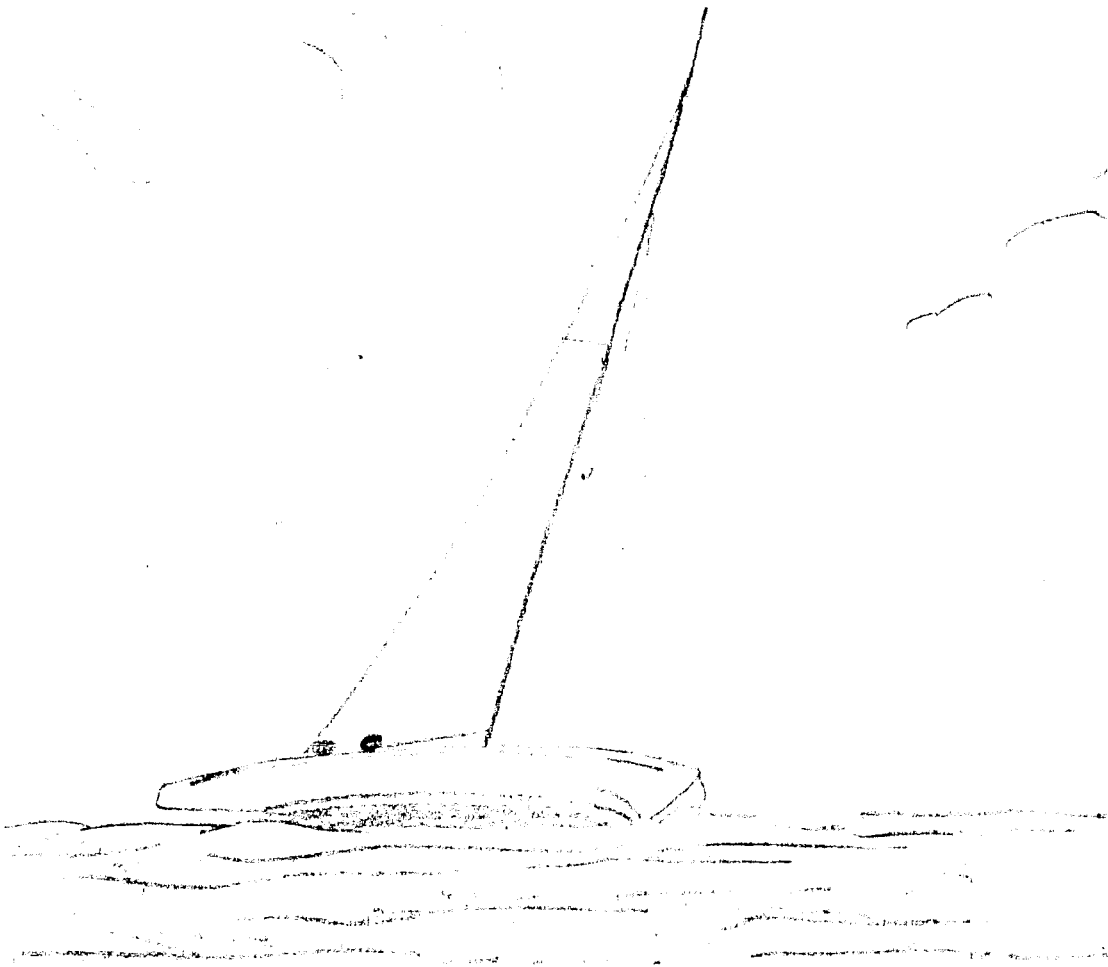


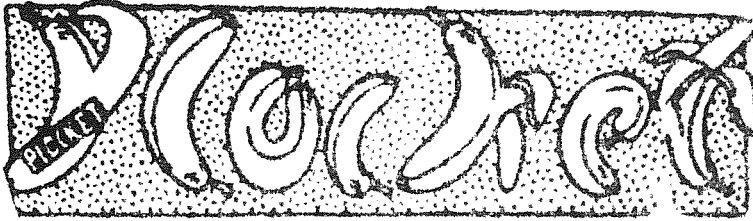
oxelösunds
segelsällskap

POSTGIRO 16 44 74-9

Årgång 11 1980
nummer 6



Tommy 80-1



NU KOMMER ÄNTLIGEN TIDNINGEN. JAG VET INTE RIKTIGT VEMS FELET ÄR? DET ÄR NOG LIKA MYCKET MITT SOM ERAT. VADA? JO DET ÄR VALDIGT TUNT MED MATERIAL TILL OXSS-NYTT JUST NU. VI SKÄRPER OSS ALLIHP ELLER HUR

DET HAR HÄNT VALDIGT MYCKET I SOMMAR. JAG CITERAR EN KÄND PLITIKER: VI HAR GÅTT STÄRKTA UR STRIDEN. BÅDE OS-KVALET OCH GÄSTBÅTSVERKSAMHETEN HAR BIDRAGIT TILL ETT GOTT RENOMME FÖR OXSS.

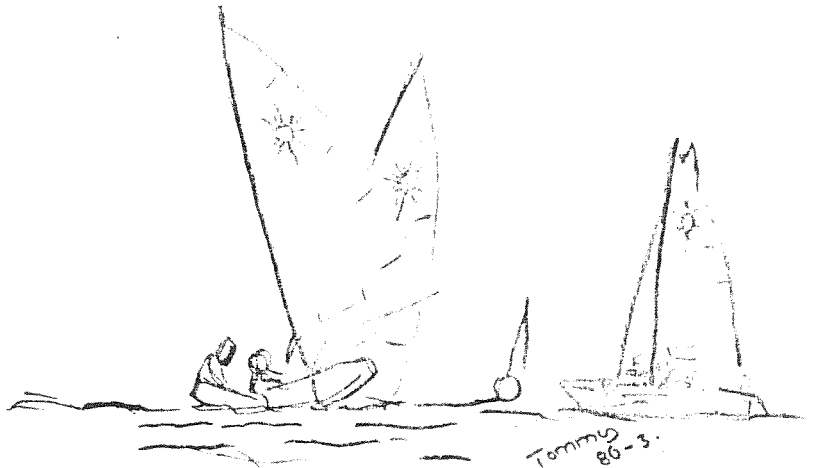
NÄSTA ÅRS STORA BEGIVENHET HOPPAS VI BLIR SM FÖR IF OCH RIVAL 22 SOM KOMMER ATT ARRANGERAS AV OXSS:

TVÅ DATUM SOM ÄR AV STOR VIKT: 29 OKTOBER HÖSTMÖTE MED PRISUTDELNING
29 NOVEMBER ÅRSFEST

EN VECKODAG SOM ÄR VALDIGT VIKTIG FÖR ALLA TJEJER ÄR: MÅNDAGAR MOTION MED
TREVLIIG SAMVARO... KL 19 00.

VAL MOTT THORE.

KONTAKTA: ANNIKA BOBERG 339 54
YVONNE CARLEN 233 24
ANNELIE ERIXON 31918
GUN-BRITT FAHLEN 367 53
THORE FORSMAN 34098
TOMMY KARLSSON 355 88
CHRISTINA TENGROTH



GAST!

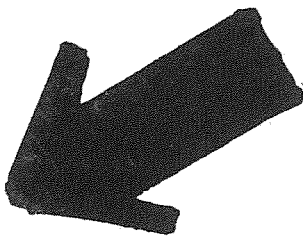
NU ÄR DET DAGS FÖR ALLA GASTAR I OXSS ATT PRATA MED SINA SKEPPARE OCH SÄGA ÅT DEM ATT SKICKA IN RESULTATEN AV ÅRETS KAPPSEGLINGAR. DET SOM SKALL MED ÄR: TÄVLINGENS NAMN, PLATS, ANTALET DELTAGARE samt DEN EGNA BÅTENS PLACERING. SIST MEN VIKTIGAST: NAMNEN PÅ DE GASTAR SOM VARIT OMBORD.

BREVET SKICKAS TILL: OXSS KAPPSEGLINGSSEKTION BOX 8 613 01 OXELÖSUND
POSTSTÄMPLAT SENAST DEN 10/11 1980.

VEM VINNER I ÅR??

Tidigare inteckningar i det ståtliga vandringspriset: Björn Österblom,
Stig Lidehn, Thore Forsman samt TITELFÖRSVARARE: Sigbritt Yngwe.

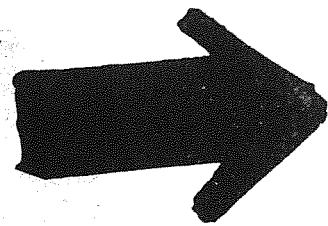
OBS



Oxelösunds Segelsällskap kallar till sedvanligt HÖSTMÖTE ons. 29/10 kl 19 00
i klubbhuset Östersviken.

NYHET FÖR I ÅR: PRISUTDELNING FÖR ÅRETS TISDAGSSEGLINGAR BÅDE JOLLAR OCH
KÖLBÅTAR.

Förslag till dagordning:

- 
- § 1 Mötets öppnande
 - § 2 Val av mötesfunktionärer
 - § 3 Rapport från sommarens aktiviteter
 - § 4 Prisutdelning
 - § 5 1981 och 82 års kappseglingar
 - § 6 Mötets avslutande

Förtäring: Ärtsoppa plus en bra FILM

VÄLKOMNA

Årsfest

HJÄRTLIGT VALKOMNA TILL OXSS SEDVANLIGT SUPERBA ÅRSFEST

DEN GAR AV STAPELN LÖRDAGEN DEN 29 NOVEMBER 1980 UTE IKLUBBHuset
SAMLING KL 19 00.

VARMRATT ÖL OCH KAFFE KOSTAR FEMTIO kr PER PERSON

VI DANSAR TILL JERRY GREENS.

BEJUBLAR ÅRETS KM-MEDALJÖRER SAMT GÄSTLIGANS AKTÖRER.

