

606

Racing

Svenska 606-Förbundets tidning

Nytt internationellt
diskussionsforum
på nätet

Nyfiken på grannen
Vilket material
använder våra stjärnor

Gammal eller ny båt
Vi hjälper dig i valet och kvalet



Ordföranden om 2004

Tack alla seglare för en fin säsong! Det är ganska fantastiskt få ta del av vad alla skickliga och hängivna funktionärer hos de arrangerande klubbarna åstadkommer och att se hur många duktiga seglare som hela tiden dras till 606-klassen. Även om en del gamla rävar varit frånvarande, tagit barnpaus eller rent av lämnat vidare båten, är det många som är 606:an trogna. En del som kanske vilat sig i form har återkommit – välkomna tillbaka! Störst har tillväxten varit i Finland och många tror att den trenden kommer att bestå ett tag. Men vi i Sverige och Danmark ska väl ge dem en match även i det avseendet?

Jag hoppas att vi ska kunna vässa oss lite när det gäller rekryteringen av yngre 606-seglare framöver. Vi i styrelsen kommer att jobba en del med den frågan, men tar förstås tacksam emot förslag och insatser från er alla. Det finns många klubbåtar och privata båtar runt om i landet som är kappseglingsskapabla och det vore så roligt att se dem på vattnet i större utsträckning. Låt oss hjälpas åt att uppmuntra alla vi känner att komma med på åtminstone någon av de olika regattorna. Och när det gäller ungdomar att försöka se till att de känner sig välkomna och att vi mår om dem.

Den sittande styrelsen hade förra året som en inkörningsperiod för att lära sig hur det hela fungerar. Nu är vi uppvärmda och kavlar upp ärmarna. Försiktig förnyelse av kappseglingsskalendern för nästa år, lite tradition, lite nytt. Och den nya webbplatsen skall bli uppdaterad oftare. Webben är överlägsen för att kostnadseffektivt och snabbt nå ut med aktuell information och med möjlighet till återkoppling. Vår tanke är att prioritera webbplatsen för sådant som har en aktualitet eller har ett allmänintresse. Där kan ni medlemmar också nå varandra och oss genom diskussionsforumet. Vi har tackat ja till danska förbundets förslag att använda deras forum istället för att ha ett

eget - globalisering, ni vet. Tidningen passar bättre för reportage och som minnesdokument med bildkavakader, kommentarer och skvaller.



Nu rundar vi av den här säsongen, kurar ihop i vintermörkret och tar sikte på nästa år. Vi ses!

Pelle Nihlmark

Pelle Nihlmark SWE-868

Ordförande Svenska 606-förbundet

Innehåll

Mek	.....4-6	SM-reportaget	..16-17
Bygga om båten		Helena Lindström om att	
Gammal eller ny: Får hjälp med ditt val av båt		torrsegla	
Tell Tales	.....7	Finland	..18-22
Medlemsnytt och skvaller		Allt om Baltic-Race, NM, FM	
		Ålänningarnas framgångsrecept	
Danmark	.....8-10	Bokhyllan	.....23
Reportage & Nya diskussionsforumet		Sailing Smart - Buddy Melges	
Rysaren Tjörn Runt	..11-13	Profilen	.....25
		Patrik Nilsson i intervju	
Stor materialenkät	..14-15	Förbundet	.....27
		Kontaktinfo och nyheter i kort	



Att bygga om en 606:a

"Att jobba med plast är äckligt!", "Det kommer att ta hemskt mycket tid", "Ett enkelskrov är alldeles för dåligt", "Självlänsarna i ett enkelskrov fungerar aldrig", "Ska du göra det själv?" Kommentarererna var många om 606:or, men till slut började min plan om "Hexan facelift" ta form. Till slut struntade jag i vad alla sa och satte vinkelslipen i båten...

Av: Anna Pernestål

Varför bygga om båten

Med en dubbelbotten hamnar självlänsarna ovanför vattenytan och båtens skrov blir styvare. Men samtidigt måste man enligt klassregeln öka båtens totalvikt (med 15 kg), man flyttar upp båtens tyngdpunkt och om man kappsejars vill båten gärna lägga sig upp och ner och blir svår att hålla på rätt köl eftersom den största delen av flytkropparna hamnar längst ner mot botten av skrovet.

Jag anser att den största fördelen med ett ombyggt skrov, att konstruktionen blir styvare, är så pass övervägande att det är värt arbetet. Ett enkelt skrov är vekt, och framför allt när riggen spänns trycks masten neråt och vanten drar i skrovsidorerna uppåt och inåt. På en enkelbottnad båt kan man inte få tillräcklig spänning i vanten. När man försöker dra mer i vantskruvarna händer ingenting med spänningen i vanten. Det är skrovet som ger vika. Det skulle vara intressant att faktiskt mäta hur mycket ett enkelskrov ändrar form då riggen belastas.

Bygga själv eller köpa färdig innermodul

Det är en svår fråga. En båt med den köpta innermodulen kan vara enklare att sälja, eftersom den är "varumärkes-stämplad". Det är känt precis hur konstruktionen ser ut och vilka material som ingår. Flera gamla båtar har byggts om mer eller mindre bra, och det är svårt att veta hur en båt faktiskt ser ut under durken.

Innermodulen är konstruerad så att man lyfter av däck för att montera i den, men det ska (enligt vissa källor) gå att dela den och sätta i den utan att ta av däck. Jag har inga egna erfarenheter av den, så det får andra berätta om!

Med innermodulen borde en gammal båt kunna bli lika bra som en ny tillverkad båt, MEN... med en noggrann konstruktion och noggrant arbete kan en egen design bli ännu bättre. Man kan använda sina egna tankar om hållfasthet, konstruktion och materialval.

Jag blev många gånger avrådd från att bygga om min 606: a själv, och framför allt från att börja från "scratch", men ef-

tersom jag är envis och ingenjör satte jag mig ner med penna och papper och började fundera. Det tog tid att få projektet färdigt. Jag hade turen att hitta en bra och hyfsat varm lokal att bygga i, med mycket proffsig hjälp från erfarna båtbyggare nära till hands.

Lite knep

Ta bort allt gammalt i båten! Allt ska bort! Allt man inte tar bort är extra vikt. Lättast är att gå på vinkelslipen. Det är dammigt, skitigt och äckligt, men går relativt snabbt. Lätt duggregn eller fuktig luft är ett bra väder om man är ute, eftersom det håller nere dammet.

Jag valde att ta loss kölen, dels för att båten skulle bli enklare att arbeta med och dels för att jag tänkte ge även kölen ett "face lift". Jag planerade också för att vända upp och ner på båten för att göra i ordning botten på den. Jämfört med att slipa botten underifrån är det en fröjd att göra det när båten ligger upp och ner.

Att ta loss kölen var inga problem. Bara att surra den i trailern, lossa kölbultarna och lyfta skrovet.

När kölen och den gamla inredningen är borta blir skrovet mycket mjukt. Det kan då vara en fördel att ha kvar däck på båten, eftersom det ger åtminstone lite stabilitet.

Det finns nu två saker att tänka på: Uppallningen av båten. Det kan man göra till exempel genom att hänga upp skrovet i band, eller bygga en ställning i exempelvis spånskivor. Använder man band måste man ha stora kontaktytor och se till att spänningen i banden inte trycker och deformerar skrovet.

Håll koll på botten! När man börjar riva loss gamla saker i båten släpper man på spänningar som har bildats under de runt 30 år som plasten har hårdnat. Det betyder att botten kan ändra form. Det kan man till exempel kontrollera med ett ri, en lång böjlig ribba, som man kan lägga ut med botten. Botten får absolut inte bli konkav någonstans. Det är långsamt.

Nästa problem är att få den nya durken på rätt nivå. Jag skaffade ett billigt vattenpass med laser från Jula,

cirka 300 kronor. Det ställdes upp på ett stativ, så att laserstrålen gick över däckets på båten. Tanken är att den nya durken ska bli parallell med planet som laserstrålen bildar, se figuren nedan. Måtten F2 och A2 är givna i klassregeln. Sedan får man justera skrovet och vaggan den ligger i med till exempel klossar så att måtten F1 och A1 stämmer - mät på både styrbord och babord sida. Genom att använda laserplanet som referens får man enkelt den nya durken plan och på rätt nivå. När båten väl är på plats är det dags att börja bygga. Enligt klassreglerna får man ha tre bottenstockar och två långsgående förstärkningar, så kallade stringers. Eftersom ett av problemen med 606 är att masten pressar durken neråt samtidigt som vanten drar skorvsidorna uppåt och inåt, det vill man förstärka. Därför bör en bottenstock placeras under maststötten, vid vanten. I övrigt är det kölen som utsätter skrovet för störst påfrestningar, och bottenstockarna bör placeras i närheten av kölbultarna för att hålla kölen på plats.

Småknep

Håll koll på vikten! Det finns en lista över viktfordelningen för de nybyggda båtarna. Det kan vara bra att hålla sig till den, så vet man att bygget blir åtminstone lika bra som de nybygg-

da båtarna.

Gör ordentliga gropar vid självlänsarna, eller alternativt små väggar som kan stoppa vattnet, annars kommer vattnet i sittbrunnen bara fara förbi och inte rinna ut.

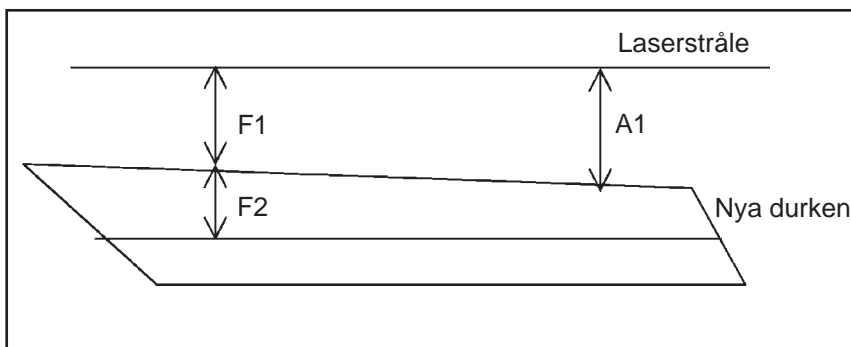
När man väl har byggt upp bottenstockar och stringers är det ganska listigt att göra i ordning durken i delar och sedan lägga i de hela delarna på bottenstockarna.

Och så lite om tiden... Jo, det tar tid! Att riva ut det gamla var relativt snart gjort, även om det var skitigt och äckligt. Det som har tagit längst tid för mig är att mäta in allting, att lösa problemen som uppstår under tiden, och att bygga mallar. Även bottenstockar och stringers tog sin tid. När väl de är på plats och sitter fast ordentligt har arbetet med durken rullat på relativt bra.

Det var lite knep, och kanske lite inspiration, till att bygga om sin båt själv. Om jag har ångrat mig... nja... det var skitigt, plast är äckligt, det tog mycket tid, men det var roligt och lärorikt. Återstår att se hur snabb båten verkligen blev nästa sommar! Jag diskuterar gärna konstruktionen mer i detalj, hör bara av dig i så fall.

