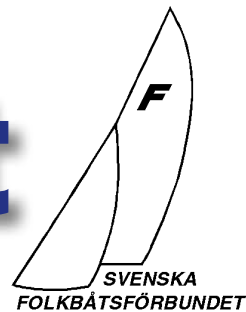


Folkbåtsnytt



NYHETSBREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 2/MAJ 2013

50 ÅR MED F 294 "TUTING"



ORDFÖRANDESPALTEN

"Det som börjar bra, slutar bra!" säger ett Kinesiskt ordspråk. 2013 har fått en alldeles excellent start när det gäller de större evenemangen. Leif Ahlqvists fina träbåt F-SWE-1942, "Snudd VI", hade en mycket bra plats på mässan "Allt för sjön" i Älvsjö. Stor tack till Leif, som lånade ut sin båt och till Anders Olsen som organiserade allt i stort och smått. Tanken för mässan var att visa att Folkbåten är trailerbar och att vi har fina båtar och kappseglar flitigt.

Under mitt pass den andra lördagen var det inte så mycket nostalgi heller. Inget fel på nostalgi, men vi vill ju också komma ut som moderna och inte bara leva på gamla meriter.

A propos modern, så fick vi flera gånger frågan hur en plastbåt kunde bli så trä-lik?! Ett kul inlägg i de många debatterna som fördes vid Snudds reling.

Planeringen inför sommarens stora begivenheter SM i Ystad och Guldpokalen i Niendorf i norra Tyskland. Flera besättningar har kommit långt och i många fall är tanken att vara med i båda.

Ystad Segelsällskap börjar bli klara med inbjudan och man kan få mycket information från deras hemsida. Även Niendorf och Guldpokalen har kommit igång med inbjudan på NFIA:s hemsida.

Ett spännande initiativ från Ystad är att man kommer att utnyttja de stora vatten som finns tillgängliga längs Ystads stränder. Man kommer att segla färre, men längre seglingar på klassiskt Folkbåtsmanér!

I september är det dags för "San Francisco Bay international regatta for Nordic Folkboats". Vi har fyllt våra två platser med entusiastiska deltagare. Varje Folkbåtsägare borde ta sig tid att besöka San Francisco för segling åtminstone en gång!

Ett annat spännande initiativ från vår nyupptäckta seglingsmetropol Ljungskile är att Svenska Folkbåtsseglare måste lära sig segla snabbare. Rolf Uppström kallar till uppslutning kring några nya idéer. Faktum är att vi blir ordentligt frånseglade av våra bästa Danska och Tyska kolleger. Om man

skall vara litet rättvis är det ju endast de bästa som kommer till Sandhamn, till exempel. Många av de seglare som stannar hemma kan vi ju normalt komma till tals med när vi är ute på besök i deras hemmavatten.

Personligen tror jag lösningen menligt påverkar gamla sanningar som att "Folkbåtsklassen har träningsförbud" och att "Folkbåtsseglare är de bästa seglarna, för de seglar längst tid mellan A till B". Låt oss se vad Rolf kommer fram till.

Glöm inte heller att titta igenom de nya reglerna. De finns, än så länge, på Engelska och går att finna på NFIA:s hemsida. Det har också gjorts presentationer i tidigare Folkbåtsnytt, men nu är det alltså dags att tillämpa dem!

Jag ser fram emot att träffa så många medlemmar som möjligt i Ystad och Niendorf.

DONALD BRATT
F-SWE-1358 Sjöjungfrun



Sjösättningsdags: Redaktör Per Hörberg och ordförande Donald Bratt

KASSÖREN HAR ORDET.

Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2012/2013 får med detta utskick ännu en påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort. När detta skrivs är det ett 30-tal medlemmar som ännu ej betalat.

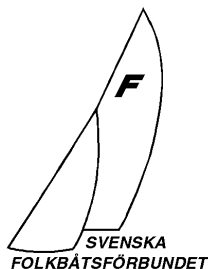
Göran Svensson

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är:
Hans Melcherson
Göran Svensson och
Per Hörberg

Nummer 3/2013 kommer i mitten av NOVEMBER.

DEADLINE ÄR DEN 20 OKTOBER

Redaktionen tar tacksamt emot bidrag i form av artiklar och bilder. Berätta gärna om sommarens upplevelser och anekdoter.



VI TACKAR VÅRA SM-SPONSORER 2013



Teknisk och ekonomisk förvaltning av bostadsrättsföreningar i Stockholm
www.nordstadenstockholm.se



DELLENSTEDTS MÅLERI AB

dellenstedts.maleri@minpost.nu • 0709-22 12 32

Sponsorer till SM 2013

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2013. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserad av att bli presenterad i Folkbåtsnytt under året och synas på Förbundets hemsida, kostnaden för detta är endast 3.000 kronor/lår. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prispbordet. Tänk kreativt, kanske din gast eller varför inte din granne kan vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna undertecknad för ytterligare information.

SVANTE SVENSSON

SKÅNE



Så har den då äntligen kommit - våren. I förra Folkbåtsnytt, uttryckte jag en förhoppning om att ha tålamod, i av-vaktan på att våren skulle komma. Dessvärre har våren dröjt betydligt längre än vad som vi förväntade oss. Men nu verkar den komma, nästan all snö har töat bort, så nu bör det gå det bra att lyfta på presenningarna, för att se vad som döljer sig under dessa, förhoppningsvis en kappseglingssugen folkbåt.

Här i Skåne pågår förberedelserna inför årets SM, med ett stort engagemang från såväl seglare som arrangörsklubb, med bl.a. köp av nya segel, köp och försäljning av båtar m.m.

Thomas Jeppssons "reservbåt F408" har sålts till en tidigare och äldre folkbåtsseglare Rolf Clementson i Vejbystrand, som avser att rusta upp den och att delta i årets SM. Strongt gjort.

I Ystad håller det på att slutföras en omfattande ombyggnad och renovering av hamnen.

Kommunen har satsat i runda slängar ca. 45 miljoner i hamnen, med bl. spolplatta och en stationär pelarkran med en lyftkapacitet om 7 ton.

Inom arrangörsklubben pågår planeringsarbetet i en positiv anda med fördelning av arbetsuppgifterna.

Seglingarna kommer att ske bukten utanför småbåtshamnen, på sätt att dessa kan följas från land, via badstranden vid båtuppläggningsplatsen. Utseglingen till startlinjen kan beräknas till 15 – 30 minuter, med där åtföljande två seglingar per dag.

Seglings- och hamnförhållandena kan betraktas som helt unika, även den omedelbara närheten till stadens centrum, endast några hundratal meter, kan betraktas som unik, vilket även kan borde kunna motivera anhängare att följa med till Ystad.

För de seglare som avser att köra vidare, för att delta i Goldpokalen i Niendorf, har klubben ombesörjt att de båtar som blir kvar i Ystad, för vidaretransport, kan ställas upp inom ett inhägnat område.

Med hänsyn till att Ystad är en populär turistort under sommaren, vill jag också uppmana deltagarna att ombesörja bokning av övernattningsmöjligheter, så tidigt som möjligt.

Väl mött i Ystad.