SOM VANLIGT HUSERAR EN GIVMILD BARTENDET I LUCKAN

ANMÄLER OSS GÖR VI PER TELEFON TILL: ANDERS SJÖHOLM

30737

32707

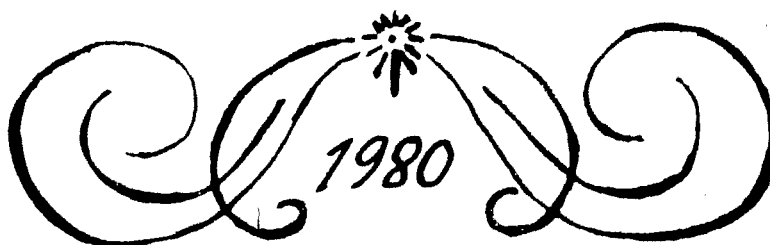
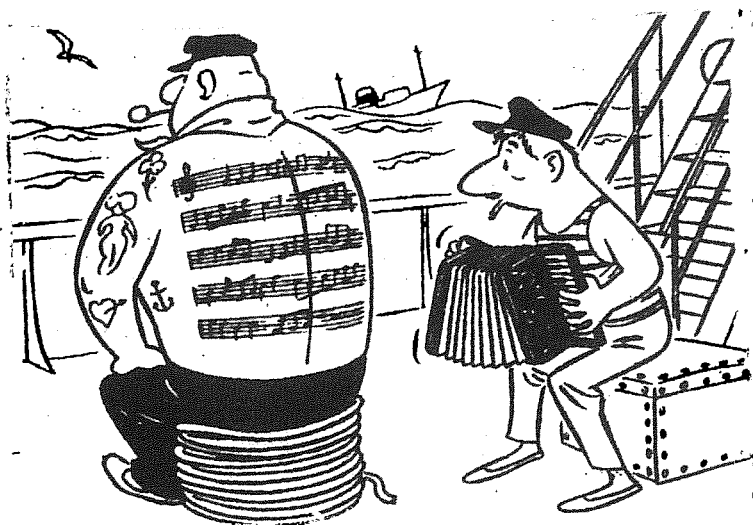
SIV SJÖSTRÖM

32505

SENAST DEN TJUGOFÖRSTA NOVEMBER KL 21 00. ANMÄLAN ÄR SOM VANLIGT BINDANDE

HJÄLP OSS ATT GÖRA FESTEN TILL EN SUCCÉ

PROGRAMKOMMITTÉN.



TREVLIG SOMMAR!

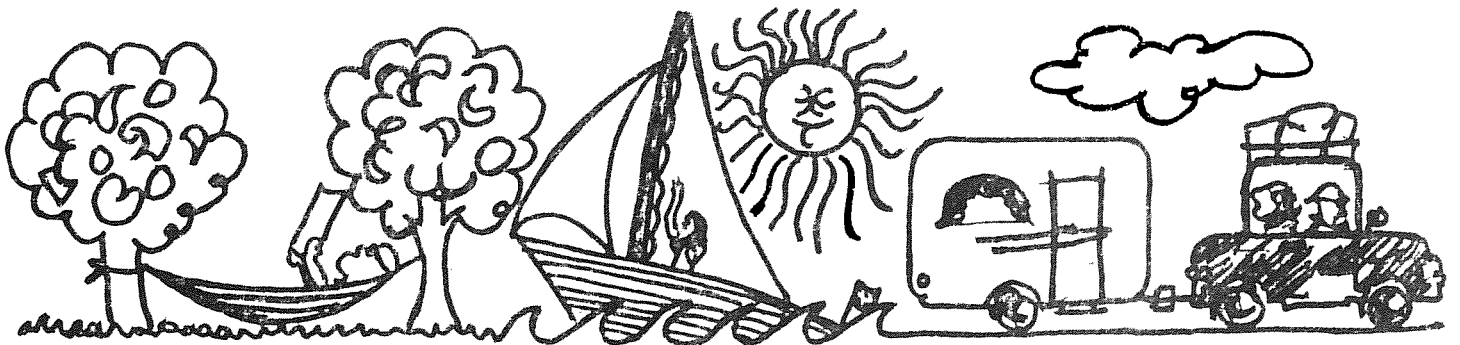
GÄSTBÅTSVERKSAMHETEN 1980

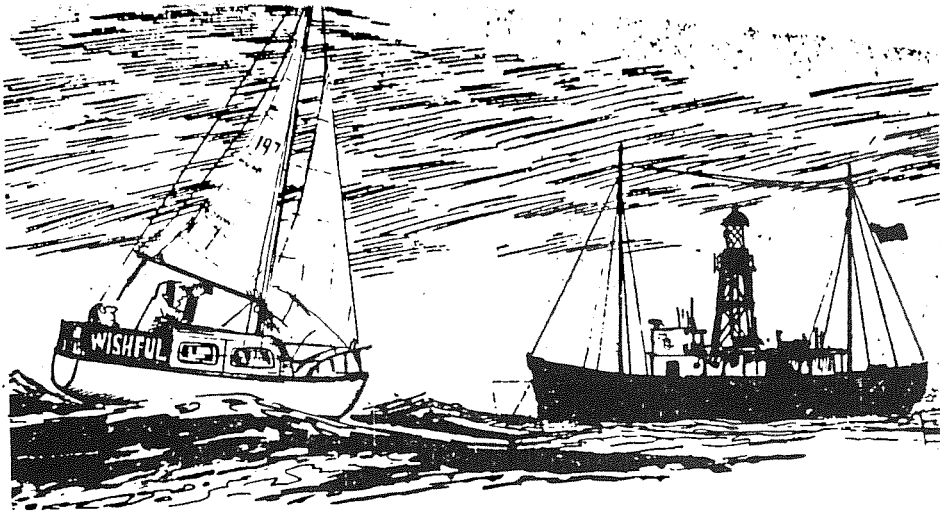
Vi kan nu summera årets gästbåtssäsong som en ny framgång, renommémässigt och ekonomiskt. Det fjärde gästbåtsåret gav oss drygt 20 000 i bruttoinkomster varav enbart nattavgifter utgjorde nästan hälften.

Rekord: Vecka 29 med 172 båtar, då vi under två dagars ruskväder hade 40-50 båtar i Östersviken. Det var lite besvärligt att få plats med alla, efter som bara 25 platser stod till vårt förfogande, men med lite fantasi och god vilja ordnade sig allting.

Det är fortfarande lika roligt att jobba med gästbåtar. Gruppen "jourhavande" har i år utökats med Lars Åbrink och dessutom ställer vårt trogna gamla par Britta-Lisa och Gunnar Johansson upp så fort det kärvar till sig med bemanningen Gästbåtskommitten: d. vs. Jan Lindberg, Ebbe och Titti Kronhelm, Lars Bergman, Thore Forsman och undertecknad, kommer igen i vår med förnyade uppmaningar. Tills dess tackar vi alla som hjälpt OXSS till ett framgångsrikt år: Avgiftsinkasserare bryggskyltare, städare, serveringspersonal och naturligtvis alla som ställt båtplatser till vårt förfogande, vetandes eller ovetandes. Sprid vårt budskap när ni träffar utomsöcknes båtar i skärgården: OXSS har bra gästbåtsservice.
TACK ALLA FÖR HJÄLPEN

Gästbåtskommitten genom CERNY ADOLFSON.





— Almagrundet? Herregud!... Men det kanske
står Falsterbo Rev på andra sidan?

80. 07. 18.

TILL OXELÖSUNDS SEGELSÄLSKAP

STORT TACK FÖR TREVLIQ
GÄSTHAMN BRA SERVICE
OCH ETT VÄNLIGT BEHÖTANDE!

S/Y KYLLAN IV

Bane & Berg

GAST / George Bengtsson

Resultat OXSS klubbmästerskap 1980

Perfekta förutsättningar präglade lördagens båda bankör, ett stort tack till eskaderchefen Åke Sjöström som löste det sedvanliga funktionärsproblemet på ett utmärkt sätt. Söndagen bjöd på verklig hårdvind för havskryssarna som kunde genomföra distansseglingen, men inte utan bekymmer. Banköret fick inställas.

Havskryssare

1	Ralf Gunnarsson	1	1	1
2	Roger Engstrand	3	10	2
3	Björn Wiklund	7	5	5
4	Erik Seger	2	3	21
5	Mats Malmsten	4	6	21
6	Lars Jännebring	5	7	21
7	Erik Barkefors	11	2	21
8	Burt-Å Adolfson	9	4	21
9	Ebbe Kronhelm	16	14	4
10	Urban Lagerström	6	8	21

Kölbåtar

1	Hans-åke Johansson	1	1
2	Hans Gustavsson	4	2
3	Tommy Karlsson	3	3
4	Roger Eriksson	5	4
5	Mats Ahlgren	2	8
6	Rolf-E Andersson	6	5
7	Ragnar Yngwe	7	7

Nordisk Folkbåt

1	Dan Yngwe	1	1
2	Eddie Lindquist	2	3
3	Burt-Ch Adolfsson	4	2
4	Lars Svensson	3	4
5	Gösta Nilsson	5	5

Skärgårdskryssare

1	Leif Runman	1	1
2	Hans Augustsson	2	2
3	Thomas Hammarström	3	3
4	Jan Kappel	4	4
5	Bjarne Jessen	6	5
6	Hans Kowalech	5	7

Folkbåtsvisa

Evert Taube

Diktad under gång till Folkbåtsförbundets
konstituerande sammanträde
å Stallmastaregården den 23 Maj 1944

Met : På blomsterkladd kulle satt Hjalmar och Kval...

*På furubyggd folkbåt jag kvader min sång
vid blånande boljornas brus,
när våning och stuga mig tyckes för trang
jag flyr till mitt gungande hus.
Blott sju sextiofyra är längden på skutan,
det räcker åt mej, jag kan vara förutan
en hel del på längden, det kan ni första
när bredden på mitten är två tjugoftva*

*Min folkbåt är rymlig, min folkbåt är trind
men framtill så vass som en kil,
den ligger på kryssen blott tre streck fran vind,
den länsar med sju åtta mil.
Med ett tusen kilo i kölen den gungar
just lagom på vägen och bogsvället slungar
min folkbåt så långt bort i söder och norr
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.*

*Där kan jag servera en middag för sex,
i ruffen ryms fyra också.
Jag slipper att ralta omkring på mitt däck,
på durkar och träll kan jag gå.
I folkbåten sover jag härligt om natten,
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten
och somni utan kluck kan till sjöss jag ej ta
och kluck utan klink kan omofligt uppstå.*

*På furubyggd folkbåt jag kvader min sång
och smeker dess blånande bord,
jag drömmer om fred som skall komma en gång
med frihet för folken i Nord.
Jag seglar då kanske ej långt ner i söder
men styr med min folkbåt till nordiska broder
och sjunger en sång på det friska hav
om båten som furan och järnet oss gav*

RESULTAT OXSS TISDAGSSEGLINGAR 1980.