Text: Anna Pernestål, SWE-107

Foto: Kjell Pernestål



Man kan använda ett vattenpass med laser för att passa in den nya durken. Måtten är enkla genom att man låter laserstrålen lysa på ett måttband som man håller i lod från punkten man vill mäta från. Summan $F1+F2$ är lika stor som $A1+A2$.



"Skitigt arbete att rensa bort allt gammalt. Det är bra att göra det ute, och särskilt när luften är lite fuktig."



Anna Pernestål (vänster) med kompis Sara Strandell mäter in med laserinstrument.

Att riva ut det gamla var relativt snart gjort, menar Anna. Det som har tagit längst tid var att mäta in allting, att lösa problemen som uppstår under tiden, och att bygga mallar.

Gammal ombyggd eller ny båt

Tomas Skålén hjälper dig med valet

Jag är nu inne på min tredje 606:a sedan jag började i klassen 1994.

Jag startade med SWE-314 som då inte var ombyggd och seglade första säsongen utan innermodul. Därefter byggde jag, med hjälp av en lokal plastare, om båten. Detta innebar ju en revolution i hårt väder. I brist på erfarenhet så blev denna båt lite för tung samt att man efter några år i båten kom fram till nya lösningar som innebar att det började bli många hål efter alla flyttade beslag.

Så 1997 sålde jag denna båt och köpte en ny från Åland, SWE-833. Denna båt hade ingen optimerad köl utan bara en bra finish. Denna båt seglade jag 1998-2002 med ett antal hyfsade resultat bland annat en fjärde och sjätte plats på SM.

Eftersom man aldrig blir riktigt nöjd samt att jag tyckte att trenden i klassen började gå emot att fler och fler skaffade nya båtar så bestämde jag mig att gå emot trenden och köpa en gammal båt och renovera den.

På hösten 2002 köpte jag SWE-349 som aldrig varit kappseglad och satte kaprondden i den. Jag lade ner en del energi på att slipa ur överflödig topcoat som originaltillverkaren verka-

de ha hållt i båten i stället för att rolla på den. Denna gång köpte jag en färdig innermodul från Åland som jag plastade i. Detta resulterade i en båt som hamnade mycket nära minivikten. Denna gång valde jag också att lägga ner ett antal timmar på att slipa och spackla kölén enligt Pelle Lindells mallar; jag kan däremot inte påstå att detta har haft någon märkbar betydelse. Denna båt har jag nu seglat i två säsonger också den med hyfsade resultat i form av första och andra plats på NM samt andra och tredje på FM.

Vad är då konklusionen av detta?

Observera att nedanstående kommentarer absolut inte är vetenskapligt belagda utan bara vad jag kommit fram till under tio-års seglande i 606.

Jag tror att vi i 606-klassen är otroligt lyckligt lottade; jag tror nämligen inte att det spelar någon som helst roll om man seglar en gammal eller ny båt och detta är mycket bra för klassens framtid.

Tomas Skålén, SWE-349

Faktorer som har betydelse för kappseglingsresultatet

- Att båten ligger inom 25 kg från minvikt
- Att båten har bra finish på skrov, köl och roder
- Segel som inte är seglade mer än två säsonger
- I övrigt funktionellt utrustad
- Allra viktigast – timmar i båten!

Faktorer som har mindre betydelse

- Årsmodell på båt
- Årsmodell och fabrikat på mast
- ”Optimerad” kölprofil

Bygga om - Roligt men tar tid

Att bygga om en gammal båt är något för den som har tid och intresset för att göra det där lilla extra.

Man skall inte sticka under stol med att bygga om en gammal båt tar tid, men det är oftast inte det man tror som tar längst tid. Att ta av däck och kapa ur den gamla innerlinern går ganska snabbt och att plasta i den nya innermodulen - om man köper en färdig - går också ganska bra. Nej, det är putsjobbet som tar mest tid. Dels att slipa båten ren invändigt men framförallt att fixa finishen utvändigt.

Ofta när man bygger om en gammal båt så utgår man ifrån ett vrak vilket innebär att kölén måste blästras och spacklas

för att få bra finish. Ofta så finns där många lager gammal bottenfärg som skall bort för att sedan kunna måla på nytt. Sedan har vi den roligaste biten, att sätta dit alla nya beslag och fundera över smarta lösningar.

Jag vill inte skrämman den som har funderat över att bygga om en gammal båt. Jag vill bara göra er beredda på att det tar tid, men det är också mycket roligt och framförallt så kan resultatet bli minst lika bra som att köpa en ny båt.

Tomas Skålén, SWE-349

Tja, den som trott att 606-klassen är på nedgång har tagit rejält miste. I stället har under tiden flera av förbundets medlemmar jobbat hårt för att stärka 606-tillväxten.

Ett stort Grattis till Dacil och Gösta Ullman till lille **Einar**, Helena och Peter Lindström till **Rebecka**, Lena och Pelle Linder-Söderberg till **Wilbur**, Anna-Karin Stridh och Ulf Andrén till tjejen **Linn** och Sissi och Håkan Torhult till **Ebba**! Planerna smids redan för att köra i gång en 606-segelskola år 2014!



Linn's mamma Anna-Karin föreslår införandet av ett för-månligt stödmedlemskap för bebisar.



Kapten Krill, här på en något för stor båt.

Ny ansvarig för Ost-regionen är **Kristian Hertzberg**, 26 år från Södertälje i Stockholm. Kristian efterträder **Håkan Karlsson**. Tack Håkan för en fantastisk insats! Kristian, också kallad "Kapten Krill", är anställd skeppare på en Oyster, 66-fotare. Hans meriter talar sitt eget språk: SM-Guld i Safir, 2 klass-segrar från Gotland Runt, en 1:a placering på rikscupen 2003, en 4:e plats på Express-SM.

- Jag har som målsättning att bevara och stärka Stockholms starka position inom klassen samt att bidra till att vi skall öka deltagar-antalet på både träning och kappsegling.

Också nytt i förbundet är **Lena och Pelle Linder-Söderberg**.

- Vi kom fram till att januari var den optimala tiden för förlösning med tanke på att jag som gravid skulle kunna segla hela säsongen 2003 och även att barnet skulle växt till sig lagom för bortlämning till barnvakter säsongen 2004. Pelle sålde sin Express och vi var båtlösa en hel vecka!!!

SWE-203 köptes raskt in, så vi följande helg hade något att putsa på! Vi är otroligt nöjda med vårt val av båt, 606:an. Dessutom har vi nog aldrig träffat så många trevliga seglare i någon annan klass, varav alldeles för många visat sig vara riktigt duktiga seglare.

Lena har närmast seglat X99 och J80, Pelle flerskrovsbåtar, Express, NF, X-99 och J80.



Wilbur har redan med gott resultat test-seglat i ruffen på Islinge-fjärden.



Kollegorna **Anja Kullberg** och **Jonas Annell** har i höstas slagit till på SWE-229.

- Någon hade berättat för mig att 606 är en stor klass med bra stämning, så vi började inventera marknaden - och terrorisera en mycket hjälpsam Skälén med frågor, berättar Jonas som har seglat Smaragd tidigare, medan Anja är ägare till en Albin Cumulus.

- Vi trivs jättebra i klassen! De flesta har verkligen gjort sitt bästa för att man skall känna sig välkommen! Det enda vi har saknat hittills är ett träningstillfälle när man kan byta mellan båtarna och få en erfaren 606-seglare ombord.

Staffan Ek, ny regionsansvarig för Syd, har tagit sin uppgift på yttersta allvar och försöker nu värva österriska seglare till 606-klassen.

- Jag har seglat 606 mer eller mindre aktivt sedan 1994, de senaste åren varvat, med Expresssegling, men framöver kommer det bli koncentration på 606. Med mitt engagemang som kontaktperson har jag som målsättning att åter försöka öka antalet 606:or som tränar och tävlar aktivt.

Staffan nås enklast via mail: staffan_ek@yahoo.com.



Blev ansvaret för stort? Staffan Ek, nybliven regionsansvarig för Syd, har flyttat till Villach i Österrike.

Dansk Klasse mesterskab 2004

Stilleleg på Esrum Sø

Lørdag

Fælles morgenmad kl. 8.00 og skippermøde kl. 9.00 med oprids af week-endens program.

Første sejlads blev startet på slaget 10.00, og pga. en meget effektiv afvikling af sejladsene var der kl. cirka 15 gennemført 4 gode sejlads på forholdsvis korte op-ned baner med 3 opkryds.

Hele dagen forekom forholdsvis stabil vind cirka 3-4 m/s, dog med de karakteristiske Esrum Sø forhold, hvor der forekommer meget isolerede drejninger og vindhuller/-pust.

Dommeren havde åbenbart en forkærlighed for ekstremt korte startlinier. Dette gav tæt og hård kamp om fri vind, hvilket i de første starter var forholdsvis sjovt og spændende. Det fjernede dog valgmuligheden om man ville tage kampen hvor fordelene lå eller om man ville gå efter den sikre start i den anden. Et resultat af de tætte starter var dog, at vi i flere sejlads så nogle flotte come-backs af topsejlerne fra den tunge del af feltet til gode placeringer.

Efter 4. sejlads førte DEN 528 med et enkelt point over DEN 517. Fra 4. til 12. plads lå 8 både kun adskilt af ialt 10 point, så det meste af feltet havde virkelig noget at sejle om på sidstedagen.

Kl. 15.30 var alle både i havn og havde rigget af og vi kunne hygge os med snak på kajen indtil den planlagte grillaften.

Søndag

Planen for søndag var at gennemføre 2 sejlads med kun to opkryds, men til gengæld med nogle længere ben der ville give mulighed for lidt flere taktiske overvejelser end lørdagens korte baner.

Der var fin mellemvind på vej ud til banen og den holdt da også nogenlunde lige indtil nogle få minutter efter starten af

5. sejlads. Derefter blev resten af sejladsen gennemført i 0-1 m/s, og alt hvad der lignede et vindsystem var forsvundet og afløst af sporadiske pust.

Også 6. sejlads blev gennemført i noget der lignede en stor lodtrækning. Først blev feltet strukket langt ud med stor spredning ved topmærket. Takket være en brise kommende bagfra var hele feltet samlet igen ved bundmærket, hvor det stort set var rundingen der afgjorde sejladsen, da mållinien på den afkortede bane herefter kunne holdes op.

Samlet set et godt afviklet stævne med den rigtige vinder, der lå i spidsen fra start til slut.



Inde blæste sedlere ved fadølsanlægget i Voroingborg.

Foto: Kim Elmegaard

Vi havde håbet at der igen i år kunne have deltaget en 3-4 stykker fra Sverige, da vi ved placeringen af stævnet havde prøvet at tage hensyn til SM kalenderen. Desværre var svensk deltagelse begrænset til Anna med besætning i SWE 456 der havde taget turen fra Simrishamn. Tak til dem for deltagelsen!

