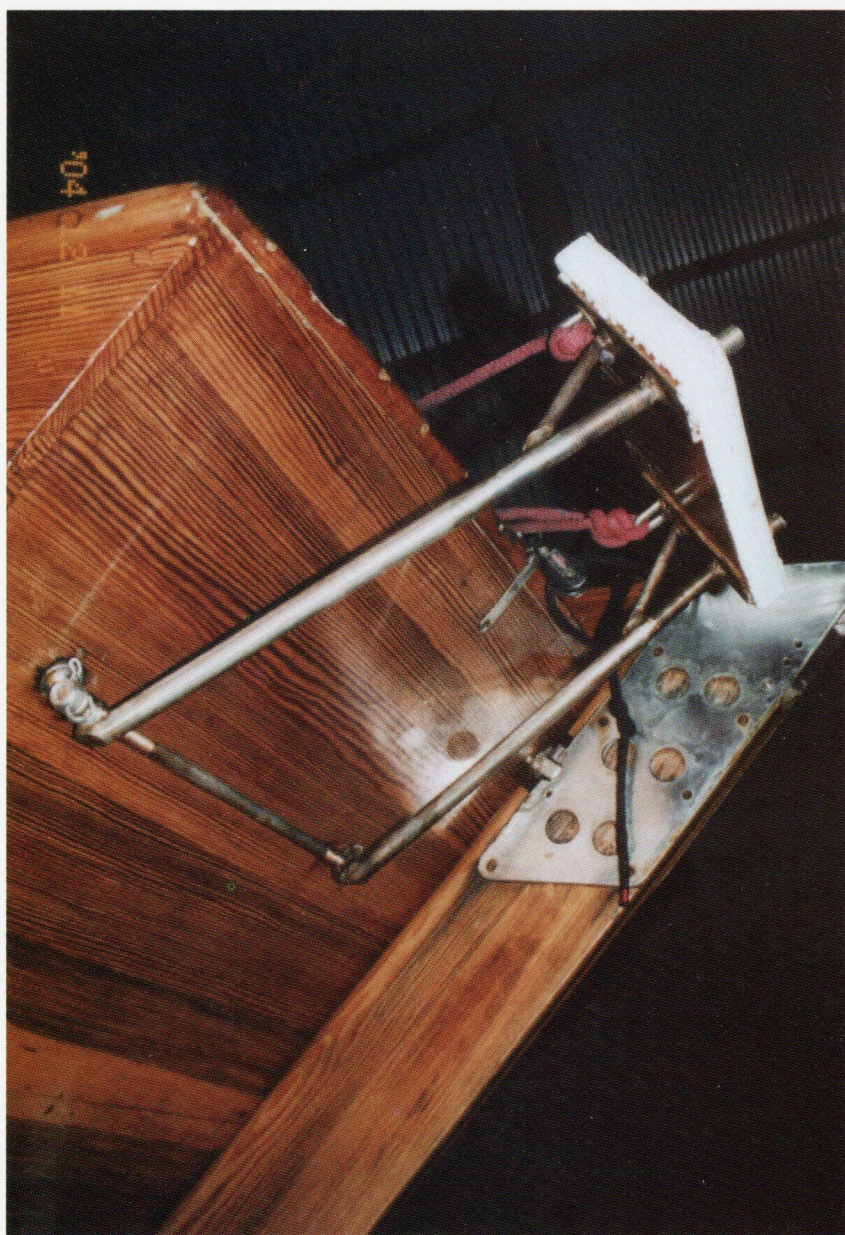
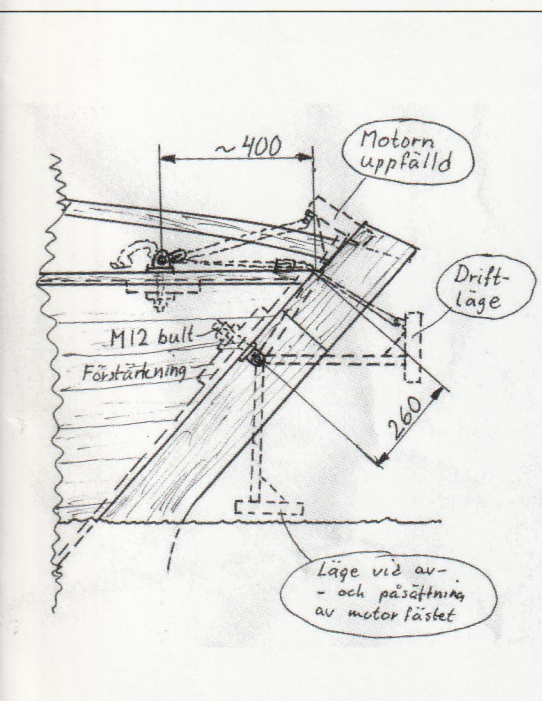
backen måste man trycka måttligt nedåt på motorn, annars faller motorfästet upp sig. Men det lär man sig snart.