Även fast det har varit krångligt för ansvarige Gunnar A att få ihop funktionärer, har vi kunnat genomföra årets serie utan alltför många incidenter. Men det måste till en ändring 1981. Hör gärna av er till kappseglingssektionen med konkreta förslag gällande all kappseglings verksamhet.

Skärgårdskryssare

Små havskryssare

1	Hans Augustsson	53 p
2	Jan Kappel	42
3	Thomas Hammarström	31
4	Börje Wikström	27
5	Leif Runman	22
6	P-O Svensson	14
7	Bjarne Jessen	13
8	Per-Olof Gustavsson	8
9	Hans Kowaleck	6
10	Lars Westberg	3

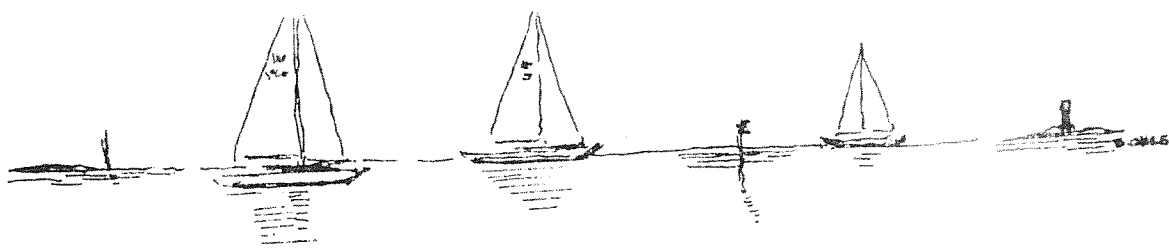
1	Guy Köhler	84 p
2	Björn Wiklund	83
3	Urban Lagerström	77
4	Erik Barkefors	73
5	Burt-Å Adolfsson	66
6	Göran Bengt	52
7	Roger Eriksson	49
8	Benny Johansson	35
9	Roland Skansare	14
10	Thomas Hedman	13

Stora havskr + Express

Kölbåtar

1	Lars Jännebring	62
2	Lars Malmsten	56
3	Ebbe Kronhelm	43
4	Erik Seger	39
5	Ralf Gunnarsson	33
6	Roger Engstrand	25
7	Thomas Björklund	19
8	Sivert Andersson	16
9	Kay Lantz	16
	Lönström/Wilner	16

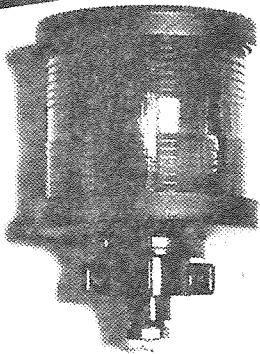
1	Roger Eriksson	105
2	Tommy Karlsson	99
3	Hans Gustavsson	86
4	Dan Yngwe	80
5	Rolf-E Andersson	78
6	Mats Ahlgren	75
7	Eddie Lindquist	57
8	Lars Svensson	54
9	Lars Ekström	42
10	Burt-Ch Adolfsson	37



HÖSTEN ÄR HÄR!

SE ÖVER DINA FÖRTÖJNINGAR OCH LANTERNOR N U

Så här ser
en godkänd
lanterna ut



Från juli 1977 gäller nya regler för lanternorna på din fritidsbåt. Stendjurd är godkända för båtar under 12 meter. Utförlig information om lanternbestämmelserna får du hos oss. Sidolanterna, topplanterna, akterlanterna ca 150.-. Kombinerad styrbords/ babordslanterna ca 175.-



Den
idealiska
brygg-
förtöjningen



Vi har monterat Forsheda effektiva förtöjningsljäder i rejalt Golden Line-tågvirke. Med isplitsad kaus i ena änden. En stark kombination som skyddar din båt i många år. Fix och färdig att använda. Tre storlekar.

Pris med lina från ca 83:-
Utan lina från ca 51:-



Vi är experter
på tågvirke



Det är svårt att välja rätt tågvirke. Allt det här måste du ta hänsyn till: material, fibertyp, utformning, draghållfasthet, tåningsgrad, nötningsgrad, solljusresistens, greppbarhet, färg, dimension, konfektionsring, pris.

Hos oss får du hjälp att välja tågvirket som du bäst behöver!

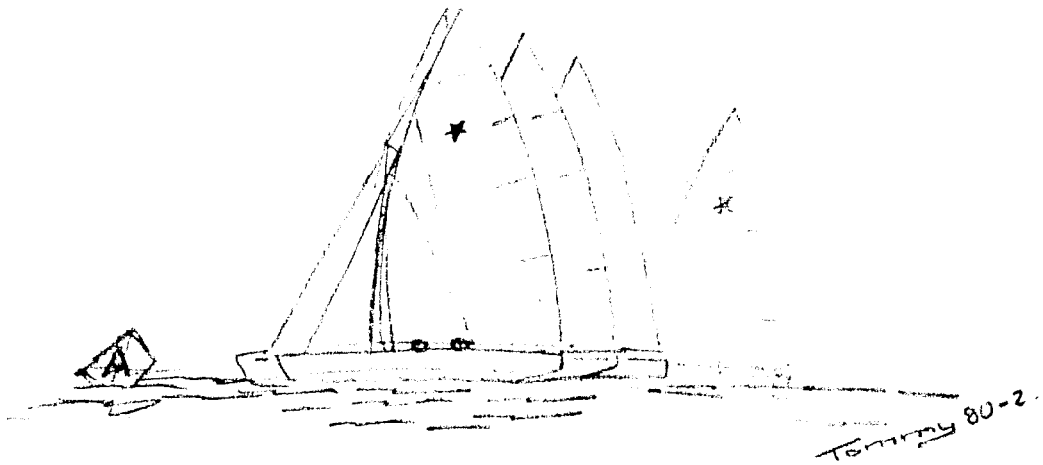


ELIASSONs
JÄRNIA
AKTIEBOLAG

BOX 208
613 01 OXELÖSUND



VID KÖP AV HEL SPOLE
LÄMNAR VI 20% PÅ
METERPRISET



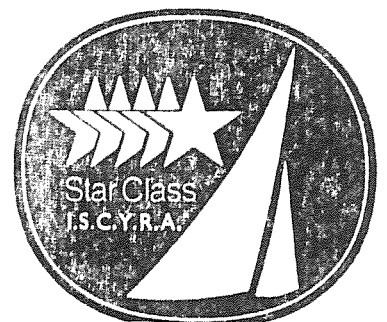
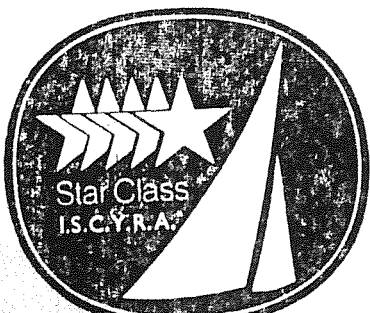
STARBÅTSKVALET 1980

Årets stora begivenhet ute i Östersviken var naturligtvis försommarens OS-kval i Starbåt. Hela svenska eliten samlades utom Pelle Pettersson som av någon anledning uteblev. Teamet för kvalet med Håkan B, Roger E och P-Ö i spetsen hade gjort ett bra förarbete och det mesta flöt klanderfritt. En nyhet för OXSS var att banorna lades med hjälp av radar. Där skall Pelle Borg och Lotskontoret ha ett VÄLDIGT STORT TACK. Deltagarna förvånades över att ALLA banor var PERFEKTA.

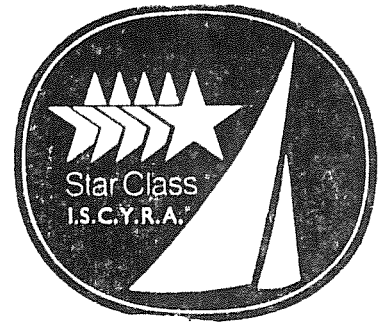
Det fanns mycket som var perfekt: Damerna i serveringen ställdes verkligen på prov men gick ur elddopet med verklig bravur, för att nämna ett exempel: Lördagens båda seglingar blev uppskjutna på grund av tät dimma, med kort varsel trollade damerna fram lunch bestående av gravad strämning. HEDERS.

Som funktionär på banan fick man verkligen sitt lystmäte av finesser och slagdueller. Det är duktiga pojkar och flickor, tydligen inte sista gången dom är här, MR STARE Sune Carlsson vill ju förlägga ett VM eller EM i Oxelösund. Som om inte det skulle räcka som beröm så skickade John Albrechtsson ett personligt tackkort till OXSS efter tävlingarna

Thore



**RASTA
STARBÅTSFLOTTILJ
STOCKHOLM SWEDEN**



Stockholm den 6/6-1980

Rasta Starbåtsflottilj ber att få framföra ett hjärtligt tack för de fina seglingarna och de perfekta arrangemangen vid 10:e distriktets mästerskap.

För Rasta Starbåtsflottilj

[Handwritten signature]
Bane Carlsson
ordf.

980.06.02

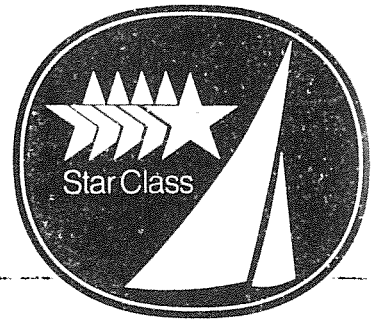
$$\frac{0 \mid X}{5 \mid 5}$$

JOHN ALBRECHTSON

till samtliga som haft med
DN att göra.
ett jätte tack för ambitioner
och perfekta arrangemang på land
och till sjöss.
Kommer gärna tillbaka.

[Handwritten signature]
* 6613

Starlights



ORIGINATED 1911 · ORGANIZED 1922

Starsegelarna

Tackar OXSS o
funktionärer
för utomordentliga
arrangemang vid
OS-Kvalen

Lovorden från
segelarna, där
de gärna kommer
åter till Örd,
spottar till nya
tag.