Sjællands Mesterskab 2004 Snekken Sejlklub Vordingborg Hård vind sjoppede legen

Om lørdagen gennemførtes 3 gode sejlads i meget varierende vind-/vejrforhold, mens søndagens 2 sejlads desværre måtte afblæses da middelvinden oversteg den fastsatte grænse på 12 m/s.

Det konstateredes at Esrum drengene igen suverænt ledte feltet an, på trods af udebane-handikap. De 2 klubbåde fra Snekken kæmpede bravt dagen igennem, og vi håber de har fået endnu mere blod på tanden til at fortsætte 606 sejladsene.

Desværre blev stævnet ramt af 3 sene afbud, men de 8 deltagende både havde fornøjelsen af et meget vel planlagt stævne, og vi takker Snekken Sejlklub for arrangementet og ser frem til næste år, hvor vi forhåbentlig kan lokke nogle af områdets andre klubbåde til at lege med.

Vellyuket klubmesterskab og ranglistestævne på Hellerup Sejlklub

På en dejlig sensommerdag den 4. september var mødt 11 606'ere op til stævne i Hellerup.

Morgenen startede ud med nærmest havblik, men inden 1. start havde der rejst sig en ganske dejlig stabil brise som holdt sig gennem hele dagen og gav rigtig gode sejlforhold.

1. start sattes igang kl. 11.00 og kl. 16.00 var der gennemført 5 rigtig gode og reelle sejlads. Igen stod Hellerup Sejlklub for at afvikle sejladsene super professionelt og effektivt, så fra 606 klubben et stort tak for at måtte deltage i deres klubmesterskab, og vi håber at lejligheden byder sig igen de næste sæsoner.

Resultatmæssigt var Esrum sejlerne igen suveræne, men afstanden ned til næste gruppe er ikke overvældende stor. På trods af den meget markante klubopdeling i resultatlisten, var Hellerup sejlerne faktisk ganske godt med, når deres efterhånden lidt nedslidte både tages i betragtning.

Se komplette resultater på www.606.dk



Gyserstarter til DM:
"De ekstremt korte startlinier gav
tæt og hård kamp om fri vind, hvil-
ket i de første starter var for-
holdsvis sjovt og spændende."
Billeder fra DM på Esrum Sø.

Foto: Sejlklub Esrum Sø



"De svenske besætninger som
ikke kunne løsrive sig fra
midsommersnapsen gik glip af
et tæt og spændende DM."



"De svage vinde om søndagen
gjorde de to sejlads til rent
lotteri."

Tre lande ét forum - 606 forum Nordic

Ud fra en ide om at samle den direkte kommunikation mellem de tre landes 606 sejlere på ét sted, har vi taget initiativ til at oprette et fælles nordisk forum...og det er startet.

Et af de første vigtige emner er allerede taget op og omhandler noget så vigtigt som skal nordisk mesterskaber eksistere eller skal vi have noget nyt! Kig ind på det nordiske forum og deltag i diskussionen, men forummet skulle gerne bruges til meget andet.

Der kan diskuteres tekniske løsninger og udveksles erfaringer fra sejler til sejler, hvilket kan være med til at hjælpe specielt nye sejlere på vej i 606-klassen.

Der kan indlægges beretninger fra de forskellige stævner og her tænker jeg specielt på klassemesterskaberne, som vil være ideelle at skrive om i sådanne forums. Ikke kun de "officielle" beretninger skulle vises her, men også synspunkter/beretning fra enkelte besætninger som kunne have lyst til at give sin mening med!

Der kan fortælles om gode ferieture og andre oplevelser med 606'eren

Gode tips om hvor man kan købe godt udstyr til ens kære båd. Informationer vedr. stævner findes normalt på de respektive hjemmesider, men i forummet kan "stemningen loddes" blandt de andre 606 sejlere, og evt. benyttes som gæstebørs hvis det er svært at samle en besætning.

Et af de bedste salgsargumenter vi i Danmark kan få for 606 klassen, vil være hvis der til Danmarks Mesterskabet deltager nogle flere sejlere fra Sverige og evt. Finland. Dette er vigtigt for os, da det er med til at hæve kvaliteten på selve mesterskabet, men også 606 klassens image hos de danske sejlere, for derved i sidste ende at åbne øjnene hos de danske sejlere for denne dejlige klassebåd.

Vi håber at forummet kan yde et lille bidrag til at skabe en bedre fornemmelse af samhørighed mellem de tre landes 606 sejlere, så vi med tiden igen får større interesse i hinandens stævner.

Der er links til forummet fra både www.606.dk og www.606.fi, og den svenske hjemmeside vil også i løbet af kort tid linke til det fælles forum, og vi vil gerne fra Dansk 606 klub opfordre folk til at benytte forummet så meget som muligt !

Den danske bestyrelse - kontaktinformation

Den danske be-

Formand
Mikkel West-Nielsen
Email: west-nielsen@hotmail.com
Telefon: 4112 1570

Kasserer
Ole Matzen
Email: matzen@mknet.dk

Formand
Mikkel West-Nielsen
Email: west-nielsen@hotmail.com
Telefon: 4112 1570

Kasserer
Ole Matzen
Email: matzen@mknet.dk
Telefon: 5478 3039

Webmaster
Karsten Normand Sørensen
Email: karsten@normand-toftelund.dk
Telefon: 4466 7270

Teknisk konsulent
Michael Kjær
Email: kong_kjaer@hotmail.dk
Telefon: 8633 6656

Webmaster
Karsten Normand Sørensen

TJÖRN RUNT 2004

Båt: Monark 606
Medelvind: 12 m/s
Våghöjd: 2 m

Starten gick bra. Vi kom iväg fint, men efter ett tag så såg vi hur Forslundarna susade förbi och försvann i fjärran. Mycket bra jobbat, grattis till tredje platsen!

Vi fortsatte och kämpade mot vågor och vind ned genom Hakfjorden och ut till Åstol. När vi mötte de andra vid stagvändningarna, så har vi inte tappat för mycket. Ibland har vi även plockat in och gått förbi. Någon gång diskuterade vi att vi skulle vända men eftersom det fungerade, så fortsatte vi.

Vid Eggskär vid ön Bratten så händer det, som inte får hända! Mellangasten Lasse och jag hänger i samma hängband, och vid en planerad stagvändning lossnar bandet i infästningen och Lasse och jag åker i vattnet. Förgästen Rosse observerade inte detta i första taget utan ser med fasa hur båten är på väg mot klipporna. Vi skriker och Rosse som är vår hjälte tar tag i båten och styr undan!

Rosse försöker styra upp för att plocka upp oss, men vågorna är för höga. Hon får styra iväg, så att inte båten far upp mot ön.

Jaha, där ligger vi och guppar som Michelin-gubbar och kan inget göra. Andra båtar ser vår belägenhet och larmar. Efter ett tag plockar kustbevakningen upp oss. Båten åker efter Rosse, som ensam seglar ned mot Kyrkesund i 1,5 m höga vågor. Efter lite svårigheter att komma intill båten så hoppar vi ombord och fortsätter. På den här slören får vi uppleva vattenplaningar, så att man bara skriker av förtjusning. Genom Kyrkesund åter vi vår matsäck och pustar ut för nu är det värsta över tänker vi alla tyst för oss själva.

Längre fram skall vi in i Stigfjorden och planerar en gipp från en klockren plattläns. Det blåser ordentligt och i mina tankar far en önskan att istället för gippen göra en stagvändning. Men i lovart har vi en annan båt rätt nära oss, så plats för stag-

”Ett vansinnigt projekt? Kanske!”

vändning kan vi glömma. Vi gippar alldeles för okontrollerat och båten gör en rolltackling. Kapsejsningen är ett faktum! Nu är vi vattnet alla tre. Vi ställer oss på kölen och båten kommer snällt upp, men när vi klättrar ombord så välter hon en andra gång. Upp igen och nu tar vi ner storen, vilket gör båten lite stabilare. För andra gången får vi hjälp, men den här gången av sjöräddningssällskapet som bogserar oss i lä så att vi kan ösa ur vattnet och röja i båten. Vi fortsätter men nu är vi ordentligt försiktiga och seglar mot mål på bara focken.



Polly med gästerna Rosse och Lasse.

Vansinnigt projekt? Kanske! Men hur skall man annars skaffa sig erfarenheter utan att uppleva dem. Dessutom har vi lärt oss ofantligt mycket.

Vid kapsejsningen måste storen ner.

Man måste ösa minst tio spannar innan man kan fortsätta och helst innan hela besättningen är ombord. Släng ut fastknutna tampar som man kan hålla sig i under tiden.

Större självlänsar?

Inspektionsluckor måste vara gängade, ej några med bajonetttfatning.

Hängbandens fastsättning måste göras säkrare

Polly Malmberg, SWE-424

Läs mer på nästa sida!

Åmål har rekordet

Till sommaren går SM i Åmål vid Vänern.

1996 var senast som 606-klassen besökte Åmål för SM. De av er som var med då kommer säkert ihåg rekorddeltagandet, inte mindre än 80 båtar på startlinjen, helt fantastiskt!

Är det något vi kan sträva efter att nå igen?

Det kanske blir svårt men målsättningen är helt klart att bryta trenden och öka antalet deltagare till nivån över 60 startande.

Vad har då lilla Åmål att erbjuda

Till att börja med så gör litenheten att du har nära till allt. Oavsett om du bor på stadshotellet, vandrarhemmet eller i campingstugor så har du mindre än fem minuters gångavstånd till hamnen där det kommer att finnas servering, aftersail och, för de som är vakna, nattclub.

Dessutom så finns mycket fina och strömfria seglingsvatten inom mindre än två sjömil utsegling och en mycket erfaren tävlingsledning. Klubben har stor erfarenhet av att arrangera stora mästerskap vilket borgar för bra arrangemang både på vattnet och i land!

Åmål ligger dessutom inte så långt bort som många tror. Från Stockholm är det 38 mil, från Göteborg är det 18 mil och från Malmö är det 45 mil.

Och sist men inte minst så är vi idag sex stycken 606:or i klubben.

Jag kommer att fortsätta att hålla er uppdaterade med information om det fortlöpande arbetet inför SM 2005

Tomas Skälén, SWE-349



Foto: Rick Tomlinson

Den kvällen var det inget som stoppade oss

Håkan Forslund om Tjörn Runt

Eftersom ingen av våra gäster kunde delta bestämde min bror Peter och jag, att segla ihop. Peter hade väl en dålig dag då detta bestämdes, eftersom han var generös nog att erbjuda sig att gasta ombord på SWE-871, MXtreme/Valkyria. Jag tror nog att han ångrade detta senare.

På fredag morgonen gav vi oss iväg och när vi kom fram på gick "Lilla Tjörn Runt" som bäst, där Optimister och andra jollar hade fullt sjå att kryssa sig förbi under Stenungsundsbron där det blåste apa, och som om det inte räckte var det motströmt. Jag har sett bättre VMG, men de små var tappra och gav inte upp.

Sjösättningen gick bra, och efter moget övervägande låg vi kvar vid båtklubben utan att åka ut och känna på vattnen.