Skånes Folkbåtsflottilj
HÅKAN HÅKANSSON
SWE 1363 Sea Travel

KALLELSE

SFF.s årsmöte onsdag 17 juli, 2013, kl 12.00, Ystads Segelsällskaps klubbhus, Ystad

1. Mötet öppnas.
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
3. Mötets behöriga utlysande.
4. Fastställande av dagordning.
5. Fastställande av röstlängd och uppvisande av fullmakter.
6. Val av två justeringsmän.
7. Verksamhetsberättelsen.(Håkan)
8. Ekonomisk redovisning.(Göran)
9. Disponering av årets vinst/förlust.
10. Revisorernas berättelse.
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
12. Budget för innevarande år.
13. Fastställande av medlemsavgift.
14. Val av styrelseledamöter.(Lars-Gunnar)
15. Val av två revisorer och en revisorssuppleant.
16. Val av valberedning.
17. Kommande seglingar; SM 2014; Guldpokaler. (Hans)
18. Behandling av inkomnamotioner.
19. Övriga frågor – ordet fritt.
20. Mötet avslutas.





17 - 21
JULI
2013

SVENSKT MÄSTERSKAP

FOLKBÅT YSTAD



YSTADS SS



SVENSKA
FOLKBÅTSFÖRBUNDET



Foto: Lisa Öhman

V Ä S T K U S T E N



”Den som väntar på något gott väntar aldrig för länge”, heter det ju-men i år var vår väntan för lång!

När det var sjösättningsdag den 27 April fanns det ny is i diken. Huu! Blir vi kompenserade lär vi få en rekordfin sommar, det är en sak som är säker! Förutsättningarna för en härlig Folkbåtsommar finns ju. Efter 2012 års jubileumsaktiviteter med SM i Ljungskile när vi firade vår dums fantastiska 70 år är det ett ytterligare jubileum här i väst. Västkustens största kappsegling firar 50 år. Det är naturligtvis Tjörn Runt som skall firas. Stenungsunds Segelsällskap arrangerar i år ett annorlunda Tjörn Runt. Förutom ”Lilla Tjörn Runt” för jollar, där man seglar runt Stenungsön, har man lagt till ett Tjörn Runt classic” för båtar konstruerade före 1963. Det

Drakar, Skärgårdskryssare, Starbåtar och gamla Kostrar.”Tjörn Runt Classic” seglas den 11/8, helgen före den ”riktiga” Tjörn Runt” som går den 18/8.

För att ytterligare lägga till en dimension seglar man motsols, vilket var fallet de första åren. De största båtarna seglar en längre bana där man rundar ”Hätteberget” utanför Marstrand i söder.

”Tjörn Runt” är en häftig upplevelse både för deltagare och publik. Att gå genom Kyrkesund där tusentals personer tittar på och får information om ställning och deltagare av en speaker glömmar man aldrig!

Att sedan ”Tjörn Runt” har det mest imponerande prisbordet du någonsin sett gör inte saken sämre!

(Förra året vann undertecknad förutom dammsamlare en Spahelg med all inclusive för 2 personer på Stenungsbadens Yacht Club!)

Annars ser programmet ut som vanligt här på västkusten. Vi hoppas att några västkustbåtar tar sig till SM i Ystad. Det är ju oerhört viktigt att vi får tillräckligt stora startfält när SM är utlokaliserat.

Samtidigt är det ju både kul och intressant med nya miljöer och banor med andra förutsättningar.

Till skillnad från Ljungskile har Ystad havsbanor, och det kan ju bli en utmaning i sig!

Västkustflottiljen önskar alla en härlig sommar!

ROLF U



Foto: Åke Fredriksson
www.fredriksson.tv

OSTKUSTEN

När jag skriver detta har våra båtar varit i sjön någon vecka. Årets vårustning var rekord kort då kylan bet sig kvar. Många sjösättningar försenades pga isläget. Men nu är det en vecka kvar till säsongens premiär Lidingö Runt. Ja redan nu på torsdag startar först kvällseglingen på Vikingarnas tillsammans med vackra M30:or och fina Starbåter.

Årets båtmässa i Stockholm i mars var en upplevelse med den fina nya träfolkan. Vi samlade ihop ca 30st intresserade som vi skall ta om hand för att öka kappseglingsintresset.

En mycket trevlig Träbåts-träff avhölls hos Thomas Larsson och Jonas Lorensen på Yachtsnickeriet Saltsjö-Boo i mars i år. Förra året den 5 december skulle den ske men då - var Stockholm insnöat - en vit dag. Enligt Anders Olsens, som höll i trådarna, var det ett mycket spännande studiebesök. De hade bla Lasse Thörns SK22 "Rush" inne för renovering. De bytte ett bord, sen rev de ett annat osv - det blev en "ny båt" till slut.



Aktiviteter Ostkusten

OFK årsmöte på fartyget Rygefjord på Söder - november 2013

Minifolkbåttrace

Minifolkbåts race - en gång i månaden

<http://www.srss.se/Minifolkbåt>

Träningsseglingar VSS Vikingarnas på Kgl Djurgården

Torsdagkvällar samling 17 start 18 tillsammans med

M30:or och Starbåter. arr Ulrik Winberg 070-4336363

16, 23 och 30 maj

6 och 13 juni

Harstart - vi kör tills mörkret kommer

OSTKUSTENS KAPPSEGLINGAR 2013

Lidingö Runt

18 maj lördag

KSSS Saltsjöbadsregatta

25-26 maj lö + sö

www.ksss.se

Vikingaregattan

15-16 juni lö + sö

arr VSS www.vss.nu

VSS klubbholme Ekholmen vid Saxarfjärden (med vedbastu)
med DM i Folkbåt. OBS! sen första start lördag ca kl 12.00

VSS Inbjudningsegling Lilla Värtan

7-8 september lö + sö

www.vss.nu

KSSS Höstcup

14 september, lördag

www.ksss.se

Nytt race i Sthlmserien med Drake, Express och J80

Start kl 10.00 och 6st kör. Ingen tid för lunch här inte !

Ovanstående 5 kör ingår i Stockholmsserien.

Segla gärna Kräftköret

Stockholms Yacht klubb Saltsjöbaden

Lördag 17 augusti

LYS o entyp

www.syk.nu

Starten går en bit ut till havs utanför Saltis sedan Ingarö- Nämndö- och Jungfru- fjärdarna på ca 4 timmar. Drink o prisutdelning sen kräftsupé. Mycket trevligt.

OFK STYRELSEN GENOM GUNNAR BONTHELIUS

50 år av konsten att ta sig ett järn



Det här är det osannolikt sanna historien om fem decenniers kärlek till en regelbunden Tuting, kärleken själv och att hjälpa en kommandörkapten som inte lyckades sänka någon ubåt, att äntligen sänka en båt. Dock utan att först lokalisera den...



Järn(köl), nubb(e), styrketår, stänkare och hytt (näja hutt då) har mycket med folkbåt att göra. Så mycket att Börje Vikberg döpte sin nybyggda folka till "Tuting". Båten byggdes 1949 på Vaddö Backa. Roslagsfuru med extra breda bord, proppad och fin hon var. Börje seglade varje vår ut från Mälaren, in till Sandhamn och tillbaka på hösten under åren 1950-1963 – utan motor. Inget motorfäste fanns ens. "Man får alltid lift genom Slussen!", sa Börje.