OXSS tackar o hoppas
kunna hälsa dem åter
på nya seglingar

Sträck på er funktionärer, här har ni
skart på vitt på er duglighet.

P. Q. S.

1980 CHAMPIONSHIP OF THE TENTH DISTRICT Oxelosund, Sweden

1	6251	Peter Sundeln	1	2	1	3	1	6	2	11.7
2	6578	Thomas Lundqvist	2	1	dsq	2	2	10	1	25
3	6613	John Albrechtson	3	4	dsq	1	8	1	9	42.7
4	6471	Olle Johansson	8	6	5	5	5	4	4	57.7
5	6583	Sune Carlsson	9	5	8	7	3	7	5	65.7
6	6547	Stefan Winberg	11	11	7	8	6	3	3	67.1
7	6460	Lars-Erik Molse	5	3	2	4	pms	2	dns	77.7
8	6594	Johan Schroeder	6	10	3	6	16	9	dns	82.1
9	6610	Ulf Blencke	20	15	6	11	7	5	6	84.4
10	6586	Sam Hartikainen	19	21	10	9	4	8	dns	105
11	6623	Kenneth Palmgren	15	7	13	12	11	11	dns	105
12	5960	Gunnar Dahl	13	14	17	19	14	14	8	116
13	6477	Calle Schroeder	4	17	4	10	9	pms	dns	118
14	5998	Hugo Oljemark	12	20	16	14	15	13	dns	126
15	5075	Per-Owe Svensson	24	24	22	16	13	15	7	133
16	6592	Clas Ture Nyberg	26	27	24	18	10	16	dns	157
17	6344	Anders Hoegland	18	18	20	pms	12	12	dns	158
18	5978	Inger Hellman-Ason	22	25	26	21	17	17	dns	164
19	6387	Mats Nyberg	17	16	21	17	dns	dns	dns	191
20	6253	Mats Johansson	10	9	12	dsq	dns	dns	dns	193
21	5982	Boerje Carlsson	25	12	19	20	dns	dns	dns	196
22	6513	Christian Hoegland	16	13	9	pms	dns	dns	dns	200
23	6037	Bjoern Palmquist	14	19	14	dsq	dns	dns	dns	209
24	6190	Thomas Norrman	27	ret	15	13	dns	dns	dns	217
25	6300	Sven-Harry Karlsson	7	8	pms	ret	dns	dns	dns	219
26	6258	Henrik Soederbaum	31	26	25	22	dns	dns	dns	224
27	5393	Jan Andersson	21	23	18	pms	pms	dns	dns	224
28	6051	Staffan Carlens	ret	dns	11	15	dns	dns	dns	230
29	5983	Hans Larsson	28	22	27	dns	dns	dns	dns	239
30	5975	Mats Nystroem	23	ret	23	dns	dns	dns	dns	250
31	6626	Ulf Nilsson	29	dns	28	pms	dns	dns	dns	261
32	5149	Ingemar Westling	30	ret	29	ret	dns	dns	dns	263

The 1980 Tenth District Championship was sailed at Oxelosund Yacht Club, approximately 120 km. south of Stockholm, in cooperation with the Rasta Fleet. All arrangements and activities at sea and ashore were excellent, and all seven races were completed. This yacht club has experienced personnel, a fine club house, and good and reasonable accommodations for the sailors. Courses were accurately set using modern radar technique, and the race results were rapidly recorded and reported by computer.

—T. A.

INTERNATIONAL STAR CLASS
YACHT RACING ASSOCIATION
1545 Waukegan Road
Glenview, Illinois 60025
U. S. A.

NYA MEDLEMMAR 1980 HJARTLIGT VALKOMNA

-38	Nieminen, Pirkko	Nytorosgatan 12	Oxelösund	0155/364 47
-50	Borg, Karl-Evert	Föreningsgatan 20 C	Oxelösund	0155/364 51
-55	Blomberg, Siv	Föreningsgatan 20 C	Oxelösund	0155/364 51
48	Backman Eva	Näsuddsvägen 15 C	Oxelösund	0155/235 17
-59	Ekström, Lars	Thorsgatan 13 A	Oxelösund	0155/348 53
-54	Andersson Lars	Föreningsgatan 25 E	Oxelösund	0155/369 21
-32	Odsvall, Jan	Höglidsvägen 26	Tyresö	08/712 38 93 0155/301 01
-52	Eriksson, Karl-Erik	Frösängsvägen 26	Oxelösund	0155/368 23
-45	Olsson, Jonny	Ahlbergersväg 11 A	Nyköping	0155/
	Osvall, Margaretha	Höglidsvägen 26	Tyresö	08/712 38 93
-57	Gustavsson, Eva	Folkegatan 15	Oxelösund	0155/372 41
-56	Zetterlund, Christer	Frösängsvägen 72	Oxelösund	0155/310 65
-36	Larsson, Royne	Skrakvägen 9	Oxelösund	0155/341 08
-58	Karlsson Agneta	Sandstugan P1 6136	Nyköping	0166/242 75
-46	Karlsson Christer	Frösängsvägen 14	Oxelösund	0155/333 55
-42	Carlsson, Hans	Tällåsstigen 32	Oxelösund	0155/233 17
-65	Lundblad, Henrik	Högvägen 3	Nyköping	0155/100 83
-56	Eriksson, Johan	Sjögatan 22 B	Oxelösund	0155/375 52
-46	Lindell, Gert	Sjöängsvägen 31	Oxelösund	0155/333 10
-57	Jensen, John	Sjögatan 2 C	Oxelösund	0155/376 53
-47	Kviby, Jan	Marsvägen 12	Nyköping	0155/342 68
-56	Malmsten, Mats	Örnvägen 3	Oxelösund	0155/320 96
-51	Alsbro Tomas	Nyponvägen 206	Oxelösund	0155/373 38
-55	Alsbro, Birgitta	Nyponvägen 206	Oxelösund	0155/373 38
-43	Kindstedt, Sven-Olof	Folkegatan 26	Oxelösund	0155/357 51
-47	Vahlén, Per	Rektorsvägen 9	Oxelösund	0155/ --
-48	Lundh, Torbjörn	Vallsundsvägen 166	Oxelösund	0155/346 47
-44	Lundh, Lisbeth	Vallsundsvägen 166	Oxelösund	0155/346 47
-46	Jonsson Björn	Svetsarvägen 10	Stigtomta	0155/279 79
-38	Green Kurt	Snäckvägen 2	Oxelösund	0155/356 42
-55	Pulsa Timo	Oxelögatan 12	Oxelösund	0155/340 67
44	Lindell Ann-Christine	Sjöängsvägen 31	Oxelösund	0155/33310

SÄLJES:

BOMTÄLT TILL NYA M 26 PLUS S 20

MYCKET KRAFTIG STABIL BÅTVAGN PASSANDE
BÅTAR UPP TILL 3 TON, FÖRSEDD MED DRAG-
ANORDNING-TRAKTOR.

TEL: 0155/33344

SÄLJES:

BÅTSKJULSSTÄLLNING I RÖR
4 GÅNGER 12 M

PEKKA NIEMINEN TEL: 36447

Hej

NU ÄR DET TID LÄMNA IN SEGLN
FÖR ÖVERSYN ELLER REPARATION.
KANSKE EN NYINVESTERING ?
KOM UPP NU - I VÅR ÄR DET TRÅNGT OM TID.



SEGEL tillverkade i
OXELÖSUND av ENARS
kan man välja BÄTTRE



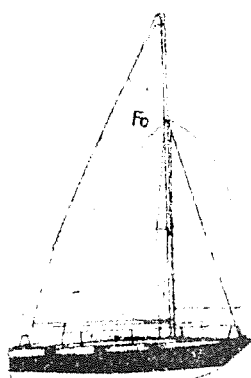
SEGELMAKERI

MASTVÄGEN 19 - TEL. 0155-315 00

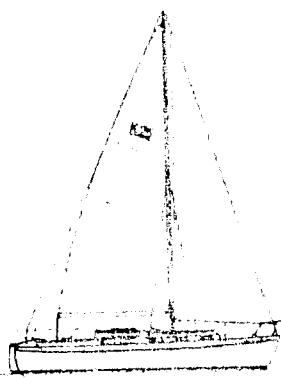
YACHTSEGEL
KAPELL - DYNOR
SPRAYHOODS

Vi satsar kompromisslöst på en kvalitet som är unik. Med kvalitet menar vi nämligen inte bara en snygg inredning. Framför allt tycker vi att kvalitet är sådant som t ex en väl genomtänkt konstruktion av en utbildad konstruktör, kraftigt byggda (händupplagda) skrov (och däck i m m), kölkonstruktioner som är utförda att hålla för grundstötningar även i full fart, ordentliga riggin/boordningar samt välbalanserade kursstabla och snabba båtar.

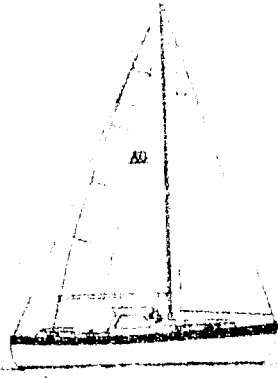
Många Atlantsegelare har valt någon av våra båtar. Många som besöker oss lär sig hur en segelbåt bör vara byggd. Om Du funderar på att köpa segelbåt — börja med ett besök hos oss. Vi ger Dig en grundständig teknisk information och berättar också gärna om våra fördelaktiga finansieringsvillkor samt hur Du genom egna arbetsinsatser kan få ner båt kostnaden till ungefär halva färdigpriset. Kontakta oss och bestämt en tid. Välkommen!