En liten förklaring till ritningarna: Motorfästet sätts alltså på genom att först trä i det i den inre öglebulten på akterspegeln. Sedan trär man tillbaka det in i den yttre öglebulten på akterspegeln. Denna är gjord som ett nyckelschakel – när motorfästet sedan vrids upp

till driftsläge låses det fast i akterspegeln. Från själva motorfästplatans öglebultar går en hanfot av 12 mm lina upp till ett schakel, och sedan vidare till ytterligare ett schakel. Dessa schaklar kan fästas i öglebulten på däck – det ena ger driftsläge på motorfästet, det andra uppfällt läge.

Lätt, smidigt, snyggt.

ANDERS OLSEN





FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

ANDERS OLSEN
Stolp-Ekeby 11
186 95 Vallentuna
Tel: 08-512 30 323 (hem)
a_olsen@swipnet.se

Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON
Fiskaregatan 1
302 38 Halmstad
Tel: 035-13 35 14 (hem)
svante.r.svensson@telia.com

Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON
Heleneborgsgatan 44 tv
117 32 Stockholm
Tel: 08-669 32 82 (hem)
Mobil: 070-592 01 26
goran.svensson@folkbat.se

Sekreterare:

GUNNAR LINDQVIST
Karl Smeds Gränd 2
239 35 Skanör
Tel 040-47 22 52 (hem)
gunnar.lindqvist@ebox.tninet.se

Teknisk ansvarig och mätchef:

SÖREN BÄCKMAN
Montörsgatan 5
587 37 Linköping
Tel 013-15 16 63 (hem)
backmansoren@hotmail.com

Tävlingssekreterare:

DONALD BRATT
Sjöviksvägen 9
144 61 Rönninge
Tel 08-534 40 332 (hem)
donaldb@algonet.se

Övrig Ledamot:

PETER KÄLLSTRÖM
Saltholmsgatan 27
426 76 Västra Frölunda
Tel 031-69 00 99 (hem)
peter.kallstrom@satpool.se

Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON
Se styrelse
PER HÖRBERG
per@navigatordialog.se
HANS MELCHERSSON

Ansvarig utgivare:

ANDERS OLSEN
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON
Erik Dahlbergsvägen 95
374 38 Karlshamn
Tel: 0454-164 86
paj@karlshamn.se

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västkusten

KERSTIN BJÖRFJÄLL
Blankavägen 41
433 62 Sävedalen
Tel: 031-264428
parker@bredband.net

Vättern

SÖREN BÄCKMAN
Se styrelsen

Skåne

GUNNAR LINDQVIST
Se styrelsen
Bengt Larsson
bengt.a.larsson@sycon.se

Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) är en ideell organisation som har till ändamål att tillvarata svenska folkbåtsseglares intressen i och utanför Sverige.

Förbundet är uppdelat i regionala Flottiljer, som skall verka lokalt för sina seglare. SFF är anslutet, dels som ett klassförbund till SSF – Svenska Seglarförbundet och dels till NFIA – Nordic Folkboat International Association, som är folkbåtsseglarnas internationella organ.