1963 lyckades Bosse Johansson köpa "Tuting" i knivskarp duell med två andra spekulanter. Ett halvt sekel senare måste man väl ändå säga att rätt man vann. I sommar seglar Bosse sin tuting för 50:e året i rad. En fin gest var att ordna så att Börje Vikberg överraskades på sin 60-årsdag med att få segla sin gamla Tuting igen!

Bosse har skött om sin båt. Däck och ruff är omdukade, kölbultar bytta och vårrustningen har inte fuskats över!

Folkbåtsnytt kan bara konstatera att båtens (och säkert även Bosses) finish har lockat många olika och alla lika vackra kuttersmycken som hållit i Tutings rorkult med fast hand. Detta säkerställt efter en genomgång av Tutings loggbok och fotoalbum över 50 år. Den senaste damen flyttade dock till Dalarna vid sin pensionering. Men Bosse ville inte segla i Siljan, så han och Tuting är kvar i skärgården ett tag till!



Bosse är en skön folkbåtsprofil, idag 76 år ung. Alla minnen från olika seglatser bubblar ur honom. Folkan har givit Bosse ett rikt liv med korta och lite längre seglatser till Finland. Stockholms skärgård gör att man inte behöver segla långt för att segla skönt – och äventyret vilar i närmste sund!

Som den gången slaget stod vid Oxdjupet. Slagduellen stod som spö i backen mellan Tuting och en Vega. Det blåste friskt, bonnkryss genom det samla sundet och duellanten ombord på Vega var kommandörkapten. En officer som alla kände till. Ja, i alla fall alla de som läste "Sven-Calles" ord i tidningen, hörde dem på radio eller såg honom på teve under början av 1980-talet. Han som blev pressens talesman för den kärnvapenbestyckade U 137 som gick på grund i Gåsefjärden utanför Karlskrona. Och alla sjunkbomber i Hårsfjärden året efter. Pressinformationschef som han var. Alla dessa ubåtar, minubåtar och moderubåtar som inte kom upp till ytan, eller sjönk – trots 6 000 insända observationer under cirka fem år. Nu, äntligen var det dags.

Platsen för duellen var väl vald. Oxdjupet har varit ett strategiskt, militärt näste i århundraden. Två linjer med skarpladdade minor, artilleri och rörlig robot fanns att tillgå vid detta tillfälle. Vegan närmade sig hotfullt för babords halsar. Molnen var svarta. Båtarna krängde. Bosse höll hårt i pinn, tittade på segel och kombattant. Vindbyarna och regnet öste ned. Ska han ramma mig, tänkte Bosse allt mer desperat. Det var nära nu. Alltför nära. Bosse skulle just slänga om rodet för att undvika att bli sänkt, när kommandören

gör ett utfall. Han, eller möjligen frugan, faller av i sista stund och går akter om. De gick i fällan.

Vegan accelererade i fallningen någon hundradels knop och fångade snyggt tampen till Tutings släpjolle. Den eleganta jollen av bakad ABC-faner om 19 kilogram dök ned i djupet och har än idag inte återsetts.

Linan hade smält av. Jollen sänkts. Kalabalik utbröt ombord på de båda båtarna. Vinden tog i. Regnet smattrade på vegamössorna. Kapten Tuting med besättning sökte lä. Väl där såg de en förvirrad ubåtsjakt på fjärden. Var skulle undervattensjollen dyka upp? Inte där den dök ned i alla fall. För efter duellanterna kom ett lastfartyg och avslutade slakten. Ifrån sin läposition tog besättningen på Tuting, varsin tuting. "Sällan har en rejäl whiskey smakat så bra", kommenterade Bosse detta tutande.

Försäkringsbolaget erbjöd så småningom Bosse en fin Dalarö-jolle. Med stora bokstäver målade Bosse namnet i dess akterkastell: Carlsson.

Eftermäle: Bosse hade tränat på denna manöver. Redan på 1960-talet la han ut fäl-lor för andra båtar. Då oftast i form av den gamla hederliga släploggen. Som den gången utanför Bullandö då motorbåten råkade trassla in sin propeller i linan. Bosse tit-

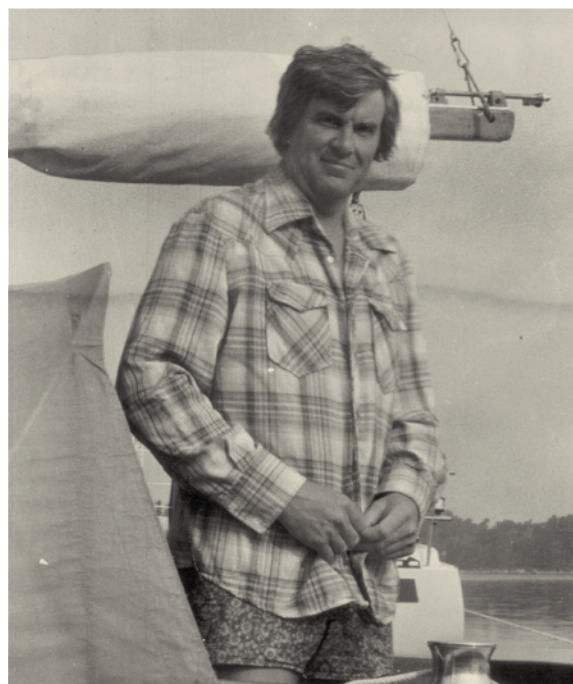
tade generat akteröver, men kapten motorbåt såg inget samband mellan en oskyldig Folkbåt och stopp i maskin. Den relativt grova linan till loggen släppte greppet om propellern och sjönk så småningom med den stillastående, tunga loggen. Bosse visslade stilla och smög diskret in lina och logg ombord. Efter ett tag provstartade motorbåtsmannen och allt var frid och fröjd igen!

Bosse har ett sinne för historik och en stilla effekt i allt han gör med sin kära folka. För om nu "tuting" var populärt från 1850-talet och framåt - "En gammal välkänd blandning af spirituosa, socker och vatten . . Drycken är äfven bekant under smeknamnet "tuting"." – så var grasserade grosshandlarna under samma tidsepok?

Ja, en viss Emil Egnell hyrde ut och sålde mark och hus till borgare vid samma tid. Han var även en drivande kraft bakom Wermdö Ångfartygs Aktiebolag – den trafik som förde ut punchbaroner och andra till Velamsund. Ser ni framför er hur grosshandlarna går ombord på ångbåten efter arbetsdagens slut, tar sig en tuting och en cigarr på vägen ut till sommarnöje, familj och tjänstefolk i Velamsund...

Där, på svaj längst in i viken, ligger alltjämt F 294, s/y Tuting.