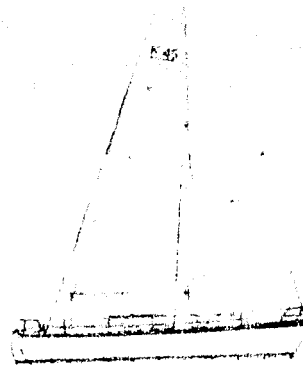
FURIOSO
7,65 x 2,67 x 1,35 m
4 kojer, 26,5 kvm



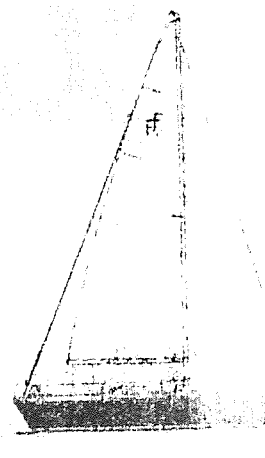
ALLEGRO 27
8,03 x 2,78 x 1,25 m
5 kojer, 28,5 kvm



ADAGIO
8,15 x 2,80 x 1,25 m
6 kojer, 28,5 kvm



ALLEGRO 33
9,81 x 3,33 x 1,50 m
7 kojer, 49 kvm



FORTISSIMO
10,00 x 3,00 x 1,40 m
6 kojer, 48 kvm

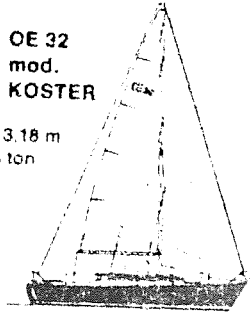
NORLIN MARIN

Box 220
611 01 NYKÖPING
Tel. 0155/855 40

BYGG SJÄLV DIN OLLE ENDERLEIN-båt

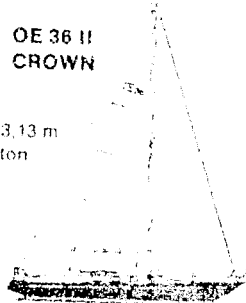
OE 32
mod.
KOSTER

9,89 x 3,18 m
5,8 ton



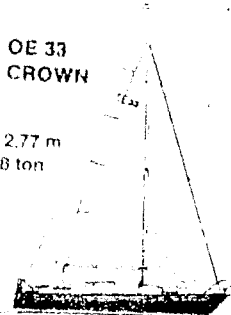
OE 36 II
CROWN

11,07 x 3,13 m
5,8 ton



OE 33
CROWN

10 x 2,77 m
3,6 ton

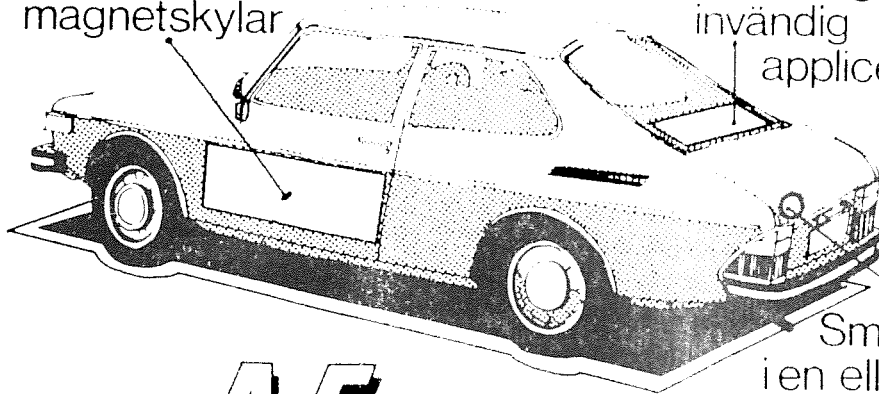


SJÄLVBYGGE under fackkunnig ledning och 80 tim arbetshjälp 1/2-, 3/4- och HELFABRIKAT
Ring 0155-356 80 eller 321 06 AB SUNDSÖRS BÅTBYGGERI Verkstadsgatan 22 613 00 Oxelösund

Självhäftande streamers & skyltar

Självhäftande eller
magnetskyltar

För utvändig eller
invändig
applicering



Sma dekaler,
i en eller flera
färger

Nyscreen

0155 86168 Hamnv.5 NYKÖPING

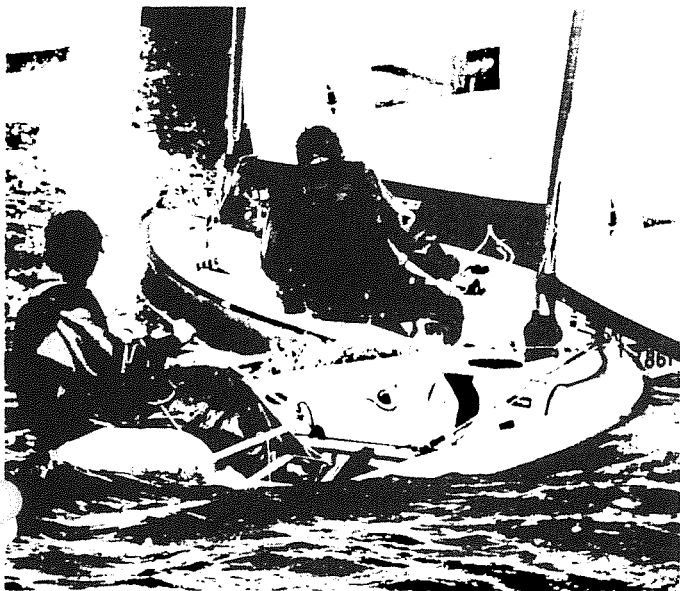
Låt NYSCREEN trycka upp ditt båtnamn!
Du får själv välja färg, storlek och stil.

Regler är inte till för att överträdas.

Har ni glömt att det finns något som heter "fair" inom segelsporten? Vår insändare är bekymrad för tendenser i mygel med båtarna bl a i jolleklasserna där juniorerna snabbt lär sig hur man skall "fixa" saker till förmån för sig själv.

Idrottsutövning av idag har enligt min och många andra äldre idrottsutövares uppfattning fått en tendens att ständigt agera på fel sida av reglerna. Regelboken är inte längre ett rättesnöre för hur man skall utöva sin idrott utan snarare en läsning där man söker efter möjligheter att med slug advokatyr lura tävlingsledning och konkurrenser. Kan man inte finna någon chans att "krypa genom ett hål" i paragraferna så tycks det numera vara riktigt och bra att bryta mot reglerna, bara det inte är allt för märkbart. Detta är en tendens som sakta har ökat under en lång följd av år.

En personliga uppfattning om varför respekten för regler inom idrotten minskar år för år är att idrottskommentatorerna i massmedia direkt talar om för ungdomarna att man i vissa lägen måste ta till regelbrott för att klara sig. I medvetande om sitt ansvar för idrottens utveckling borde dessa herrar tvärtom hårt slå ner på varje form av regelbrott och istället försöka styra det mot mer respekt för regler.



Inom seglingen har denna minskade respekt för regler närmast tagit sig uttryck i försök att kringgå klassreglerna för entypsbåtar och där är utan tvivel våra jolleseglare de största syndarna. Varför det har blivit så är en ganska kuslig bild av dagens idrott. Förmodligen med stöd av redan nämnda journalistmoral får barn och juniorer i vissa kretsar lära sig att leva något litet utanför reglernas ramar. Optimistjolleförbundet, som är ett klassförbund, som är vaket för vad som händer, har försökt, och vad bättre är, försöker stävja det ofog, som en del av dessa unga seglare får lära sig av sina föräldrar genom att kräva mätning av alla jollar vid alla större seglingar.

Det har tidigare förefallit mig överdrivet att ideligen inför större tävlingar mäta en jolle som har ett måtbrev och redan är godkänd. När man emellertid närmare studerar resultaten av dessa kontrollmätningar blir man fundersam. Det är alltför många jollar som åker fast i denna kontroll. Det gäller väl inte så ofta skroven, även om det faktiskt händer, men väl rigggar, segel, centerbord och roder. På något underligt sätt ändrar sig dessa grejor mellan två mätningar. Kan det bero på att mantar chansen att fixa till utrustningen litet? Det är ju i allmänhet så att mätningar vid stora evenemang måste gå snabbt och då kan det fixade kanske slinka med. Det finns ju måtbrev som uppvisats på tävlingsexpeditionen.

Saxat ur Buletinen

Optimistjolleförbundet har rätt. Det måste tydligen mätas ideligen och det måste ske med stor noggrannhet och omsorg. Vad jag personligen undrar och gärna vill ha svar på är om det mäts vid rätt tillfälle. Som det tillgår nu fordras det en stor organisation och det tar mycken tid som kunde användas bättre. Dessutom lägges ansvaret för att jollen mäter in på den arrangerande klubben och dess mätfolk och det måste vara fel att man kan skjuta över ansvaret på någon annan.

Enligt den uppfattning jag så småningom kommit till bör ingen mätning ske förrän efter en regatta. Har någon seglat med en båt som inte mäter in skall båten diskvalificeras. Då ligger ansvaret helt på den tävlande och det torde vara det riktiga. Jag har alldeles klart för mig att många seglare tycker att det känns tryggt att veta att deras jolle mäter in innan de startar och det är naturligtvis sant, men varför man ska slippa att själv ta ansvaret för att man seglar med en godkänd jolle, det förstår jag inte.

Det borde vara så att man själv är ansvarig för att det redskap man använder är regelmässigt, likaväl som man är ansvarig för att man seglar efter de regler som gäller ute på banan. Läger man detta på seglaren genom att mäta efter tävlingen är jag övertygad om att ingen vågar segla med tvivelaktiga jollar. Den som har blivit diskad en gång för felaktig jolle efter en väl genomförd regatta kommer knappast till nästa kappsegling med en jolle som inte mäter in. Jag tror att det vore rätt väg när det gäller att höja regelmoralen.

Seglare hanterar ute på banan en dyrbar utrustning. Så dyr att den i allmänhet gör att man tänker sig för innan man kolliderar med någon annan om det går att undvika. Naturligtvis sker det olyckshändelser och det någon gång med allvarlig skada som följs. Det är beklagligt när så sker, men oftast går det att ordna ansvarsfrågan antingen genom normal protestförhandling eller helt enkelt genom att man gör upp i god sämja då känslan för fair play ute på banan fyller högt ställda krav. Det är när det gäller mätning den behöver en uppräckning, gärna enligt min metod.