Fredagskvällen var lugn - det kunde ni väl aldrig tro - då vi "torrseglade" banan på sjökortet för att försöka hitta lämpligaste väg. Det är inte så lätt att försöka orientera sig när man aldrig sett öarna i verkligheten, men det visade sig senare att vi ändå skulle ha god nytta av denna planering.

Morgonen därefter var det tidig frukost, vi fixade ett par mackor som matsäck, fyra liter dricka samt packade stipulerad säkerhetsutrustning såsom ficklampor och mistlur. Allt packades i plastpåse och stuvades ned i "kölfickan".

Det blåste frisk, även om det vid denna tid knappast var mer än cirka 8m/s. Men innan vi lade ut såg vi 60-fots trimaranen GoreTex komma tillbaka med skörat storsegel. Måste varit snöpligt då förutsättningarna för att slå banrekordet knappast kunde bli bättre.

Nåväl, vi kom iväg men bestämde oss för att utträtta somliga behov i en vik i lä innan vi gav oss ut mot startområdet. Väl avklarad styrde vi utåt igen då vi hörde ett skrapljud under ett par sekunder mot båten, jag tittade åt sidan för att se om det var grunt, men bara "grått hav". I nästa ögonblick ser jag ett rör i ögonvrån. Ur vattnet sticker det upp 30 cm av ett 3 tums järnrör av modellen byggnadsställning, och detta rör hade vi förstås kört på. "Fasen" tänkte jag, det där är ju tillräckligt för

att köra hål i skrovet. Men vid närmare besiktning visade det sig att det bara blivit en gelcoat-repa. Visserligen 2,5 meter lång och mycket irriterande för estet-ögat, men inget allvarligt för hållfastheten.

Vi kommer ut till startområdet väster om Stenungsön och "rekar" innan för att hitta lämpligaste startläge. Inget svårt beslut, klar lovartsfördel vid högersidan då vinden är sydvästlig, och dessutom är vi minsta båt, så vi ville ju inte bli överkörda av de större snabbare båtarna.

Det var trångt i starten, men vi låg längst i lovart även om en annan 606:a "tog starten" nästan en båtlängd framför oss.

**"Denna segling var nog
en av de häftigaste jag
varit med om!"**

Det var ju jag och inte Peter som startade.

Nåväl, vi kom iväg bra och tog den andra 606:an på ren båt-fart efter ett par minuter. Vi hade bra koll på Patrik och Thomas och vi kom iväg bättre än dem vilket gav en viss tillfredställelse.

Första vägvalet kom efter en dryg sjömil seglande då man kan välja att gå endera sidan om L. Brattön. Vi siktade mot västra sidan, men såg snart att våra värsta konkurrenter Patrik och Thomas valde östra sidan varför vi snabbt ändrade beslutet. Bakom ön gick vi något nära där det var vindlä och där passerade grabbarna och gick förbi. Rutinerat? Knappast! Strax därefter kom vinden. Nu ökade vinden till ca 8-12 m/s och det blev besvärligare att segla. Vindarna var "trasiga" efter alla stora båtar och nedslag från land. Inte så lätt, då vinden skiftade väldigt i styrka och riktning, vi fick ett par vindpuffar från sidan som lätt kunde slagit omkull båten om vi inte hade släppt skoten. Och nu kommer nästa 606:a ikapp. SWE-248 med Ola Christiansson och hans besättning går

förbi på ren båt fart. Uppenbarligen hade vi fartproblem, och vi skulle kunna skylla på att de var tre man ombord, men dessvärre gick även Patrik och Thomas fortare. Kryssen fortsatte och här kunde man välja att gå nära Tjörn och få sjö-lä eller gå på ostsidan på Hakefjorden och kanske hitta renare vindar. Tyvärr valde vi att inte gå nära Tjörn vilket skulle visa sig vara felaktigt vägval. Först när vi seglat cirka tre femte delar av Hakefjorden anslöt vi oss i deras kölvatten. Tyvärr hade vi tappat många minuter på detta felaktiga vägval. Det var bara att bita i och köra vidare och lyckligtvis kändes det som att vi fick upp farten mot slutet. Kortslag ned mot Marstrandsfjorden, och här började havssjön märkas. Kändes ändå rätt skönt med lite renare vindar. Solen skiner, havet kommer in utifrån och det är vackert!

Vi passerar Dyrön och Åstol med alla vita hus. Sträcker förbi Tjörnekalv och ligger här precis bakom Oskarssons Accent. De har gått bra på kryssen ned, men nu när det sträcker, håller vi samma fart. Här får vi också möjlighet att göra ett klipp. Patrik och Thomas väljer att gå en västligare väg, men Peters och min "torrsegling" kvällen innan resulterade i att vi ville gå en inre väg mellan skären vid Flatholmen. Vi hade nog missat den avfarten om det inte varit för ett par andra båtar som visade vägen. Och detta var vår lycka i duellen oss emellan!

Precis innan passagen vid Klädesholmen ligger vi på halv-vind. Nu börjar det gå fort, falla i en våg, få upp båten i planing, och sedan höja tillbaka och hålla farten så länge som det



Varje år seglar ett tusental båtar runt ön Tjörn utanför Marstrand.

går genom att burka allt vad som går och skota och styra. Höga sjöar gör att det stänker, man ser ingenting emellanåt. Jag frågar rätt ut i luften vid ett tillfälle då jag styrt endast med hjälp av balanssinnet i 10-15 sekunder, "är det någon som ser nåt?" "Näe" får jag till svar framifrån, och vi båda garvar som bara den. Vilken upplevelse!

Nästa "kick" är när vi får någon minuts "vila" när vi passerar sundet vid Klädesholmen. Vi surfar in i sundet med cirka tio knop i en våg. I sundet känns det som att hamna i en vik i Söderhavet. Där sitter folk på klipporna och vi blir mottagna av applåder, det var en energikick utan like. Äntligen kan vi ställa oss upp efter dryga tre timmars burkande non-stop för att vila och sträcka på benen. På en vanlig bansegling med många stagvändningar och undanvindar däremellan sitter kläder och burkbrallor perfekt, men nu efter tre timmars burkande har allt åkt ned nedanför knäna. Grenen på regnbrallorna sitter i höjd med vaderna, och lattorna i hängbrallorna sitter i höjd med knäna. Det går inte att böja på knäna. Men känslan när vi kommer in i detta lugna sund, får applåderna, hinner dra upp brallorna igen, det var som att ladda kroppen med kärnbränsle. "Nu jävlar skall vi i kapp de andra 606:orna". "Hinner jag röka?", frågar Peter. "Försök!" svarar jag med ett ironiskt leende, och någon sekund därefter är vi ute i infernot igen.

Passagen vidare mellan skären var spännande med trånga passager, grynnor och bränningar som skummade bara 50-talet meter iväg. När vi närmade oss där vägarna korsades igen seglade vi mellan två bränningar där vattnet var alldeles vitt av all luft som skummat ned i havet. Vilken magnifik upplevelse!

När vi sedan ansluter till de som gått yttre vägen visar det sig att vi passerat Patrik och Thomas, nu börjar det kännas riktigt bra! En 606:a kvar, vårt hopp stod till att de var tre, vi var två och nu skulle det surfas!

Halvvinden fortsatte norrut och vi kapade avståndet ytterligare in mot Kyrkesund. Väl inne var vi oroliga att vi skulle fastna i något bleke, men lyckades hålla samma fart som de stora "pjäxorna". De höll farten tack vare dödvikt medan vi accelererade snabbare i de små vindilarna som fanns i sundet. På vägen ut kunde man välja ett spår mellan en liten ö och Tjörn som vi upplevde som närmare. Vi vann nog något på det och avståndet kortades ytterligare till Christiansson & Co. Nu var det bara någon halv sjömil kvar till rundningen vid nordvästra Tjörn och vidare åkning med spinnaker. Väl där kom spinnakern upp relativt snabbt och nu började vi åka. Det blåste nog uppemot 15 sekundmeter i byarna, och jag styrde rätt försiktigt för att inte riskera att välta runt. Men vi gick fort och det dröjde inte länge förrän vi var ikapp Christiansson. Nu fick även de upp spinnakern, men till vår lycka höll de inte samma båt fart. Efter Kälkerön var det dags för första gippen som gick sådär, trassel med blåsan och en reva upptill. "Fasen" ska spinnakern gå sönder nu när vi äntligen ligger först bland 606:orna? Nu var jag orolig, "Peter, hur länge håller den där luckan" frågade jag. "Den håller!" sade han självsäkert. "Så f... heller" tänkte jag för mig själv, och styrde så försiktigt jag kunde för att inte riskera att spinnakern skulle falla in och

Den populäraste åskådarplatsen är Kyrkesund. Cirka 30 000 åskådare brukar se på tävlingen.

fylla igen med en smäll och ytterligare belasta den.

Vi fortsätter, dags för nästa gipp. Jag slänger över storen. Pang! Där gick kicken, dubbel 6 mm spectra går rätt av. Nu blir det helt andra laster i seglen och vi är mycket nära att kinesa. Men vi lyckades balansera upp båten, ta ned spinnakern, laga kicken hjälpligt, innan spinnakern kommer upp igen.

Målrakan är otrolig. Spinnakern håller fortfarande, och nu har vi distanserat de närmaste konkurrenterna. H-båtar och andra passerar på löpande band, fotografer och filmkameror här och där - det är man inte direkt van vid - och vi dansar lekandes fram i 10-15 knop utför vågorna och går i mål efter nära fem timmars segling. Vilken känsla! Denna segling är nog en av de häftigaste jag varit med om!

Efter att ha sansat oss något, tagit ned spinnakern, skruvar vi upp luckan till kölfacket för att fylla i rorsmansförklaringen som ligger i plastpåsen med allt annat. Konstaterar att stuvfacket är upp till bredden fylld med vatten och stänger igen. Vi blir bjudna på en Jäger av en snäll medsegelare i en annan båt som inser att vi nog behöver en. En kompis vinkar in oss på deras landställe i Skåpesund där han ger oss en öl i ena handen och ett färskt ostron i den andra handen. Jag har mått sämre!

Senare kommer vi tillbaka till Stenungsund och konstaterar att vi vann vår grupp och kom trea totalt. Den kvällen var det inte mycket som stoppade oss!

Text: Håkan Forslund
Foto: Rick Tomlinson
www.rick-tomlinson.com

Inte någon annans business - Materialläran

För första gången kan vi nu presentera vad som gäller i utrustning för SM:s bästa båtar.

606-Racing satte ihop en enkät, där de första 15 båtarna i årets SM fick svara på ett antal frågor. Samtliga svar syns i tabellen här nedan.

Kan man då dra några slutsatser av detta underlag?

Det är några saker som sticker ut mer än andra. Majoriteten av båtarna använder Benn's till sin rigg. Kompassen kommer från Tacktick Micro, vilken är digital. Ungefär 80 procent av båtarna har stor och fock från i år, 2004. När det gäller segelmakare är det jämt mellan Gran och North. Även Elvström finns representerad. Endast en båt av de 15 hade tre personer i besättningen och den totala besättningsvikten var i genomsnitt 166 kilo. Man kan se att båtarna ligger några kilo över klassregelns minimivikt som är på 555 kilo. Tolv av båtarna är yngre än åtta år.