PER HÖRBERG
F 1269



1983

BÅTMÄSSAN



Stockholm International Boat Show

Vi var bäst. Det är i alla fall mitt intryck. Fullt med folk runt folkan nästan hela tiden. Stor entusiasm och uppskattning. Båten stack verkligen ut – bara vitt plasttrask runtomkring. Finishen på lacken är ju så fin, så många frågade faktiskt – är det trä??? Så långt var allt väl. Men om våra huvudbudskap gick fram – att folkbåten är en synnerligen aktiv kappseglingssklass och att den trailas en hel del – det är väl mera osäkert.

Men hursom – det känns som det är mycket bra att visa sig på båtmässan av och till. När jag stod där pratade jag i ett sträck i 6 timmar – sen måste jag gå och vila stämbanden i lunchmatsalen.

Många gamla folkbåtsnästalgiker förstås. Men också en hel del som kändes som presumtiva folkbåtsseglare och/eller kappseglare.

Nu ska vi ta tag i listan på dom som vill hänga med på en provtur. Det blir i första hand på Vikingarnas kvällsseglingar. 26 intresserade finns på listan – då har man gästtillgången säkrad för vårens kvällsseglingar.

Stort tack till alla som hjälpte till på ett eller annat sätt.

ANDERS O

Foto: Åke Fredriksson
www.fredriksson.tv



Trälskare hos Thomas Larsson



Vi var 22 träbåtsentusiaster som gästade maistro Thomas Larsson med kollega Jonas Lorensen på Yachtsnickeriet en kall kväll i mars. En stor upplevelse verkade vara den allmänna meningen. Thomas bidrar som vanligt med eftertänksam och genomtänkt information om många allmängiltiga och nyttiga träbåtsproblem. Den kanske största upplevelsen tycker dock jag är att uppleva atmosfären i sådana här båtsnickerier. Det finns uppenbarligen människor som älskar träbåtar, och som är beredda att satsa stora pengar på båtar som vid en ytligare betraktelse mest liknar vrak.



Sälunda höll man t ex på att byta nästan allt på Lasse Thörns gamla 22.a Rusch. Båten var nu nerplockad så att bara skrovet fanns att se. Där plockade man bort borden nerifrån och uppåt ett efter ett. Hållrummet fylldes med ett nytt bord allteftersom. Ett festligt sätt att byta bordläggning. Kanske något

spant blir kvar i slutänden - annars blir det en ny båt.

Och en Forslundliknande motorbåt, som tyvärr stått ute otäckt ett antal år. Byta av ca halva båten. Osv.

Stort tack till Thomas och Jonas för en intressant och lärorik kväll.

ANDERS O



EPOXI – BRA TILL MYCKET



Epoxi används alltmör vid byggnation och reparation av båtar – här är en kortfattad introduktion till epoxins möjligheter.

Epoxi är en härdplast. Man köper flytande bas och härdare, blandar dessa, och det härdar till en fast plast. Mycket lämpligt att använda som lim, både av trä- och plastbåtar, men också som spackel och målarfärg. Det finns en mängd fabrikat, varav West och NM kanske är dom vanligaste. NM är något billigare, samma pris ungefär som Biltmas epoxi. Men priset är mest beroende av förpackningsstorlek – större förpackning ger billigare pris förstås. West har en långsamhärdande härdare (måste appliceras inom ca 1 timme vid 15 grader) och en snabbhärdande härdare (måste appliceras inom ca 20 min vid 15 grader. NM uppnår samma valfrihet i härdningstid genom att man blandar i olika mängd av en accelerator.

Så här limmar du.

Limytorna ska vara torra och rena och får inte vara oljade, men behöver inte passa särskilt väl ihop. Epoxin fyller upp eventuella mellanrummen. Ytorna ska inte pressas ihop för hårt.

Ta på plasthandskar – epoxi kan ge eksem. Blanda bas och härdare i en papptallrik. Olika fabrikat har olika blandningsförhållande. West har t ex 5 delar till 1 del härdare – gäller både vikt

och volym. Använder du epoxin ofta är doseringspumpar bra, men dom degar lätt igen. En hushållsvåg + en miniräknare är mest exakt och du slipper frustrationen med igenkladdade pumpar. Ställ papptallriken på vågen, håll i basen, sedan fyller du upp med 1/5 härdare. Blanda i tallrik, ej i mugg – härdningsprocessen avger värme som måste bortledas, annars accelererar härdningen och du har plötsligt en rykande sot-hög i muggen. Blanda noga.

Pensla på epoxin (som är ungefär som fernissa) på båda limytorna. Låt suga in ca 5 min. Detta är det fina med epoxi – den har en suverän insugnings- och vidhäftningsförmåga. Undantag är teak, och ek som ska ligga under vattenlinjen – de bör ej epoxilimmas. Under tiden förtjockar du resten av epoxin i tallriken genom att röra i mikrofibrer (ser ut som dammet i dammsugarpåsar) som är korta bomullsfibrer. Du rör i mikrofibrer till lagom konsistens – mellan ketchup och jordnötssmör brukar vara bra beroende på limfogens utseende. Tjockare om limmet kan rinna ur fogen innan den härdar. Lägg på smeten på ena limytan och fixera limfogen med tving e d. Trycket ska inte var för stort – en epoxifog ska synas – den blir starkast då.

Vid 15 grader är fogen stark dagen efter. Ökar Du temperaturen 10 grader härdar limmet dubbelt så fort. Ökar Du

temperaturen 20 grader härdar limmet 3 gånger så fort. Under 10 grader bör man inte limma – vilket gör att man ofta får ordna värme med en infravärmare , eller värmefläkt. Om epoxyn ska slipas bör det ha gått 1 vecka vid 15 grader – slipdammet är farligt att inandas innan det härdat ut ordentligt.

Så här spacklar du.

Samma lim kan användas som spackel. Epoxi har ju utmärkt vidhäftningsförmåga, och valfri konsistens och tjocklek kan fås. Tjocka lager kan läggas, dock ej tjockare än ca 15 mm – annars kan härdningen självaccelerera med en bit sot som slutresultat – se ovan. Men mikrofibrer ger ett mycket hårt och svårslipat spackel. Så istället blandar man i mikrobällor (ser ut som strösocker) eller sågspån eller annat liknande.

Så här målar du.

Epoxi kan i vissa fall användas som målarfärg. Den ganska långa härdningstiden gör att mycket tunna lager måste läggas på – man får lätt rinningar. Viktigt är också att veta att epoxi inte tål solljus (ultraviolett ljus). Det kan alltså bara användas där det inte kommer åt något ljus. Eller så får man måla över epoxin med en annan skyddande färg. West har en särskild UV-skyddande fernissa t ex. När man målar bör man måla nästa lager ”vått i halvtorr”, man får då bäst vidhäftningsförmåga mellan skikten. Om man målar på härdad epoxi måste ytan slipas ganska hårt först för att få god vidhäftning. Men fördelen med epoxi som målarfärg är att epoxi är mycket vattentätt och ganska starkt. Vid modernt träbåtsbygge t ex ”epoxibehandlas” hela , eller delar, av skrovet. Man målar då den aktuella träbiten innan man monterar den (t ex kölplankan, en stäv e d) tre gånger med epoxi. Varenda kvadratmillimeter måste målas, och sedan måste alla skruvar, nitar o d dras i epoxi. Tanken är att träet inte ska ta upp något vatten. Får man ett hål i epoxiskyddet kan vatten komma in, men torkar sedan inte ut – inte bra. Hur denna metod står sig i längden mot gammal hederlig linolja, tjära o d återstår att se.