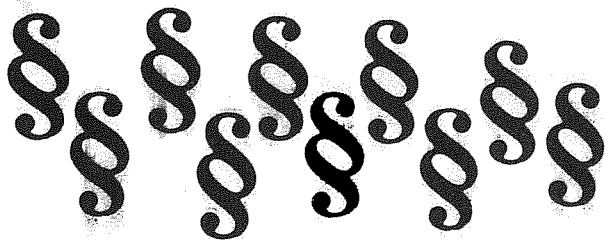
Nåväl, vart jag vill komma är att det borde vara på tiden att införa ett obligatoriskt krav på att varje båt som deltar i kappsegling är försäkrad. Som det nu är finns det båtar som är oförsäkrade och det kan bli bekymmersamt för den som åstadkommer allvarlig skada på annan båt. Så långt som till att tänka på vad som skulle kunna hända om något stort handelsfartyg skulle tvingas väja vill jag inte gå. Det är ett alltför kusligt problem att fundera på.

Så har Du som läser detta Din båt oförsäkrad får Du tänka på det för Dig själv. Borde inte SSF införa en extra regel om försäkringstvång?

Dessutom är det så att alla kollisioner med skada som följd inte kan behandlas i en protestförhandling. Kappseglingsreglerna gäller inte under utseglingen och under väntan på startförfarandet. Även under denna tid kan mycket hända. Vore det inte snart dags att när det gäller stora fält eller många klasser låta kappseglingsreglerna gälla från sjösättning eller avgång från bryggan?

Visserligen kan det innebära extra jobb för protestnämnden men troligtvis skulle det skärpa seglarnas uppmärksamhet under tiden fram till förberedelseskottet. Skadorna före kappseglingen skulle minska och de som trots allt uppstår skulle bli föremål för opartisk utredning.

Bengt Forster



DEN REGELRÄTTA KONSTEN ATT RUNDA ETT MÄRKE - REGEL 42

Regel 42, 43, 44 och 45 ingår i Section C i regelboken, och utgör undantag från reglerna i del IV. Sålunda utgör regel 42 undantag från regel 38 och 37, regel 43 från regel 41, och regel 44 och 45 från regel 36, 37 och 38. Från regel 35 finns inget undantag.

De undantag, som finns i Section C, gäller före de generella reglerna endast i den utsträckning de uttryckligen ger rättigheter och skyldigheter.

Regel 42 är en av de mest använda reglerna och därför mycket betydelsefull.

Det är i praktiken ingen skillnad mellan att runda ett märke eller att passera eller att ta det på en viss sida, vad beträffar de rättigheter och skyldigheter som uppstår på grund av regel 42. Ett märke enligt definitionen har alltid en föreskriven sida, på vilken sida det är obligatoriskt att passera, medan ett hinder inte har en sådan föreskriven sida. Detta är anledningen till att regel 42 gäller för hinder endast om två eller fler båtar avser att runda eller passera ett hinder på samma sida.

Definitionerna av "kiart akterom", "klart förom" och "överlapp" är normalt endast tillämpliga på båtar på samma halsar. Regel 42 är tillämplig även om båtarna seglar för olika halsar, Undantaget är vid kryssmärken.

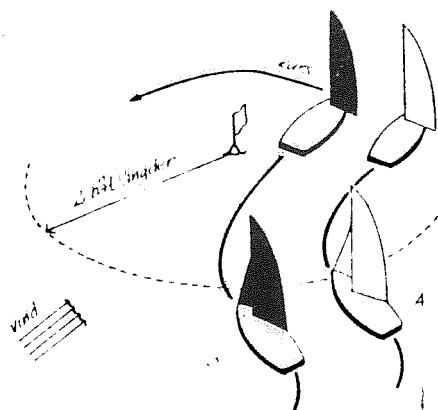
Observera även att regel 42 inte ger en båt på insidan någon rätt till väg. Den ger henne endast plats att runda eller passera märket eller hindret. Följaktligen gäller att om båten på utsidan samtidigt är läbåt, hon behåller sina grundläggande rättigheter enligt regel 37.1 i förhållande till båten på insidan, som då samtidigt är lovartsbåt.

Med "plats" avses den plats en båt på insidan behöver under rådande förhållande och om den hanteras på ett sjömannamässigt sätt för att passera eller runda på ett säkert sätt mellan båten på utsidan och märket eller hindret. Detta innebär alltid att båten på insidan inte har rätt att få all den plats hon vill ha, utan endast normal tillräcklig plats.

Regel 42 omfattar båtar, som står i begrepp att runda eller passera ett märke eller ett hinder. Om ingen av dessa situationer är för handen gäller de vanliga "rätt till väg-reglerna" i del IV.

Regel 42 börjar och slutar då regel 42? Man kan lätt tro att regel 42 blir tillämplig då en överlapp etableras mellan två båtar, som står i begrepp att runda eller passera ett märke. Observera dock att överlapp endast är ett väsentligt moment i regel 42. Detta betyder att två eller flera båtar kan ha överlappat varandra på långt avstånd från märket, kanske ett helt slörben, vilket inte innebär att regel 42, eftersom ingen båt står i begrepp att runda eller passera ett märke, är tillämplig, utan regel 36, 37 eller 38.

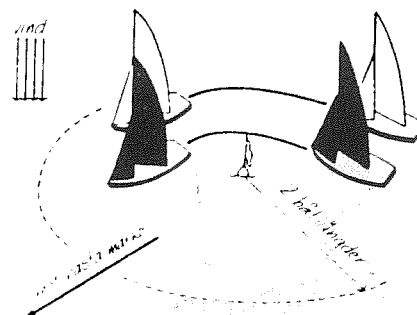
Figur 1.



Den tidpunkt då en båt står i begrepp att runda eller passera ett märke inträder då hon når tvåbåtsavståndet från märket. Det är från denna punkt regel 42 börjar gälla. Ända fram till denna tidpunkt gäller således de vanliga "rätt till väg-reglerna" i del IV (figur 1). Situationen kan illustreras på följande sätt.

Innan båt A når tvåbåtsavståndet har hon rätt att med stöd av regel 38 luffa båten B och båten B är skyldig att besvara luffningen. Så snart båten A når tvåbåtsavståndet och bestämmer sig för att segla mot märket måste hon ge båten B, som är på insidan och överlappande, tillräcklig plats för att passera märket på rätt sida nu innanför A.

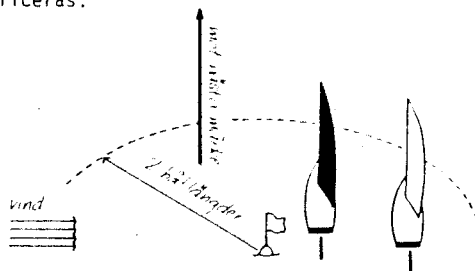
Figur 2.



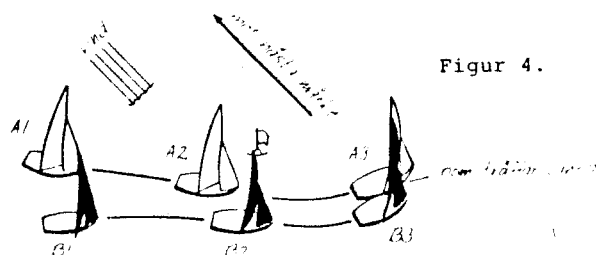
Regel 42 upphör att gälla när märket eller hindret har passerats eller rundats (figur 2), där regel 42 inte längre gäller trots att de är mindre än 2 båt-längder från motet, eftersom de har avslutat sin rundning och är på kurs mot nästa märke. Samma gäller figur 3, där båtarna har passerat märket. Detta är fallet antingen en båt har intagit sin nya tillbörliga kurs mot nästa märke eller har passerat märket. Att ha passerat märket innebär att båten inte längre till någon del har märket tvärs.

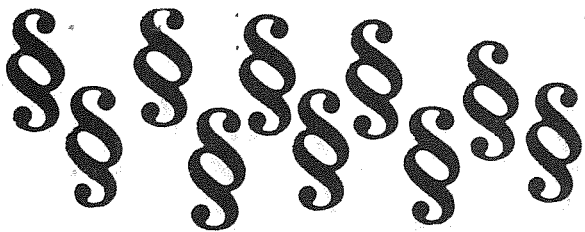
Tveksamhet kan uppstå när båten på insidan istället för att runda och segla mot nästa märke fortsätter på sin ursprungliga kurs. Enligt min uppfattning är det klart att en båt, genom att förfara på detta sätt, avlägsnar sig mer och mer från märket och därför inte har rätt att räkna med en regel, vilken enligt sin definition förutsätter närhet till märket. Denna närhet har emellertid inget med tvåbåtsavståndet att göra. Detta illustreras bra i IYRU:s fall nr 50 (se figur 4). Läbåten B har här givit båten A på insidan, som överlappar B, plats att runda märket. Trots detta fortsätter båten A på insidan förbi märket åtminstone två båt-längder innan hon börjar lova upp i riktning mot nästa märke. Eftersom läbåten B lovar snabbare, uppstår en kollision. I denna situation är regel 42 inte tillämplig utan snarare regel 37, vilket innebär att lovartsbåten A skall diskvalificeras.

Figur 3.



Figur 4.





LUFFNING - ETT FÖRSVARSMEDEL

1961 års kappseglingsregler innebar uttryckligen att "en båt får lova som den behagar för att förhindra en annan båt för samma halsar att passera henne i lovert". Ordalydelsen har sedermera ändrats delvis men avsikten med regeln har alltid förblivit densamma, nämligen att vara en försvarstaktik för en läbåt från att bli täckt av en lovartsbåt och oundvikligen omseglad. Eftersom läbåten blir förfördelad av att bli omseglad, har reglerna givit henne kraftiga försvarsmedel innebärande inte bara rätt att luffa, d v s att ändra kurs i riktning mot vinden ända upp till vindögat, utan också att luffa så som hon behagar, d v s nästan utan några inskränkningar alls.

Enna luffningsrätt inskränks endast av reglerna om tillbörlig kurs i regel 38. Den båt som försöker passera en annan båt i lovert måste vara medveten om vilka risker hon tar och därför vara beredd att svara på en häftig attack från läbåten.

Rätten att luffa som hon behagar har båt klar för om och om båt. Uppmärksamma att på samma halsar är det omöjligt att två läbåtar, utan att överlapp föreligger. Man har således givit den båt som håller på att bli ikappseglad och få en båt överlappande henne i lovert, ett försvar innan någon överlapp har blivit etablerad av den upphinnande båten.