I denna enkät ingick även att bland alternativen - ny båt, nya segel, optimerad köl, optimerat roder, kompass, optimerad besättning och välpolerad köl - välja ut vad som var det allra viktigaste för respektive besättning på SM. Det var åtta stycken som svarade att en optimal besättning är det viktigaste. Fem stycken tyckte att nya segel är det viktigaste. En, vi själva, tyckte att det var viktigast att ha en kompass ombord. En sak som alla missade utom en, och som inte ens fanns med som alternativ i enkäten, var att det viktigaste faktiskt är att "Ha Kul"!!

I enkäten ingick även vad man tyckte var bra och dåligt med årets SM. Besättningarna hade lite olika svar på detta. Många

tyckte att man skulle ha seglat två varv i stället för tre varv på grund av att banlängden endast var på en timme. Det skulle ha medfört längre banben. Tävlingsledningen fick en del kritik för att i något fall vara obeslutsam och ivrig att få iväg starten. Också för att de använde "Black flag" onödigt tidigt i startproceduren. Någon tyckte att man skulle ha lagt banan längre ut. Ett antal tyckte att det var synd att man inte hade något organiserat "After sail" med "Daily first" prisutdelning. Fler deltagare stod på önskelistan hos någon.

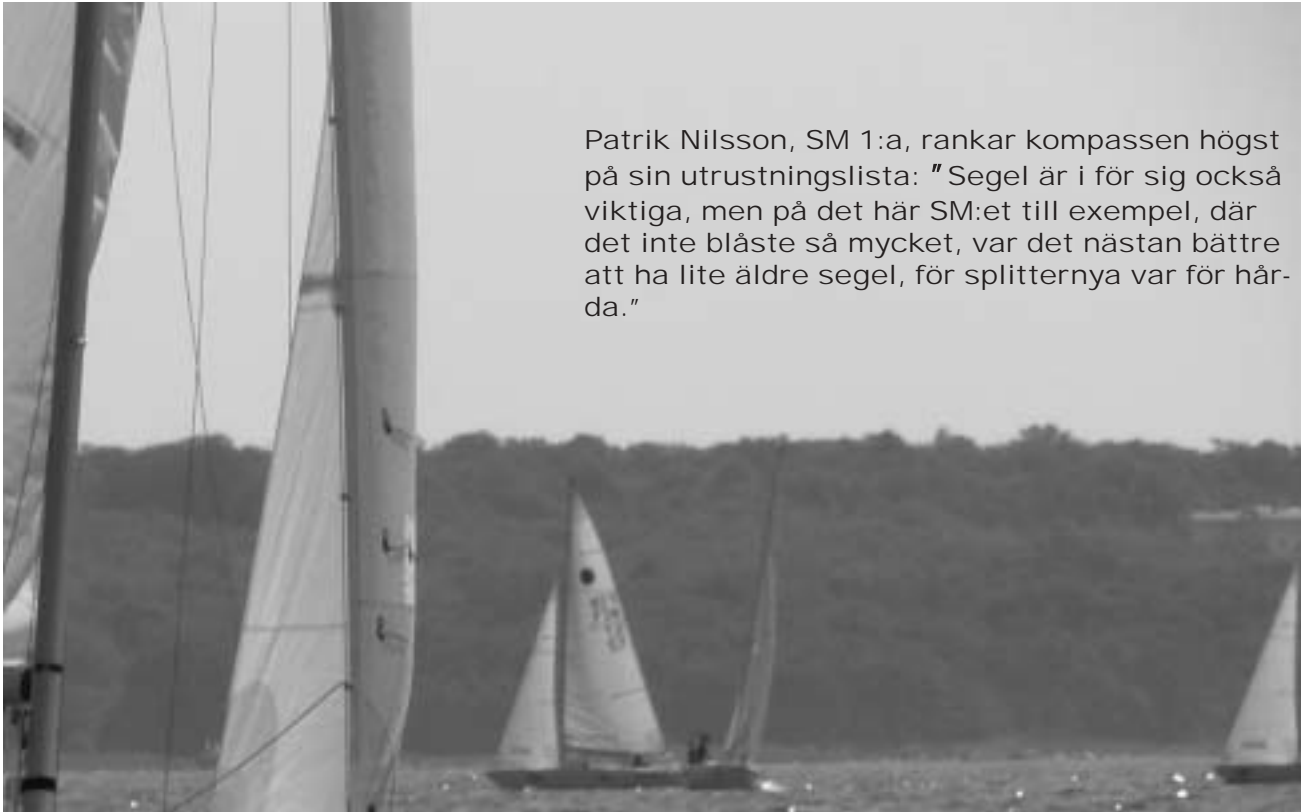
Minnesvärt i Borgholm

Att deltagarna fick ett trevligt bemötande och hög service från klubb och funktionärer. Att klubben hade ordnat så att alla båtar låg vid gemensam brygga vilket medförde att man snackade mer med varandra. Man tyckte det var bra att det var nära till banområdet och att det blev många seglingar trots dåligt med vind. Även att delseglingarna tog ungefär en timme var bra. Några tyckte det var bra att man var seriös med mätningar vid ankomst och även att det genomfördes stickprovskontroller under SM. Det nämndes också att man tyckte Borgholms BK hade en bra hemsida som fungerade väl. Sammantaget så var det ett bra arrangemang med soligt väder!

Tack till alla som medverkade i enkäten!

Sammanställning och text: Thomas Lundberg, SWE-890

Plac.	Båt	Besättning	Båtvikt	Byggnadsår	Segel	Roder	
1	SWE 890	Nilsson Lundberg	556 kg	2003	Gran-03	Trinity	
2	SWE 834	Kjellberg Olsson	Ingen uppgift	1997	North-04	Baltic trä	
3	FIN 2	Mattsson Nyström	Ingen uppgift	1997	North-04	Baltic trä	
4	SWE 831	Lindström Goertz	565 kg	1998	Gran-04	Baltic trä	
5	SWE 864	Sundelin Sundelin Rogers	Ingen uppgift	2001	North-04	Baltic trä	
6	FIN 28	Borenius Johansson	561 kg	2002	North-04/03	Baltic trä	
7	DEN 517	West-Nielsen West-Nielsen	580 kg	1976	Elvström-04	Egen tillverkning, trä	
8	FIN 9	Lindberg Krull	555 kg	1997	North-04	Baltic trä	
9	SWE 879	Hägerman Hertzberg	560 kg	2000	Gran-04/03	Trinity	
10	SWE 208	Forslund Grenfors	556 kg	1971	Gran-04/03	Trinity	
11	FIN 5	Carlsson Eqblom	555 kg	1997	North-04/03	Baltic trä	
12	SWE 886	Lager Lindell	555 kg	2002	Elvström-04/ spi Gran-04	Baltic trä, lätt modifierat	
13	SWE 405	Bäckström Jaeger	555 kg	Äldre än 1992, dubbelbotten	North-03	Baltic trä	
14	SWE 871	Forslund Kallonen	555 kg	2001	Gran-04	Trinity	
15	SWE 858	Andrén Löhman	575 kg	2000	Gran-02/ spi North-02	Egen tillverkning	



Patrik Nilsson, SM 1:a, rankar kompassen högst på sin utrustningslista: "Segel är i för sig också viktiga, men på det här SM:et till exempel, där det inte blåste så mycket, var det nästan bättre att ha lite äldre segel, för splitternya var för hårda."

Foto: Helena Lindström

	Kompass	Beättningsvikt	Mast	Bom	Spin.bom	Viktigast
	Tacktick	162 kg	Benn's	Superspar	Proctor	Kompass
	Tacktick	175 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Optimerad besättning
	Liten Suunto	150 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Optimerad besättning
	Tacktick	137 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Att ha kull!!
	Tacktick	210 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Nya Segel
	Tacktick	160 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Nya Segel
	Ingen	160 kg	John Mast	Proctor	Ingen uppgift	Nya Segel
	Ingen uppgift	170 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Nya Segel
	Tacktick	175 kg	Superspar	Superspar	Proctor	Nya Segel
	Tacktick	162 kg	Benn's	Proctor	Proctor	Optimerad besättning
	Tacktick	145 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Optimerad besättning
	Tacktick	170 kg	Superspar	Superspar	Superspar	Optimerad besättning
	Tacktick Race Master	160 kg	Benn's	Benn's	Benn's	Optimerad besättning
	Tacktick	175 kg	Benn's	Benn's	Proctor	Optimerad besättning
	Tacktick	180 kg	Benn's	Benn's	Proctor	Optimerad besättning

Tre kvinnor i en båt

Om att byta sida

Efter en förlösning i juni och ett tunerande bland släktingar i Tyskland och Österrike i juli var det så dags för 2004 års upplaga av 606 SM. Vägen dit blev som sagt längre än någonsin eftersom vi åkte direkt från Österrike. Båten hade ståendes i Limham utanför Malmö fått känna på sydkust vindar och plockades upp på vägen till Borgholm. Lite motorfel på färjan, punka på trailern och hamburgare - fick betala extra för lök, tomat och sallad i Blekinge! - gjorde att resan tog lite längre tid än planerat.

Kanske har någon mer än jag undrat vad ”de på land” gör medan vi seglar. Jag har hittills alltid deltagit seglandes på SM för 606, men inför årets SM var jag extra spänd, eftersom jag skulle sälla mig till den skara som upplever arrangemanget

de flesta av seglingarna från denna.

Motorn kanske hade varit bra en gång i tiden, men eftersom vi hade varit tvungna att lägga ut samtidigt som de tävlande, för att hinna till start, så insåg vi att vi inte skulle hinna flytta på oss om vi kom för nära. Av samma anledning fick vi planera i god tid när vi skulle börja ta oss ner för att se målgången.

Detta hade vi å andra sidan väldigt roligt åt på söndagen då dimbankarna till en början låg täta. Vi hade fått klartecken på att använda båten, men nere vid bryggan stod några ur kappseglingsteamet och skulle använda båten som säkerhetsbåt vid seglingarna. Jag och Annorna med mig tyckte att detta var ganska roligt. Vi hade i alla fall tur och lyckades få tag på en annan båt. Alla i besättningen till denna åskådarbåt hade insjuknat varför vi fick låna den. Båten visade sig vara en planande gummibåt och en dröm jämfört med plast-ekan och vi



Kommande stjärnskottet Rebecka Lindström, på SM fyllde två månader.



Einar Ullman blir kanske gladare när han får segla.



Helenas ordinarie besättning: maken Peter och Marie-Louise.

från ett annat håll. Det kändes svårt att kombinera en heltids sysselsättning som mjölkbar med att kappsegla, även om det säkert går. Dessutom så var jag rädd för att hänga på kanten då risken att jag inte skulle kunna komma upp var överhängande. Med facit i hand så hade jag inte behövt bekymra mig så mycket över den biten.

Mästerskapet inleddes således tyvärr utan vind. En väntan som även vi kände och delade med dem som seglade. Lite frisbee och kubb bakom Strand, lite bad och lunchpaket i baren fick tiden att gå.