Laga med epoxi.

Några exempel på lagningar där epoxi kan användas:

Sprickor i däcksduken. Slipa, limma på en lapp, spackla måla. På detta sätt kan omdukning skjutas upp åtskilliga år.

Beslag och skruvar som sitter löst. Borra upp skruvhålen rejält och fyll med epoxi med mikrofibrer i. Du kan sedan borra och gänga i den epoxibussning som bildats. Dra i maskinskruv. En snabbare metod är att bara ha i epoxi i skruvhålet och sätta dit träskruven igen. Men man får då kanske värma loss skruven med en lödkolv nästa gång man ska ha loss den.

Halvruttet trä. Man kan ibland göra en acceptabel förstärkning genom att borra fina hål i träet och sedan spruta in epoxi i hålen. Förhoppningsvis suger epoxin in i det rötade träet och det blir starkare.

Måla plywooddäck. Mahognyplywood kan målas direkt. Men furuplywood bör kläs med ett lager glasfiberväv indränkt i epoxi före målning.. Annars fås med tiden sprickor i ytfaneret.

Oj, jag glömde det viktigaste. Hur många mindre reparationer har man inte gjort med snabbepoxi. Alltså de dubbelsprutor med snabbhärdande epoxi som kan köpas på bensinmackar och liknande. Oumbärligt ombord.

Epoxi. Halleluja.
ANDERS O



FÖRBRÖDNING MELLAN FOLKBÅTSÄGARE

Hej, jo maskinchefen ombord delgav mej historien och tyckte den var trevlig att berätta för mej som var folkbåtsälskare, jag fick hans tillåtelse att berätta vidare.

När den svenske kaptenens fartyg anlöp Port Adelaide i Australien tog han på fritiden en promenad till båthamnen. Som folkbåtsägare finns det alltid intresse för en liten avkopplande upp-täcksfärd.

Vad får han plötsligt se, jo en folkbåt i trä med folk ombord! Pratet kom igång och den australiensiske ägaren var mycket nöjd med båten, men han hade svårt att få tag på nya segel vilket var

behövligt. Svensken nämnde då att i Sverige fanns det många bra segelmakare och inga problem att få fram segel.....

När kaptenen kom tillbaka till sitt fartyg kontaktade han en segelmakare i Sverige, fick prisuppgift och leveranstid mm. Åter till båthamnen och lämnade uppgifterna. Folkbåtsägaren var tacksam för den hjälp han kunde få och gick det att ordna så var han oerhört

tacksam. Vid nästa anlop till Australien skedde leverans till folkbåtsägaren som var överlycklig och hade fått lösning på ett stort problem. Folkbåtsfamiljen är stor och sträcker sig långt utanför Sveriges gränser, vilket denna lilla solskenshistoria bekräftar.

JANNE DAHL
Uddevalle

Svensken halkar efter på internationella kappseglingar

Hur kommer vi ikapp – vill vi ikapp – varför seglar de fortare?

Bakgrund

Rolf Uppström har försökt få till stånd en diskussion i ämnet. Han är från Ljungskile och har återvänt till hetluffen. Han seglade Folka redan som 17-åring och har därmed runt 50 års erfarenhet. Nu provar jag en idé, i samråd med Rolf, att skriva en artikel i Folkbåtnytt. Den kan förhoppningsvis leda till en fortsatt diskussion i ämnet med flera inlägg i kommande nummer av tidningen. Vi hoppas på Ert deltagande. Hälsar Gunnar Bonthelius

Ja här kommer nu några inlägg i frågan - hur seglar vi fortare ?

Vi frågar en relativ ny kappseglare i klassen

Ja jag vet vad jag gör för stort fel. Det är på havsbana eller snarare när det är sjö. Jag spänner mig och pinar dvs. går för högt och tappar både fart och höjd. Jag gjorde likadant i snipeklassen men vid någon tävling i Danmark så "glömde jag" lova vid en körare och båtfan satte fart och gick som ett JAS plan. Man skall alltså "våga segla lågt" för att behålla fart och höjd och det gäller i än högre grad i en kölbåt.

f.d. snipeseglaren Gunnar Bonthelius

Vi frågar en som seglar bra när det gäller på internationella race

"ja hemligheten är att ha bra mat ombord och med rikligt med dricka och se till att gastarna tar bort smulor ur skägget på undanvindarna" *skäggig sjöbjörn från skärgården*

Vi frågar folkbåtens Grand Old man Anders Olsen

"ja mer linolja i landen" brukar jag tipsa om eller börja med en radiostyrd minifolka"

Nää jag skämtar lite ..

Ett inlägg från en av klassens framgångsrika segelmakare

Kanske är det så att resultaten hänger samman med planeringen och framförhållningen inför en regatta, dålig planering, impulsivt och lite slarvigt från alla första början?

Det är väl helt ok och fullt normalt att man bedriver sin hobby på detta sätt och för dom flesta är det en lagom nivå.

Men om man siktar på en pallplats internationellt så krävs det en helt annan attityd och målmedvetenhet över en längre period.

Besättningen måste vara med på resan, vad vill man uppnå och till vilket pris när det gäller tidsinsats och även ekonomi.

Materialet måste vara tipp topp, ingen tysk eller dansk med ambition att vinna Guldpokalen slarvar med uppdatering av skrov, rigg eller segel.

Säsongsplaneringen måste utformas så att det är en blandning av träning och kappsegling. En försäsongsträning på 40–50 timmar uppblandat med lite kappsegling på klubbnivå är ett minimum inför ett mästerskap och för att aspirera på en toppplacering på Guldpokalen behövs ytterligare 2-3 tävlingar med minst 20 båtar på startlinjen.....

Alltså är min enkla slutsats, segla mer och helst i internationell konkurrens, var objektiv, ha alla sinnen öppna, var noggrann då kommer också farten och framgången.....

Hans Hamel

Vi frågar en erfaren svensk mästare

Hur ska vi ta dom?
Det har debatterats flitigt på bryggorna hur Danskar och Tyskar kan vara så snabba på banan. Ett kul initiativ är diskutera den frågan och följdfrågan hur vi skall komma ikapp och förbi. Är detta då en riktig problembeskrivning? På en normal guldpokalsegling i Danmark eller Tyskland kan det komma uppemot 60 båtar. Svenskarna kommer då typiskt på mellan 20 och 30 plats. Då har vi alltså mellan 30 till 40 båtar bakom. Många av dem är ju Danskar och Tyskar, så man kan inte entydigt säga att vi är sämre. Det är ju, dessutom, många fler än Svenske mästaren har bakom sig på ett normalt SM.

Om vi jämför med dem som var med på Guldpokalen i Sandhamn blir det litet annorlunda. Där har vi att göra med de bästa Danskarna och Tyskarna.