"Att luffa som hon behagar" innebär att den båt klar för om eller läbåt, kan luffa till den yttersta gränsen enligt definitionen på luffning, d v s ändra sin kurs mot vinden ända upp i vindögat och bibehålla denna position. Båt med luffningsrätt kan också hindra den andra båten genom att luffa och till och med hindra henne från att hålla undan och kan dessutom luffa snabbt utan att fundera över hurvida den andra båten har tillräcklig plats att hålla undan på.

Nedanstående fall kan tjäna som exempel:

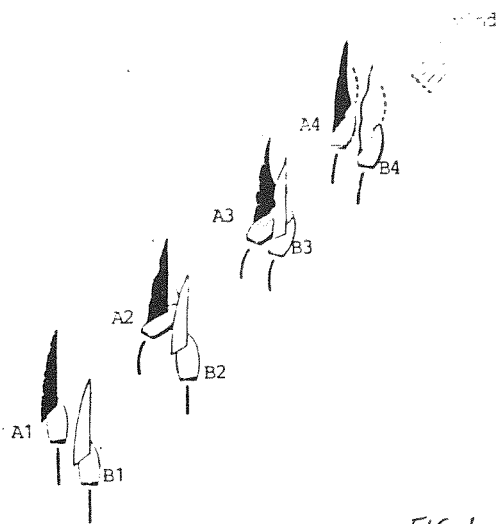


FIG 1.

Två båtar seglar dikt bidevind för samma halsar. A för om och i lä om B. A önskade stagvända trots att hon var så nära och började därför luffa. B som såg A plötsligt komma upp rakt framför henne, ropade till A och började själv lova. A som hörde B:s tillrop, föll av men kollision kunde ändå inte undvikas. B protesterade mot A för brott mot regel 41.1 - byte av halsar. A försvarade sig med att hon inte hade stagvänt alls utan hade endast lovat upp i vindögat, men inte däröver. Juryn som accepterade A:s fakta, konstaterade att A endast hade utnyttjat sin rätt att luffa som hon behagade enligt regel 38.1 och diskvalificerade B, för att inte ha hållit undan enligt regel 37.1 (IYRU nr 58).

Ett annat typiskt exempel är nedanstående.

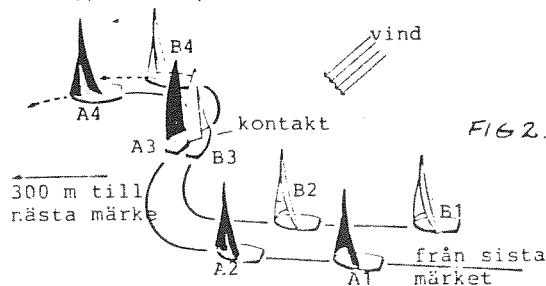


FIG 2.

Två båtar seglar på undanvind för samma halsar med spirade fockar. Medan B etablerade överlapp i lovert om A, tog A ner spirbommen från focken och skrek "jag lovar", och luffade omedelbart B nästan upp i vindögat. B kunde inte hålla undan, utan hennes bom vidrörde A:s däck. Mellan 5 och 10 sekunder passerade mellan tillropet och kontakten. Juryn diskvalificerade B enligt regel 37.1 och konstaterade samtidigt att B i lovert inte fick hindra A:s luff genom att segla för nära A, såvida inte hinder i form av en tredje båt eller något annat, begränsade hennes möjligheter att svara på luffen.

Dessa två fall innehåller alla nödvändiga element för att förstå luffningsregeln. Det återstår bara att konstatera när en båt kan luffa enligt regel 38.

Svaret på denna fråga är "efter det att hon startat och klarat startlinjen". Detta innebär att hon inte bara måste ha skurit startlinjen, enligt definitionen på att starta, utan att också hela båten, utrustningen och besättningen har passerat startlinjen. Före start och innan båt klarat startlinjen på detta sätt, är hennes rätt att luffa reglerad av regel 40 och inte regel 38.

Finns det då inga begränsningar i en båts rätt att luffa enligt regel 38? Försvarstaktiken i regel 38 kan användas av varje båt som uppfyller kravet i regel 38, från det att hon startat och klarat startlinjen överallt och alltid. Enda inskränkningen är de som framgår av regel 42 (Rundning eller passering av märke eller hinder) när den främsta båten passerat 2-båtsavståndet från märket. Så fort märket rundats eller passerats gäller regel 38 utan inskränkning igen.

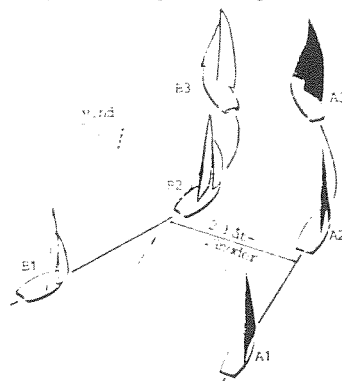


FIG 3.

Enligt regel 38.3 föreligger inte överlapp såvida inte avståndet mellan båtarna är uppenbart kortare än den längre båtens dubbla längd överallt. Härav följer att om avståndet mellan båtarna är mer än 2 sådana båtlängder, regel 38 inte gäller, utan endast regel 37. I figur 3 har A i position 1 i egenskap av läbåt, rätt att fortsätta stadigt på sin kurs, och B lovartbåt, som seglar fortare på skärande kurs, måste hålla undan enligt regel 37. När B kommer inom 2-båtslängder, måste hon se upp med risken att A begagnar sig av sin rätt enligt regel 38, att ändra kurs och börja luffa som hon behagar för att hindra att B passerar henne i lovert.

Detta avstånd av 2-båtslängder är inte avsett att vara en gräns mellan regel 37.1 och 38 i den meningen att båt som på skärande kurs möter annan båt för samma halsar i lovert om sig, kan så snart hon etablerat överlapp inom 2-båtslängders avstånd, börja luffa som hon behagar. Läbåten måste då antingen segla stadigt på sin skärande kurs och lo-

(forts.)

(Forts. "Regelkommissionen")

varrtsbåten måste då ovillkorligen hålla undan, eller när läbåten kommit på en parallell kurs med lovartsbåten kan hon luffa enligt regel 38.2 upp till men inte över sin tillbörliga kurs. Anledningen till detta är att obegränsad luffning endast är tillåten som ett försvarsmiddel mot båt som försöker passera i lovart och får inte användas av varje båt som närmar sig från lä.

Observera också att enligt regel 38.3 gäller att den överlapp som föreligger mellan 2 båtar när den ledande båten startar, skall anses som en ny överlapp som började vid det tillfället. Eftersom regel 38 endast omfattar vad som inträffar efter det att båt startat och klarat startlinjen, är det inte så märkvärdigt att ingenting som inträffat dessförinnan omfattas av regeln.

Regelkommittén
Göran Petersson

LUFFNING - REGEL 38.4

Enligt regel 38.4 gäller att i tvivelaktiga fall läbåten får anta att den har rätt att lova om rorsman på lovartsbåten ej har ropat "mast tvärs" eller annat uttryck av samma innebörd. Läbåten måste rätta sig efter sådant anrop. Anser den det oerättigt är dess enda utväg att protestera.

Betyder detta att uttrycket "i tvivelaktiga fall" innebär att lovartsbåten måste besvara en luff oavsett om hon ansåg att läbåten hade rätt att luffa eller, enligt regelns bokstav, endast när tvivel föreligger. Denna fråga har besvarats av RYA på följande sätt. Lovartsbåt underlåter att besvara läbåtens luff på egen risk. Enligt regel 38.4 kan lovartsbåten undvika denna risk genom att svara och förbehålla sig rätten att protestera.

I ett av IYRU nyligen publicerat fall uppkom denna fråga. se figur 1.

B etablerade i lätt väder överlapp i lovart om A från klar akterom. Båda båtarna seglade för babords halsar och B nästan dubbelt så fort som A. A luffade och B svarade. När B ropade "mast tvärs" till A slutade A luffa och började segla stadig kurs som var över hennes tillbörliga kurs, men A fortsatte att luffa. På grund härav uppstod kollision mellan båtarna. A:s pulpit träffade B i höjd med sittbrunnen.

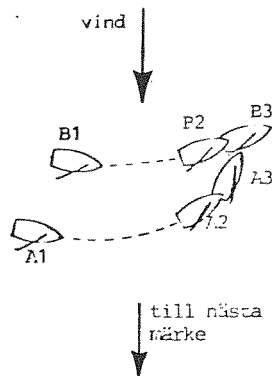


FIG 1.

Juryn uttalade att enligt regel 38.2, läbåtens rätt att luffa inträffar när båtarnas inbördes positioner när den punkt när lovartsbåten har uppnått "mast tvärs". Regel 38.4 är tillämplig endast när tvivel föreligger huruvida denna punkt har blivit uppnådd. I de fall där fakta inte tillåter någon tveksamhet utan klart visar att lovartsbåten faktiskt uppnått "mast tvärs", är regel 38.4 inte tillämplig och det spelar då heller ingen roll om lovartsbåten ropar "mast tvärs" eller ej.

I ovanstående fall ansågs att med hänsyn till kollisionspunkten mellan båtarna, det vara klart fastlagt att B hade nått ett läge väl för om mast tvärs före tidpunkten för kontakten. Detta hade inträffat i så god tid att det måste ha varit uppenbart för A. Det föreligger således ingen tveksamhet att A:s luffningsrätt hade upphört enligt regel 38.2 och att hon därför hade brutit mot denna regel, genom att underlåta att falla av till tillbörlig kurs.

Samma är förhållandet i exemplet i figur 2, där två båtar seglade dikt bidevind. A passerade B i lovart på väg mot

första märket. B seglade högre i vinden än A och därför saktare. A svarade på B:s luff men när A var för om mast tvärs, luffade B igen och liket på A:s storsegel vidrörde B:s förstag. A ropade inte mast tvärs. Juryn diskvalificerade B för att ha seglat högre än tillbörlig kurs när A:s rorsman var för om mast tvärs. Juryn konstaterade också att det inte kunde ha förelegat någon tvekan att B hade förlorat sin luffningsrätt vid tidpunkten för vidrörningen. Anledningen

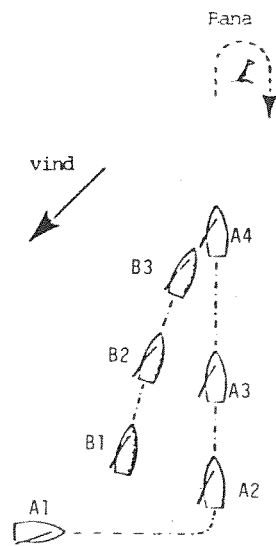


FIG 2.