En del passade på att ta sig en tupplur bland annat Conny och Christer på SWE-834. De berättade att de trodde att de försot sig och fått bråttom då de sett en sydost-vind ta tag i flaggorna från sitt fönster.

Dagen blev lång eftersom arrangören ville genomföra tre seglingar när vinden väl kom. Alla båtar väl i hamn blev det kontrollmätning av segel med mera på utvalda båtar.

Vi bodde tillsammans med besättningarna på SWE-349 och SWE-879. Tack vare detta gemensamma boende så fick jag träffa två andra kvinnor som inte heller skulle segla, Anna Jansson och Anna Gran, respektive till besättningen på SWE-349. Jag trodde att sysselsättning så som utflykter och Borgholmsfästning skulle locka, men båda mina nyvunna kamrater var också intresserade av att komma ut på vattnet. Arrangörens ansträngningar att fixa åskådarplatser lyckades inte, men vi kunde däremot låna en öppen plast-eka med en motor på fyra hästkrafter av seglarskolan då denna inte användes. Bestyckad med en digitalkamera, solkräm och vatten besåg vi

njöt allihop då vi brände ut till seglingarna med Anna J nöjd vid gasen. Planen på att använda plast-ekan som säkerhetsbåt gick om intet eftersom de aldrig fick igång motorn.

Lördagen tillbringade jag med Annorna i Borgholm och gjorde det som jag tror förväntades av oss: fikade, shoppade och trixade oss fram i folkmyllret. Dagen bjöd på uppvisning av veteranbilar, motorcyklar och en massa folk.

På stranden fick jag också se på då Einar Ullman, cirka fem månader, skulle ta sitt livs första dopp ivrigt hjälpt av pappa Gösta. Det var en mindre rolig tillställning för Einar, men ganska rolig för oss andra.

För vissa inom vårt temporära hushåll hade seglingarna gått bra fram till lördag eftermiddag, för andra inte. Om det hade varit kallt så hade det ångat om dem när de kom på bryggan med siktet inställt på baren. Det enda svar jag fick var att det inte var något fel på båten.

Regattamiddagen bjöd inte bara på mat utan även på betydligt fler tal än normalt. Jag tror att fler med mig gladdes mycket åt S. G. Lindblom på FIN-57 som natten till lördag blivit ”Moffa”. Rykten om hans inblandning bland nakna män och skumpa fluktuerade på bryggan tidigare under dagen.

Ja, vad kan jag säga, tack vare ett otroligt härligt väder, lediga båtar och härliga kamrater så blev årets SM så långt mycket roligare än jag föreställt mig. Dessutom kan jag konstatera att det inte verkar vara så farligt att vinna tune-up racet, eftersom man tydligen kan vinna SM också.

Text och foto: Helena Lindström, SWE-831



Foto: Helena Lindström



Välförtjänta pallplatser

1:a plats: Patrik Nilsson (mitten höger) och Thomas Lundberg

2:a plats: Conny Kjellberg och Christer Olsson (längst till vänster)

3:a plats: Daniel Mattsson och Johan Nyström (längst till höger).

Foto vänster: Patrik Nilsson



Tävlingsledaren, Patrik Schander, är väldigt nöjd med hur 606:orna skötte sig:

- Vi märkte inte ens att det var så många båtar med egentligen, för att det är en så pass okomplicerad klass. Det fanns inga krångel och inga sura miner.

Fram för allt berömmer han morgonmötena med styrelseledamöterna Thomas Lundberg och Tomas Skålen, där seglarnas åsikter om hur racen sköttes arrangörmässigt rapporterades. Ett stort Tack till alla funktionärer!

Intensiv och engagerad insats av tävlingsledaren Patrik Schander (till vänster i bilden) och projektledaren Ulf Andersson.

Foto: Jens Arner

Stark på Åland -

tack vare onsdagsserien

Varje onsdag mellan maj och september samlas upp till arton 606:or på startlinjen utanför den södra pontonen vid Åländska segelsällskapets gästhamn i Mariehamn. Starten går klockan 17.45, så vid femtiden är det fullt pådrag nere vid kajen. Med hjälp av en snabb kran sjösätter man alla båtar. Banan bestäms utgående från ett bankort där alla vindriktningar är inräknade. Man försöker alltid få en kryss-länsbana om det är möjligt. Funktionärerna sätter upp en skylt vid starten som berättar vilken bana som gäller. På banan kan det gå hett till och det är inte ovanligt att i princip alla rundar första märket samtidigt. Då är det viktigt med ärlig segling. De flesta sköter sig men om det skulle bli protester så är seglarna duktiga på att ta sina straffvarv. Annars avhandlas protestförhandlingen snabbt och smidigt vid kranen direkt efter seglingen. Seglingen tar cirka två timmar och efteråt äter man gemensamt "segelarmat" på krogen. Man seglar cirka 20 deltävlingar och som minst har det varit 13 båtar i en deltävling den här säsongen. Det är mycket jämt, det skiljer bara fyra poäng mellan ettan och trean när endast två deltävlingar är kvar. Efter sista onsdagsseglingen håller man säsongsavslutning där onsdagsvinnaren hyllas med en stor vandringspokal.

Hur kommer det sig att åss lyckas hålla liv i entypsseglingen år efter år?

Klubben har alltid haft starka traditioner när det gäller entypssegling. Redan under 50-talet seglade man Haj och under en lång period från början av -70 talet till mitten på -90 talet var det H-båt som gällde. Att en liten ort som Mariehamn kan samla över 32 seglare varje onsdag hela seglingssäsongen är säkert inte så vanligt på andra orter. Standarden är riktigt hög. I fältet finns mängder av NM, FM och SM medaljer bland seg-

larna.

Henrik Lundberg, rorsman på Röd Granit och klubbens kommodor tror att det höga deltagandet dels beror på det speciella poängberäkningssystemet som ger poäng till båten och inte till rorsmannen (man måste fixa någon annan som seglar ens båt om man själv är borta). Dels på det förenklade protestförfarande med en muntlig första instans i kombination med 360 graders straffsväng som ger rena och sportmänniska kappseglingar.

Brage Jansson som är rorsman på Baby Blå och leder åss junioravdelning säger att eftersom Åland är en liten ort så det är lättare att enas om var och när man skall segla. För att få in ungdomarna i klassen har vi krav på 3-manna besättning två onsdagar under säsongen. Vi tar med optimist och laserseglare och det har varit lyckat.

Johan Nyström är gäst på Ebba Grön och tror att stödet från klubben är viktigt. Man har till exempel köpt in två 606:or som det är fritt för juniorer att använda. Även kranen är viktig. Alla båtar är sjösatta på en halvtimme. En onsdag måste gästarna styra och det är alltid roligt.

Tom Borenus, rorsman på Chili, tycker att en stor del av framgången är att vi har roligt. Vi har bra gemenskap även efter seglingarna där restaurangen serverar "segelarmat". Åss har också lyckats med att samla en rätt stor spridning på åldern. Seglarna är mellan 16 och 55 år gamla. Dessutom är 606:an relativt billig och rättvis att segla.

Åss satsar också mycket på sin hemsida. Här samlar man nyheter, bilder och resultat från onsdagsseglingarna. Detta är mycket uppskattat från folk som följer serien utifrån. Besök gärna sidan www.segel.aland.fi

Daniel Mattsson, FIN-2



Foto: Elke Cronenberg

Rekord: 34 båtar deltog i årets FM i Mariehamn.



Foto: Anna-Karin Stridh

Rekorddeltagande på FM i Mariehamn

Henrik Lundberg och Christian Johansson i Röd Granit gjorde vad de behövde den avslutande dagen i FM-seglingarna för 606 och säkrade därmed guld. Med en 8:e plats i söndagens första race var saken klar. Även Daniel Mattsson och Johan Nyström i Ebba Grön höll ifrån konkurrenterna och säkrade silvret.

Söndagen bjöd på perfekta seglingsförhållanden med en sydlig vind på 5-8 m/s. Arrangörerna var ute i god tid och förberedde för start och prick klockan 11.00 sköts den första starten iväg. Seglarna var dock lite för ivriga att komma iväg och det första startförsöket fick återkallas. I nästa försök gick det bättre och nu var det de två svenska båtarna "Blöt Dröm" med Tomas Skälén och Mats Mattsson samt "Full Pull" med Björn Hägerman och Kristian Hertzberg som seglade snabbast. "Full Pull" vann före "Blöt Dröm". I söndagens andra och seriens sista race var åter "Blöt Dröm" starka och tog sin första spik. Med den fina avslutningen på FM klättrade Tomas Skälén och Mats Mattsson upp på bronsplats. Manni Borg och Jonas Slotte från NJK, som efter lördagen låg på bronsplats, föll tillbaka till 8:e plats totalt men var ändå mycket nöjda med sin insats. - Som gammal fördäckare får man nog vara riktigt nöjd, vi har ju slagit alla mina gamla rorsmän åtminstone i något race, skrattade Manni.

ÅSS-båtarna höll sig åter väl framme i detta mästerskap. Förutom Röd Granit och Ebba Grön var det ytterligare tre ÅSS båtar bland de tio främsta. Mathias Dahlman och Anders Johnsson i "Vit Vecka" slutade på 5:e plats, Greger Biskop och Erik Rustner i "Eddy" på 9:e plats och på 10:e plats placerade sig Allan Palmer och Niklas Risku i "Sonkajärven Ruusu".

Henrik Johansson



"Vad kan det bero på att avståndet från Mariehamn till Helsingfors är så mycket längre än från Helsingfors till Mariehamn?" undrar Henry Ericsson. Läs om Baltic-Regattan på nästa sida!

Foto: Harriet Lindfors

Finlandsrutan

Det viktigaste som hänt denna sommar för vår klass är att 606 har slagit igenom i Helsingforsregionen. Tack vare träget arbete av Patrick Andersson, Tusse Tallberg med flera har Nyländska Jaktklubben nu en flottilj på nio båtar. Den står kvalitativt på en hög nivå: På årets nationella rankinglista har "Björkholmsmaffian" farit iväg med placeringarna etta, tvåa, trea, femma och sexa.

Bredden finns också där: Hela 26 båtlag förekommer på Helsinki Pointscore listan över årets kvällsseglingar. Totalt upptar den 22 skilda båtar från Brändö Seglare, Esbo Segelförening och NJK. Man har seglat med egna barn, med släkt och vänner, elever och affärsbekanta, som sig bör i vår "sociala" båtklass. Ännu bör vi få med Sjökrigsskolans båtar i kvällsseglandet.

På Åland har aktiviteten varit fortsatt hög, och i FM på hemmavatten deltog hela 15 ÅSS-båtar, med en övertygande dubbelseger som resultat. Mera om FM och kvällsseglingarna på annan plats i detta nummer. I Åbo har sex båtar synats till på listorna, med Seawind rankad som fjärde på årets lista. Det ryktas att Gullkrona Kryssarklubb har skaffat sin tredje 606:a, det låter bra. Hur skulle det vara med en informationskväll i Pargas, vem kommer med?