Vilka är då de? Generellt sett kan man säga att de har mycket stor seglingserfarenhet, många började kappsegla på riktigt som unga och många har lagt mycken tid att förstå och trimma materialet. Dessutom är de organiserade för att segla mycket och på olika ställen.

När jag var ny i klassen fick jag höra att "vi sysslar med idrott". Om vi tittar runt i Sverige, så är det väl ingen av som på allvar tror att vi skulle kunna tävla mot Fredrik Lööf eller Rasmus Myrgren? Snäppet under, bland amatörerna, har vi ju Michael Collberg, några H-båtsegelare och vår egen Lasse Köhler. Det engagemang vi vanliga Folkbåtsegelare ställer upp med är långt ifrån detsamma. Slutsatsen är helt enkelt att vi inte kan komma ifatt och förbi. Det låter ju dystert, men om vi säger att det inte går utan en mycket stor ansträngning, blir det litet bättre.

Medelåldern i klassen är ju rätt hög så, igen, jag tror inte vi har någon som på allvar kan eller vill göra den satsningen.

Om någon, mot förmodan, skulle vilja göra jobbet – hur skulle jobbet då se ut?

Här måste vi betrakta seglingens tre element; materialet (båten), taktiken och "boat handling". Här får vi börja med att Danskar och Tyskarna ligger bättre till i alla tre.

Materialet (båten)

Även om vi Svenskar har fina båtar är de normalt riggade för någon speciell plats. Stockholmsbåtarna är till exempel trimmade för bra segling inomskärs i växlande vindar. Västkustbåtar kan vara litet olika och på sydkusten går man ju mer öppet.

Kompetensen att trimma om båten ser ut att vara låg bland de svenska seglarna. Dessutom trimmas båtarna inte om mellan olika vindstyrkor.

Då och då blir det rätt även på de stora regattorna och vi är med! Medan våra Danska och Tyska vänner sedan trimmar om förvånas vi över att det plötsligt går långsamt när vädret växlar.

Taktiken

Man kan tänka sig att de duktiga teamen från södern typiskt gör cirka 50-60 starter över en säsong, så kommer vi in med, i bästa fall, 30-40. Varje säsong tappar vi i kappseglingsskunnande mot våra konkurrenter. Under dessa kappseglingar övas ju hjärnan att tänka taktik och diskutera och praktisera reglerna.

50-60 starter finns knappast i Sverige utan man får ta sig utomlands eller komplettera med någon annan båttyp. Även detta gör Svenskarna i liten omfattning.

Boat handling

Det här är ett svårt kapitel. De Svenska Folkbåtseglarna seglar ju trots allt mycket även vid sidan av kappseglingen. Men hur duktiga är de i en start med 60 båtar? Kan man stanna båten? Kan man accelerera båten snabbt (snabbare än de andra)? Kan man backa i nödfall? Kan man segla båten plant i

hårdare väder. Vet besättningen vad den skall göra i varje läge? Kan man runda snyggt (placera båten i stora fält)? Trimmar man om båten i störd vind? Seglar man på vågorna (accelererar efter varje våg)? Jobbar besättningen med taktiken och seglen hela kappseglingen. Svaret på dessa frågor är nog "nej". Våra konkurrenter gör dock det – och hela tiden!

Hur kan man adressera detta. Det finns bra böcker med ett otal övningar i "boat handling". Roliga och nyttiga. En del av våra konkurrenter har dessutom anlitat "coacher" (duktigare seglare) eller gått på "clinic" (coach vid ett tillfälle). Några båtar har jobbat litet åt det hållet, men knappast på riktigt. För bilkörning finns ju bilskolor och för segling seglarskolor – när gick en Folkbåtseglare på en sådan senast?

Våra SM i lag var, i mångt och mycket, alldeles utmärkta träningstillfällen.

Jag ser egentligen bara två vägar fram; 1) Någon eller några antar utmaningen och gör det på ett professionellt sätt 2) Vi tar in något eller några (halv) proffs som seglar med den svenska flaggan högt

En annan fråga är väl också om vi, egentligen, vill detta. Den här nya typen av Svensk besättning blir omöjlig att slå. Risken blir att det blir tråkigt för alla andra deltagare (och för dem). Hur vill vi gå vidare?

Donald Bratt

•

Ja det var några tips och en bra övergripande analys av folkbåtförbundets ordförande Donald Bratt som ger många tankar om varför vi håller på och leker med våra båtar på sjöhaven. Vi är väl sjöfarare av arv och vana antingen vi ska först till märket eller rulla långskeppen över land och riken runt.





RAPPORT FRÅN NFIA

Hej alla Folkbåtsseglare.

NFIA har haft ett styrelsemöte och ett årsmöte sen jag senast informerade från denna horisont.

Båda dessa möten ägde rum i samband med Guldpokalsseglingarna i Marstrand.

För tillfället är det inga speciella eller knepiga diskussioner som pågår. Från den tekniska sidan så pågår vissa diskussioner gällande vad som är tillåtet eller inte tillåtet inom klassregeln.

Många märkliga försök har gjorts för att kringgå regelverket, bla har en Tysk båt gjort ett trimsystem för fockskotpunkten under däck. Detta har inneburit att han fått göra flera hål i ruff-taket för att få det att fungera.

Självklart är detta emot klassregeln. Vid Guldpokalen i Marstrand så gjordes mätningarna enligt alla konstens regler. Ett flertal punkter, efter en förutbestämd plan, kontrollerades och

mättes. Utöver detta gjordes en del stickprov.

Man konstaterade här att det på många håll är lite svårt att hålla sig till regeln och att många, medvetet eller omedvetet bryter mot klassbestämmelserna. Vid nästa NFIA möte ska samtliga mätprotokoll gås igenom och en uppmaning kommer att gå ut om att regeln måste följas. Kan ju tyckas självklart men så är situationen. Att Folkbåten måste få utvecklas på ett bra och förnuftigt sätt är ju också självklart men då måste det i så fall ibland ske med hjälp av en godkänd regeländring.

Vad som inom detta område har diskuterats är bla om man skulle få använda en sribom i något annat material än det som nu är godkänt samt också hur man ska ställa sig till den nya typ av integrerade mätinstrument som kommer ut på marknaden. Som läget är nu så får ju inte funktionerna mellan

instrumenten på något sätt kopplas samman. Vi får väl se vad som kommer ut av detta.

Andra viktiga saker som diskuteras inom NFIA är hur vi ska lyckas hålla prisnivån på nya båtar på en attraktiv nivå. Vissa förändringar kommer säkert också att ske på Folkbåtscentralen i Danmark där nuvarande ägare känner att han gjort sitt och vill sälja verksamheten vidare till någon annan. NFIA håller sig kontinuerligt uppdaterade gällande detta då det är viktigt för kontinuiteten o utvecklingen av klassen.

Om Ni själva har tankar eller idéer om vad som borde ske inom klassen för att även i framtiden göra och hålla Folkbåten attraktiv så är Ni välkomna med Era idéer till mig så tar jag med dem till nästa NFIA möte. Sköt om Era kära båtar i vinter så ses vi till nästa säsong.