Anledningen till att anrop infördes i regel 38 var att man ville minska argumentering och protester. Detta måste också präglats tolkningen av regeln. Den båt som inte bevakar sina rättigheter genom anrop i rätt tid, förtjänar liten hänsyn. Det är lätt för rorsmannen i lovartsbåten att se när han uppnår "mast tvärs"-läget. A andra sidan är det svårt för rorsman i läbåten att se när denna situation uppkommer. Läbåtens rorsman måste därför lita på och styras av ett anrop för att veta när han har förlorat sin luffningsrätt.

I regel är ett anrop onödigt när läbåten etablerat överlapp från klar akterom. Skulle emellertid överlapp vara resultatet av skärande kurser, stagvändning eller gipp, skall läbåten vara fri från ansvar om rorsman på lovartsbåten:

som uppnår "mast tvärs"-läge underlåter anrop, antingen innan läbåten börjar luffa eller i det ögonblick hon börjar luffa. Underlåtenhet att uppmärksamma en luffning är ingen ursäkt för att inte svara på den eller för att inte anropa.

som uppnår "mast-tvärs"-position under en luff underlåter att anropa i tid, så att läbåten kan falla av innan kollision inträffar.

Den lovartsbåt som underlåter att anropa, som anropar för sent eller som inte ger läbåten tillräcklig plats att falla av och som följaktligen hindrar läbåtens luff, kan man endast rekommendera att utgå i enlighet med sin skyldighet enligt regel 33.

Regelkommittén
Göran Petersson

Köp dina produkter hos företag som är medlemmar i "SAIL POOL-SWEDEN". Då stöder Du också Svenska Seglarförbundets elitsatsning inför OS 1980.



SVENSKA MÄSTERSKAP I NORDISK FOLKBÅT VADSTENA 6/7 - 10/7 1980

I årets SM deltog F 934 med Sigbritt och Dan samt F 1199 med Eddie, Burt-Å och Åke

Erfarenheter sedan SM 76 på samma ställe var att Vadstena är en mycket trevlig stad, Vättern är en väldigt knepig sjö och att Göta Kanal är mycket vacker att färdas i

Ovanstående stämde till hundra procent. Kanalresan med åtta andra folkbåtar och en Maxi var fantastisk. Vadstena med 64 st F i vallgraven vid slottet samt sol hela veckan kunde göra vilken turistintendent som helst grön av avund.

Vinden på Vättern började lite försiktigt, 0-4 m/s två dagar, 5-8 m/s två dagar. Dock mycket ojämna vridningar som snuvade kustborna ibland (Oxelösundsseglare med mor som gast borta i hårda vindar)

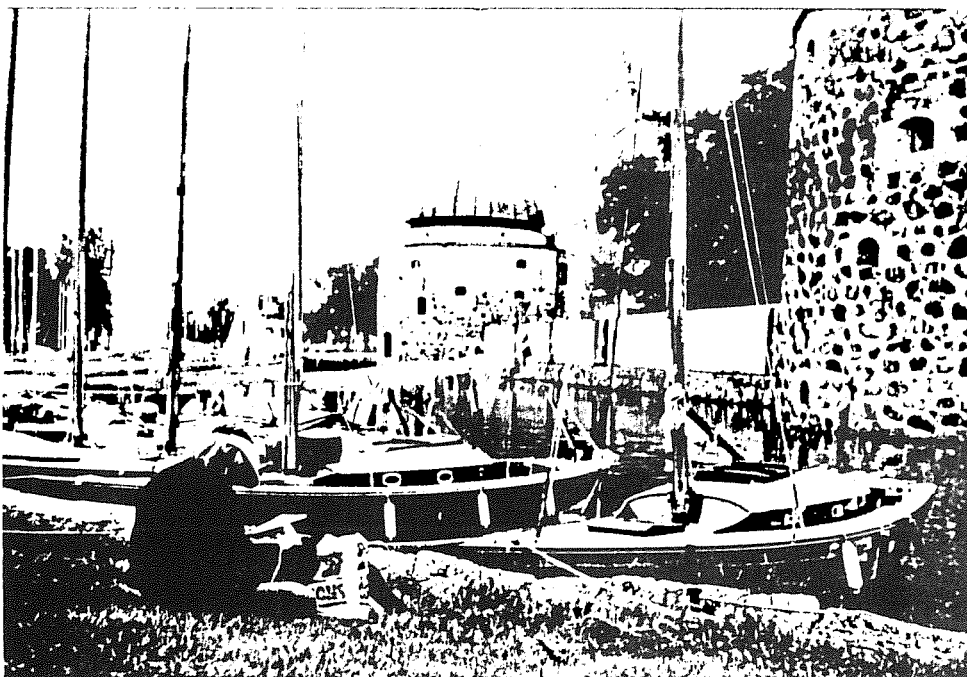
Bernt Andersson, Stenungssund vann sitt andra SM före Göran Andersson Marstrand. F 934 ordnade till en 19:e plats. (Låg faktiskt tvåa efter två segl.)

F 1199 kom 34:a efter en jämn serie.

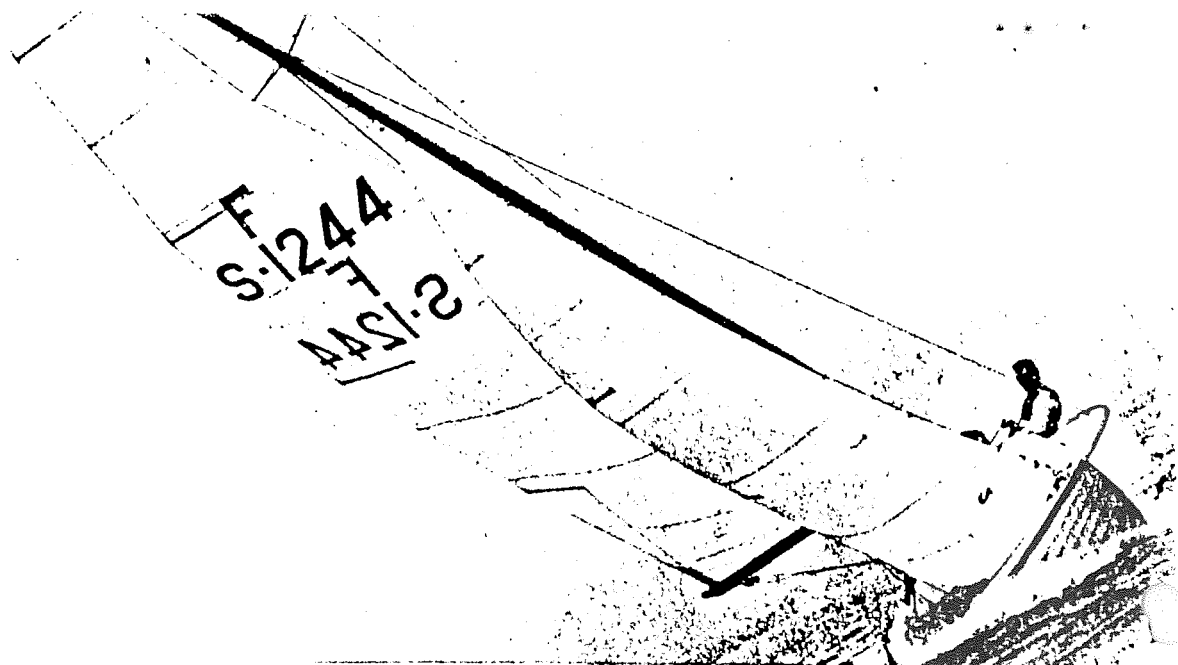
32 träbåtar och 32 plastbåtar deltog. Fartskillnaden mellan trä och plast ej på visbar. Västkusten vann även fotbollsturneringen, slog Ostkusten i finalen, Vättern kom trea och sist Sydkusten.

Efter ett toppen SM satsar nu folkbåtsgänget på MARSTRAND 81

SIGBRITT och DAN.



VADSTENA
HAMN

F

RANKING REGION BRÄVIKEN

<u>BÅT NR</u>	<u>RORSMAN</u>	<u>KLUBB</u>	<u>PLAC</u>
934	DAN YNGWE	OXSS	1
963	GUNNAR THUNBERG	NQBK	2
1278	BENNY KARLSSON	NYSS	3
1199	EDDIE LINDQUIST	OXSS	4
1107	LASSE SVENSSON	OXSS	5
1304	PELLE BORG	OXSS	6
791	SÖLVE YNGWE	OXSS	7
1008	GÖSTA NILSSON	OXSS	8
1263	FREDRIK HAMNSTRÖM	OXSS	9
785	KARL KARELL	OXSS	10
976	OLLE CLAESSON	NYSS	11
1185	PER ARNE PETERSSON	NYSS	12
473	LARS PETERSSON	NYSS	13
1047	KLAS GÖRAN LARSSON	OXSS	14
510	HENRY SVALIN	NYSS	15
228	HÅKAN KLASSON	NYSS	16
562	ROBERT HÖLLEBAUER	OXSS	17



UTSTÄLLNINGEN **BÅTSPORT 80**

14-15-16 november

BATSPORT 80 är höstens utflyktsmål för Dig och Din familj!
Dina båtänner kommer också, det vet vi, för alltsedan starten
med BATSPORT 73 har ca 40.000 pers besökt våra mässor.

I ett lagom stort format visar vi givetvis segel- och motorbåtar,
men även mängder av prylar och tillbehör, segel, bräddor och
mycket annat.

Du har kanske sett större mässor? Det har vi också, men skall
sanningen fram så har vi aldrig orkat se allt i Stockholm, Göte-
borg, London eller Helsingfors. BÅTSPORT 80 är lagom för en dag!
Ta med familjen på höstens trevligaste dagsutflykt!



BRÅVIKENS SEGELSÄLLSKAP

Mässhallarna ligger intill E4