Mellan seglingarna har förbundet lyckats lägga upp en ny webbsida www.606.fi - design Janne Mattsson - med egen domän. Dessutom har vi producerat en dekal - design Oona Luostarinen - att klistra på bilar, trailers och verktygslådor, och fixat ett antal pokaler - av antik design - som skall vandra i klassen. För vintern finns det planer att ställa ut en 606:a på båtmässan i Helsingfors. Kanske vi också gör en excursion till Allt för Sjön i Stockholm? Öppna frågor just nu är hur vi skall ha det med NM i framtiden, kanske en annan struktur vore bättre. Låt oss gå en samnordisk diskussion om detta, på det fina webb-forum som våra danska vänner riggat upp.

Nu är det dags att stänga datorn och åka ut till klubben. "Valetta" skall lyftas ur de bruna böljorna, trycktvättas och dras hem på trailern. Hennes vintervila blir välförtjänt efter 30 starter på fyra månader.

Henry Ericsson

Suomen ruutu

Kesän merkittävin 606-tapahtuma on mielestäni luokamme läpimurto pääkaupunkiseudulla. Kiitos siitä keulahahmoille, Patrick Andersson ja Tusse Tallberg, jotka aikaa ja vaivaa säästämättä ovat koonneet yhdeksän veneen laivueen NJK:n Koivusaareen. Myös muista luokista tunnettu "näkkärimafia" otti vuoden rankinglistan yläpään täysin haltuunsa, vieden sijat 1, 2, 3, 5 ja 6.

Leppoiset iltakisat ovat myös keränneet osanottajia Kuloosaaren, Suvisaariston ja Lauttasaaren radoille. Helsinki Point Score listoilla komeilee 26 venekuntaa, käyttäen 22 eri kuusnollakutosta. (Tulee mieleen että 470-luokalla on kätevä nimitys "nepä", keksisikö joku vastaavan meille? "Kupa" ei kuulosta sopivalta...). "Iltikset" on luokamme hengen mukaisesti purjehdittu vaihtelevalla porukalla, mielistönä on nähty vauvoja, omia ja muiden lapsia, oppilaita ja liiketuttavia. Miten saisimme Merisotakoulun veneet mukaan iltapurjehduksiin?

Oolannissa toiminta on jatkunut vilkkaana, kokonaista 15 omaa venettä osallistui kotoisiin SM-kisoihin, vieden sekä kulta- että hopeamitalit. Maarianhaminan iltasarjasta kerrotaan lisää muualla tässä numerossa. Turussa toiminta on virinnyt, kuusi paattia näkyy rankinglistoilla. Vielä on varaa parantaa, toivottavasti Turun regatan SM-arvo antaa lisää puhtia ensi kesäksi. Paraisilla on viriämässä laivuepoikanen, miten olisi pieni tiedotusisku sinnepäin?

Purjehduksen lomassa 606-liitto on pystyttänyt uuden kotisivun HYPERLINK "<http://www.606.fi>" www.606.fi (Janne Mattssonin käsialaa) sekä tuottanut värikkään 606-tarran (taasen Oona Luostarisen käsialaa). Kiertopalkintoja on myös kerätty seuroilta, ehkä TPS voisi imuroida pokaa-likaaappinsa ja lahjoittaa luokalle komean SM-pytyyn? Talveksi on junailtava 606-demokappale Venemessuille, tervetuloa mukaan päivystämään.

Parasta nyt lopettaa lörpöttely tällä kertaa. Pillit pussiin, vene koukkuun ja ylös mutakylvystä, ja painepesuri töihin. Neiti Valetta on ansainnut meikkauksen ja talviloman, 30 kovan kisan jälkeen.

Henry Ericsson

NM 2004 till Finland

Helsingforsregattan började på fredagen under goda förhållanden, den ostliga vinden var stadig och varm. På Melköbanorna gjorde 606-klassen upp om sitt Nordiska Mästerskap. I ledningen efter tre starter låg två gäst-artister, Mika Aarnikka och Petri Leskinen, mera kända som Finlands olympiarepresentanter i 470-klassen vid OS i Barcelona.

- Skoj med en kölbåt som kan seglas av två personer. 606:an med sin spinnaker känns som en litet stadigare 470, tyckte Mika.

I kölvattnet följer två svenska besättningar, Tomas Skålén från Åmål vid Väneren och Håkan Forslund från Runmarö i Stockholms skärgård. Freddy Markelin inledde starkt, men blev tyvärr rammad av en svensk babordsbåt och måste utgå med spräckt däckskarv.

Jämnt värre var det även på lördagen.

Bästa dagsresultat 2-2-3 hade Håkan Forslund och Kim Kallonen från svenska ostkusten. Dagens segrar togs av Johnny Winqvist, Matias Dahlman från Mariefhamn och Tomas Skålén. Ledande 470-teamet Mika Aarnikka och Petri Leskinen blev hårt trängda av de två svenska spjutspetsarna Forslund och Skålén. Freddy Markelin deltog med en lånebåt, men fick inte samma fart på den som på sin egen punkterade Marriia.

470-radarparet Leskinen – Aarnikka lyckades till syvende



En stolt NM-segrare: Petri Leskinen från NJK greppar förnöjt det nya vandringspriset. Gasten heter Mika Aarnikka.

och sist med bravaden att hålla undan för de anstormande svenskarna. Med en första plats i söndagens första segling, säkrad av en fjärde plats i den andra, var saken klar. De tidigare nordiska mästarna Tomas Skålén (2003) och Håkan Forslund (2002) fick se sig distanserade med fem respektive åtta poäng. Svenskarnas recept med nattligt strategimöte på Kalle Dussin gav alltså inte avsedd utdelning.

Mästare blev Petri Leskinen och Mika Aarnikka, i den ordningen som rorsman och gast, vilket en påpasslig läsare hade vänligheten att påpeka. Mästerskapet togs med en hastigt bottenputsad lånebåt ur Sjökrigsskolans övningsflotta, i tävlan med svenskarnas precisionsslipade kölar. Prestationen var maximalt finländsk, förutom båten som är byggd på Åland var även seglen inhemska, ur WB-kollektionen som syddes för militär-NM förra året. Den sista seglingen såg nya namn i topp: Mikael Ahlström –

Jonas Dromberg, NJK-nykomlingar i 606.

17 båtar deltog i 606-mästerskapet, uppslutningen var strong bland Helsingforsbåtarna, medan man gärna hade sett fler ålänningar och åbabor. Tre svenska båtar var hyfsat, noll från Danmark. Kanske skäl att överväga ett nytt format för NM, ett ärende som säkert diskuteras på annan plats i detta blad.

Text och foto: Henry Ericsson

Johnny & Pepi toppar blåvita rankinglistan

Årets rankingserie bestod av tre regattor: Finnet Cup i Åbo, FM i Mariefhamn och Baltic Regattan i Helsingfors. Hela 46 båtlag platsade in på listan. Av dessa var nio från Svedala. Inte fler än fem båtlag deltog i alla tre regattor – hur skall man tolka det?

– Att ta båten med trailer på färjan till eller från Åland är inte billigt. Kanske förbundet kunde göra en framstöt om rabatter på ålandsägda 'Ketchup Line'? Inklusive restiderna blir det ett helt sommarprojekt att ta sig av och an. De flesta har 606:an främst som en slängbåt för kvällsseglingar, och man vill kanske inte att den skall ta alltför mycket av familjens begränsade semester.

Ny på listan är poängberäkningsmetoden, lånad av RC-seglarna. Vitsen är att behandla de mindre regattorna rättvist, och göra det lönt att åka till dem. Enligt systemet får regattavinnaren 1 000 poäng och de övriga i proportion därefter, så att åttonde båt i ett fält med 16 båtar får samma poäng som 16:de båt i ett fält på 32 båtar.

Vilket blir rankingprogrammet nästa år? Styrelsen föreslår fyra regattor, varav tre räknas. Tävlingarna är förslagsvis FM i Åbo 17-19.6, Hangöregattan 8-10.7, Mariehamnsregattan 16-17.7 och Baltic-regattan 11-12.9 på Brändö. Kommentarer är välkomna!

Text och foto: Henry Ericsson



Övernattande 606:or på Baltic regattan i Helsingfors.

Baltic 606-RANKING PÅ BRÄNDÖ

**NJK-ungdomarna
Johan Tötterman och
Alexander Antas burkar för fullt.**

Efter intensivt lobbande hade 606-klassen lyckats få startlov i Brändö Seglars traditionella höstregatta Baltic Ranking, i gott sällskap med jolleklasserna 470, Laser, E-jolle och Laser Radial. Hela 16 båtar hade hörsammat kallelsen, av dessa tre ekipagen från kulturvaggan Åbo. Tyvärr lyste kongoleserna, det vill säga ålänningarna, med sin frånvaro. Vad kan det bero på att avståndet från Mariehamn till Helsingfors är så mycket längre än från Helsingfors till Mariehamn?

Regattan dominerades av NJK-teamet Johnny Winqvist och Pepi Westermarck - enligt deltagarförteckningen Jopi Westerqvist och Penny Winmarck - som tog fem släta segrar, och kunde skippa det sista köret. De största lagrarna har Johnny

skurit som "hired gun" för den klassiska sexan "Ali Baba". NJK-dominansen var total, tvåorna Manni Borg och Tobbe Niemi ur Soling- och matchrace-sammanhang följdes av drakäppet Freddy Markelin med OS-kandidaten Maria Diesen vid fockskoten.

– Varför finns det bara stroppar att burka med på den här holken, undrade Maria, den förrymda 470-trapetsartisten. Ett trevligt inslag var sjöofficersaspiranterna Ari Kokko och Juha Melavirta - på svenska: Paddelström - som med sin "tjänstebåt" representerade Sjökrigsskolan och fick äran att stänga grinden på sextonde plats.

**Text: Henry Ericsson
Foto: Harriet Lindfors**



Systrarna, olympierna Charlotta och Bettina Lemström tog en fin femteplats - första i myggviktsklassen.
Foto: Henry Ericsson



På väg till en tredje plats: Freddy Markelin och Maria Diesen på Marriia.



NM 1. 2004
Petri Leskinen
Mika Aarnikka

WB-Sails
 Winning Boatspeed

WB-Sails

Sarkiniementie 7, 00210 Helsinki, Finland
 Tel +3589 621 5055, Fax +3589 621 5066
 Email: Mikko@wb-sails.fi www.wb-sails.fi

Vinnande segel direkt ur säcken

Petri Leskinen och Mika Aarnikka vann Nordiska Mästerskapet med de första 606 segel WB-Sails någonsin sytt.

Vi hade inte ens sett båten innan vi sydde seglen. Vi anser att det säger en hel del om segelmakeriets erfarenhet och kunskaper.

Finländska pokalsamling växer till sig

För att skapa traditioner inom Finlands 606-klass har förbundets styrelse gått in för att samla ihop en kollektion stiliga pokaler. Nyländska Jaktklubbens styrelse har beviljat oss två pokaler ur klubbens digra förråd av icke-cirkulerande silverpjäser.