*Hösthälsningar från
1290/HANS TORLÉN*

LITE INFORMATION OCH ÖNSKEMÅL OM HJÄLP FRÅN NFIA

NFIAs tekniska kommitté och även styrelsen jobbar nu med de eventuella nya klassregelförändringar som kan tänkas komma framöver. Dvs. från 2017 om inget speciellt dyker upp. Nästan fyra år är ju lång tid men så funkar det. Viktigt är dock att veta att om det är något avgörande viktigt så kan en regeländring göras tidigare. Följande punkter har nu lagts in i vår "arbetsbok" för fortsatt utredning:

- Rod kick, eller annan "lyftande kick. Idag finns väldigt enkla kickar som hålls uppe av ett fjäderblad.
- Travare i storseget, finns ett visst intresse för detta hos ganska många

seglare. Vi undersöker nu med segelmakare och mätgubbar vilken påverkan detta har.

- Inplastning av järnkölen. Här diskuteras att tillåta ett tunt lager glasfiberplast om det inte påverkar järnkölens vikt, form etc.
- Gennaker, spinnaker. Frågan har kommit upp igen och frågan ställs nu till Er seglare. Vad tycker Ni??
- Nya material i seglen? nya, bra? billiga? material kommer fram hela tiden. Ska vi tillåta något nytt. Hur påverkar det Folkbåtens berömda "själ". Vad tycker Ni?
- Spirbom i kolfiber? Vissa av oss har problem med att aluminiumbom-

men går av. Kan en kolfiberbom hjälpa detta? Vad anser du om denna idé?

- En svivel i däck för att, vid cruising segling, kunna använda rullfock, har diskuterats. Idag finns väldigt små svivlar som troligen inte påverkar fockens läge över däck.

Självklart får Ni jättegärna kommentera alla punkter här ovan samt att Ni också är välkomna med nya idéer.

Maila mig på ht@enerplan.se eller ring 070 5170949.

*Ha nu en riktigt fin seglingssommar.
HANS*

CO Släpet – en ny tillverkare av släpvagnar till Folkbåten

Just nu galvas och svetsas nya släpvagnar uppe i Jämtland.

De kommer levereras i mitten av maj 2013 till 2st Stockholmsbåtar.

CO Släpet är en av få tillverkare av bra vagnar för kölbåtar kvar i Sverige och de har fått bra referenser. Expressklassen har länge köpt deras vagnar. Vagnen har nu utvecklats för att passa den långkölade folkbåten. Vi tror den blir bra. Har Ni frågor ring de första två köparna Hans Torlén respektive Gunnar Bonthelius 0708-12 96 66.

CO Släpet Rottneros kommer sälja dem för 32.000 kr + moms.

<http://www.coslapet.se/>

Ring Peter 070-2819734, 056560500



GOLDPOKAL DER NORDISCHEN FOLKEBOOTE 2013

NIENDORF/O. 29.07–03.08.2013



mini Folkbåt

MiniFolkbåten är en skalmodell av sin fullvuxna storasyster den Nordiska Folkbåten, skalan är 1:7,64 vilket ger ett skrov på max.1 meter så båten kan med lätthet transporteras baktill i en vanlig personbil med masten på. Viktigt är att båten är en entypsklass som innebär att alla båtar tillverkats i enlighet med Nordiska Folkbåtens originalritning från 1941.

Den tyska MiniFolke gav inspiration till att bygga en svensk minifolke och därför hämtades en del idéer från tyskland innan den första svenska MiniFolkbåten sjösattes och testades sensommaren 1994 efter närmare två år av eget utvecklingsarbete. Därefter har 40 kompletta båtar byggts och registrerats.

Båten har utvecklats för att i så stor utsträckning som möjligt överensstämma med originalet, såväl utseende som egenskapsmässigt.

Vissa mått har av nödvändighet justerats för att anpassa båten till radiostyrning, bland annat har masten flyttats 20 mm akteröver för att ge plats åt fockens bom vilket i sin tur också påverkat ruffens längdmått. En annan avvikelse är att kölen sticker 15 mm djupare samt är tillverkad av bly i syfte att ge större stabilitet. Förebildens köl är ju av järn. Sittbrunnen har övertäckts med en plan yta för att inte vattenfyllas.

Specifikation över mått, vikter och material:

Längd över allt:	max 1000 mm.
Längd vattenlinje:	786 mm.
Största bredd:	288 mm
Djupgående:	170 mm.
Segelyta/storsegel:	29,2 dm ² .
Segelyta/fock:	13,2 dm ²
Minimivikt segelklar:	5,250 gram.
Kölvikt max:	2,750 gram
Stabiliseringsvikt får adderas vid behov	

Båtens skrov, däck och rufföverbyggnad är tillverkat av glasfiberarmerad epoxi. Laminatet har vakuum dränerats för att motverka luftinneslutningar.

Mast och storbom är tillverkade av finfibrigt barrträdsmaterial, oftast kvistfri Gran alt. Furu. Fockbommen består av härdat aluminiumrör.

Metallbeslagen är hantverkligt framställda av mässing som bearbetats, slipats, polerats och därefter förkromats.

Seglen är gjorda av Mylar folie. Mastriggning sker med skalriktig rostfri wire och skotlinor av Dynema. Plastbeslagen är tillverkade av Acetalplast.

Båtens seglingsegenskaper går att påverka genom många trimmöjligheter för att nå högsta fart, höjdtågning och balans.

Båtarna kappseglas ganska flitigt med minst en planerad segling per månad, oftast flera. Internationellt utbyte har också skett vid de landskamper som genomförts mot

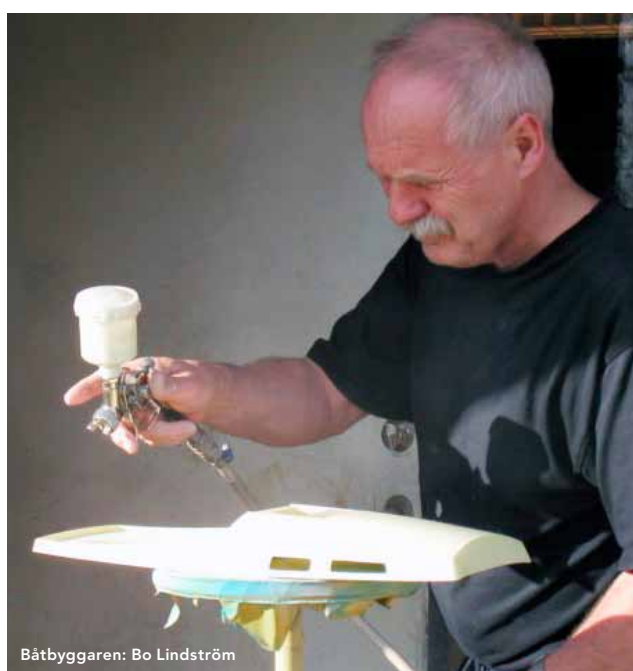
Tyska "MiniFolke" där våra Tyska seglarvänner har vunnit allt förutom den senaste, då vi Svenskar lyckades knipa pokalen. I Danmark har man också utvecklat en lille Folkeboot som tillverkas enligt någon form av Workshop, där det sägs att 12 st. hittills har blivit färdiga. Så framtidsutsikterna ser goda ut för MiniFolkbåten.

Kappseglingsskalender för MiniFolkbåt 2013

Onsdag 5 juni
Fredag 9 augusti
Onsdag 4 september
Torsdag 3 oktober
Torsdag 17 oktober
Måndag 4 november
Lördag 14 december

Länk till bilder

http://www.facebook.com/Minifolkboat/photos_stream



Tips & Trix

Gladpack

För att slippa tvätta av masten samt stag mm varje vår inför påmastningen

Så kan du efter avmastning tvätta masten samt - vira in den i Gladpack.

Vintern sura regn och vårens slipdamm- kan hälsa hem för på en minut tar du bort plasten och vips...

VC17 spill

Tycker du att färgen blåser bort när du använder tråg och roller

Gör ett litet hål på sidan av burken – högst upp annars rinner färgen ut.

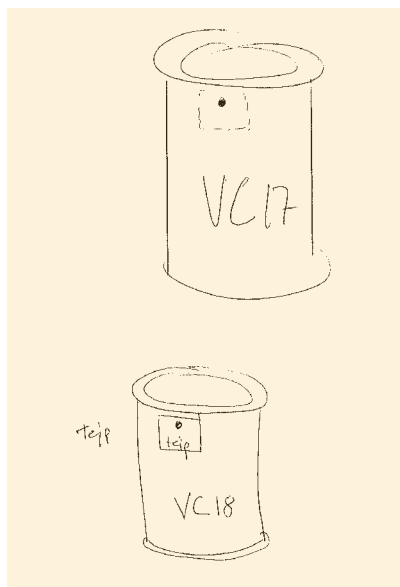
Inte i locket för då fyller du lock och spåren med färg och kladd.

Håll en liten klutt i taget på en dyna och måla botten.

En burk kan räcka mycket länge på det här sättet.

DAN KIMBLAD

RBK Rålambshovs båtklubb



**För senaste nytt
gå in på vår
hemsida**

www.folkbåt.se

Motortest

Det enkla är ofta det geniala!

Jag har i många år funderat på hur man enklast skall kunna varmköra utombordaren före oljebytet och haft en massa olika teoretiska lösningar, med upphängningsanordningar på en bryggflotte m.m. I höstas kom lösningen, lika enkel som genial, för det är ju så mycket enklare att jobba med motorn på fast mark i.s.f. över vatten:

Jag har motorn på en motorkärva, och ställde helt enkelt en ganska djup plastback under motorn och fyllde den med vatten. Jag fick palla upp baljan lite så att motorn stod helt på botten, och hålla en bräda mot kylvattenstrålen och leda den tillbaka ner i baljan för att den inte skulle torrläggas. En smartare lösning på det problemet överläter jag till nå't annat ljushuvud! Ett sätt är möjligen att ha en extra hink med vatten i beredskap.

Det här gick ju bra med min 4-hästare, men borde fungera även för 15-kanske upp till 20-hästare?

Oljebyte i växelhuset är ett annat aber.

Att släppa ut oljan är inga problem, att fylla på kan vara lite klurigare.

Nu har jag hittat en speciell pump på Biltema för SEK 39:90, med en övergångsnippel som passar till flera olika motorer, som borde underlätta jobbet. Det verkar som att man skall kunna pumpa över olja även från en tub, men jag har inte hunnit prova än.

CURT-L. WIKLUND
F-S 677 Vackra Anna



Biltvätt eller båtbottnfärg, vilket är sämst?

I fjol ondgjorde sig signaturen "Havstulpan" över hur mycket gifter vi båtägare spred i naturen när vi målade giftig bottenfärg på våra båtar.

Nu är det dags igen med vårrustning och bottenmålning – fast inte riktigt! För som jag svarade i fjol, så släpper vi inte ut en massa gifter från våra båtar.

För det första rinner det inte en massa färg ner i marken när vi målar, det är färgen alldeles för dyr för att vi skall tillåta, utan färgen "poleras" bort när vi kör båten under sommaren, och här uppe i norr behöver vi inte giftig färg! Dessutom har jag inte skrapat bort gammal färg de senaste 9 åren, det räcker med att lägga på två nya lager varje vår.

Det som hade varit mer relevant för "Havstulpan" att ta upp ur miljösynpunkt, hade varit alla bilägare som tvättar sin bil på garageuppfarten eller gräs-

mattan i stället för att åka till en riktig biltvätt med ordentlig återvinnings- och reningsanläggning. (Jag är INTE köpt av mackägarna med biltvättar, men har ändå inte handtvättat min bil mer än högst 10 gånger de senaste 25 åren.

Och billacken repas INTE av biltvättborstarna, det kan jag av erfarenhet gå i god för!)

Det är förbjudet enligt miljöbalken att tvätta bilen med rengöringsmedel (tvättsvamp) och släppa ut tvättvattnet rakt ut i naturen (dagvattenbrunnen) utan rening.

Det finns kanske 2000? båtar mellan Byske och Nordmaling som bottenmålar sin båt en (1) gång per år, med eller utan gift.

Hur många tror du tvättar sin bil på uppfaren (utan reningsanläggning!) en gång i månaden från maj till september?

CURT-L. WIKLUND
F-S 677 Vackra Anna

BLI MEDLEM I FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem –
kom med i vårt gäng.

Och få denna tidning 3 gånger per år, få veta vad som händer i
Folkbåtsvärlden, kunna delta på våra träffar och stötta
Folkbåtssegling i största allmänhet.

Enklast blir Du medlem via vår hemsida:
<http://www.folkbats.se/medlemskap.html> eller via mail:
svensson@gs-elektronik.se

Årsavgiften är 250:– Plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet

Välkommen
www.folkbats.se

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

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

Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON
Norra vägen 9
302 31 Halmstad
Tel: 035-13 35 14 (hem)
svante.r.svensson@telia.com

Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON
Heleneborgsgatan 44 B
117 32 Stockholm
Tel: 070-592 01 26
svensson@gs-elektronik.se

Sekreterare:

HÅKAN HÅKANSSON
Västra Vallgatan 17
271 35 Ystad
Tel: 0708-117210
hh.sbk@swipnet.se

Teknisk ansvarig och mätchef:

PER-ARNE JOHANSSON
Erik Dahlbergsvägen 95
374 38 Karlshamn
Tel: 0454-311 62
paj@karlshamn.se

Tävlingssekreterare:

HANS TORLÉN
Sjökvarnsbacken 12
131 71 Nacka
Tel: 070 5170949
ht@enerplan.se

Övrig Ledamot:

ROLF UPPSTRÖM
Dragonvägen 2
459 32 Ljungskile
Tel: 0734052233
rolf.u@hotmail.com

Redaktörer för Folkbåtsnytt:

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

Ansvarig utgivare:

DONALD BRATT
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON
Se styrelsen

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västskusten

ROLF UPPSTRÖM
Se styrelsen

Skåne

HÅKAN HÅKANSSON
Se styrelsen
PATRICK KJELL
patrick_oberg@yahoo.com

Webmaster

PÄR BJÖRFJÄLL
folkbats@gmail.com

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.