"Titania"-pokalen delas ut till årets rankingvinnare. Pokalen handhas av 606-förbundet och är evigt vandrande. "KSSS Finlandspokal" är föremål för tävlan i 606-klassen vid Helsingfors-regattan. Den administreras av NJK och kan vinnas efter tre inteckningar. Brändö Seglare har i sin tur ställt upp

"BS 606 Cup" som går till 606-vinnaren i Baltic-regattan. KSSS pokal snoddes alltså av Petri Leskinen & Mika Aarnikka, medan Johnny Winqvist & Pepi Westermarck lade rabarber på de två övriga. Ännu ska vi dela ut Helsinki Point Score pokalen, som Heffe lovat ur sitt förråd av bucklor.

606-förbundet tackar de två Helsingforsföreningarna för vänligt bemötande av sina aktiva seglare. Ännu saknar vi en riktig FM-pokal, kanske Åland med sina starka banker och försäkringsbolag, kunde glädja oss med en sådan donation?

Henry Ericsson

Finländska styrelsen - kontaktinformation

Ordförande

Henry Eriksson
 Telefon: 0500-433580
 Email: henry.ericsson@arcada.fi

Teknisk chef

Tom Borenus
 Telefon: 040-5960894
 Email: tom.borenus@novocasing.com

Webmaster

Jan Mattsson
 Telefon: 050-5922754
 Email: janne.mattsson@kolumbus.fi

Sekreterare

Bettina Lemström
 Telefon: 09-5471419
 Email: bettina.lemstrom@vtt.fi

Kontakt till Åbo

Timo Telkola
 Telefon: 0400-825586
 Email: timo@fi.northsails.com

Återvändarnas kamp

Granpokalen Växjö 2004

Växjö Kappseglingsklubb bjöd på riktigt fina arrangemang. Svängiga, ljumma vindar, uppehållsväder och till och med en gnutta sol. Granpokaldonatorerna, däremot, verkade lite trötta mest hela tiden och tycktes ha glömt jackan på fel bar. Eller glömt vilken bar man ville vara på. Eller ville helst glömma alltihop.

Näväl, återvändarna bröderna Persson, som lyckats pricka in sjösättningen av sin vackra jakt med den sista regattan för säsongen, hade den något ofina stilen att leda efter första dagens tre seglingar. Något att tänka på när man lägger upp träningen för nästa säsong, kanske? På söndagen insåg de vad som krävs i form av skick och fason och seglade mer beskedligt. Då kom de andra återvändarna, Thomas Lundgren och Patrik Nilsson, som hade gjort SM till en sorts försäsongsträning och nu var riktigt varma i kläderna. I den avslutande seglingen tog dessa gentlemän det säkra före det osäkra och punktmarkerade bröderna Persson, för att vara riktigt säkra på att inte bli omsegade i resultatlistan. Perssons, som av artighets skull gick på halvfart under söndagen ansåg att etiketten bjöd att Thomas och Patrik skulle låta dem vara ifred. Innan man var helt överens om hur det skulle vara yttrades en del kraftfulla ståndpunkter på ren norrländsk seglarprosa.

Åmålsseglarna visade klass genom höga placeringar. Fredrik Pettersson och Henric Sandstedt slutade tvåa till exempel. De blir nog svåra att tas med på hemmavattnen till SM. Självtänker jag gärna återvända till Växjö nästa år. Då ni.

Text och foto: Pelle Nihlmark SWE 868



Anja Kullberg och Jonas Annell laddade i Växjö.



Fredrik Pettersson och Henric Sandstedt blir tuffa konkurrenter i Åmål nästa år.

BUDDY MELGES and CHARLES MASON SAILING SMART

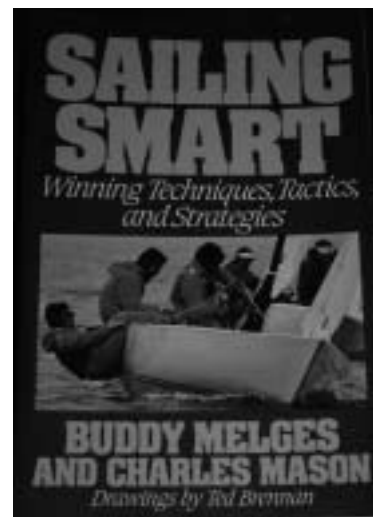
Har Du någonsin funderat på att ge någon en "Gluek"? Är det dumt att segla med Windex och handskar? Hur resonerar en av amerikans mest kända båtbyggare och rorsmän när han förbereder sig för en kappsegling?

Det här är en bok från början av 1980-talet. Det betyder på inget sätt att den inte är aktuell. Buddy Melges är ett av kappseglingens världens riktigt stora namn och boken är full av smått och stort som är aktuellt, nyttigt och smart.

Upplägget är följande. Författarna utgår från en genomgång av hur man bäst förbereder såväl båten som besättningen, för att sedan ta en del konkreta exempel från banan med egna förslag till lösningar. Det är anrättning med synnerligen rejäla råvaror och kryddan är Buddy Melges egna erfarenheter och anekdoter.

Fem av sju kapitel handlar om förberedelser, riggen och seglen och så vidare. Endast ett kapitel handlar uttryckligen om taktik och smarta manövrer. De här proportionerna känner man igen från verkligheten, tycker jag. Det blir mycket mek för varje segling. Pedagogiskt är det dessutom en ganska klassisk - amerikansk - approach: om man bara förbereder sig lite bättre än alla andra och så vidare. Ändå tycker jag att texten, via spökskrivaren Charles Mason, förmedlar en ganska personlig och inspirerande inställning till kappseglingen. Buddy Melges ger många konkreta exempel på hur han sitter, håller blicken och händerna och så vidare, för att uppnå maximal känsla och koncentration. Seglingen är ändå inte bara mätningar och inställningar, utan mycket känsla och blick.

Kapitlet "On the Course" är på cirka 70 sidor och går igenom de olika delarna av en kappsegling. Här är det fråga om exempel av typen "om följande händer kan du göra så här". Även om det aldrig blir exakt som i de uppmålade situationerna är det relevanta och tydliga kommentarer med



utmärkta illustrationer. Här finner du till exempel förklaringen till vad en "Gluek" är. Jag gillar verkligen att läsa sådana här avsnitt, det blir liksom lite torrsegling under vintern. Men tyvärr är det svårt att minnas allt när man verkligen behöver det. Man känner igen situationen, men minns inte riktigt den där Buddy Melges-smarta lösningen. Poängen är väl kanske att man snabbt på processen att förstå vad som händer, och varför, under en bankappsegling.

Jag tycker att Buddy Melges bok fungerar mycket bra och är trevlig att läsa. Det är klart inspirerande att följa med i det inre resonemanget hos en av seglingens riktigt stora matadorer.

Pelle Nihlmark, SWE868



NORTH SAILS

One-Design

1:a Svenska Mästerskapen 2002
1:a Svenska Mästerskapen 2003



Norths 606 segel innebär ett komplett koncept som bygger på högt utvecklade segeldesigner, bästa material- och hantverkskvalitet samt kunnigt och initierat stöd från segelmakaren. Våra erfarenheter av segeltrim, teknik och material är väl dokumenterat i vår trimguide.

Med Norths 606 segel är det enkelt att nå toppfart. Kontakta oss så berättar vi mer om hur North Sails kan hjälpa er att förverkliga målsättningarna säsongen 2004!

www.northsails.se

"Jag gör egentligen ingenting ombord, allt sköter Thomas," skrattar Patrik, här för ovanlightens skull inte vid rodet.



Foto: Christer Lundberg

Lilla Gulan

Patrik Nilsson,
SM-mästare 2004,
delar med sig om sin
snabba framgång i 606.

När man träffar Patrik Nilsson på bryggan i samband med ett mästerskap utstrålar han ett lugn som verkar vara raka motsatsen till alla de bollar han måste hålla i luften när han som VD sköter ett bolag i höstrushen. När vi äntligen hinner få kontakt blir han snart ödmjuk och berömmar 606-klassen. Tillsammans med Thomas Lundberg lyckades Patrik välförtjänt erövra den åtråvärda SM-titeln 2004 i Borgholm. Att teamet sjösatte båten första gången i år precis innan tune-upen, efter att ha högtryckstvättat bort några alger, är kanske mer information än övriga flitigt tränande satsande seglare behöver veta. Men, tillägger Patrik bestämt, naturligtvis behöver man egentligen träna!

Nyckeln till framgång? Den finns uppskriven i en liten gul anteckningsbok som Patrik och Thomas värnadsfullt tar hand om inför och efter varje race. Mastlutning, riggspänning, förstagstrimmet, allt noteras, studeras, utreds Grundtrimmet hittas snabbt bland historiken för varje rådande väderförhållande. Tillbaks i hamnen utvärderas trimmet och blir facit i boken.

Även om Patrik hävdar att en inbunden bunt med papper är det som är avgörande, så började egentligen vägen till SM-titeln i hans barndom i Waxholm, där optimist-seglingen gick så pass väl, att han behövde flytta sin träning till en bättre tränare ett par mil längre söderut till Saltsjöbaden och KSSS. Hemma rådde operation övertalning, som Patrik kallade lobbyismen för föräldrarnas skjutsnings-insatser till mästerskapen. VM i Barcelona räknar han upp som höjdpunkt. På det följde en E-jolle karriär i landslaget, Belgien, Italien, Spanien och ett kortare gästspel i Laser-klassen. Lumpen, KTH och jobbet satt tillfälligt en käpp i seglandet tills han hittade tillbaka till seglingen, nu dock till större båtar, 40-fotare, en-tonnare, och havskappsegling. Det var också i X119-klassen i början av 90-talet, då han träffade nuvarande segelpartnern och vännen Thomas Lundberg:

- Vi trivdes bra ihop och kom fram till att vi egentligen långtar tillbaka till bankappsegling, säger Patrik.



Fakta Patrik Nilsson

Ålder: 33

Familj: sambo

Yrke: VD (i ett bolag för el-komponenter och datanät)

Bor: Åkersberga

Utbildning: Byggnadsingenjör KTH

Meriter:

1:a plats 606-SM 2004

2:a plats 606-SM 2002

2:a plats E-jolle: NM 1989

3 stycken silver i Gotland Runt

Med i Optimist och E-jolle-landslaget

Motto: "Nu j-vlar har vi kul där ute"

"Ända in i kaklet"

(Ge aldrig upp förrän mållinjen är passerad!)

En Express förvärvades, men teamet hittade inte rätt skruv. Patrik började som fördäcksgäst, besättningen flyttades runt tills man kom fram till att det var just Patrik som hade bästa handen med rodet. Visserligen låg de ständigt bland topp 10-15, i Stockholmsområdet till och med bland topp 5, men "man är aldrig nöjd förrän man hamnar på pallen."

Och det var där, efter fyra år med Expressen, 606:an kom in i bilden: man slipper problemet med att få ihop en större besättning, inga transportseglingar behövs, inget besvärligt mek. Dessutom får man med bara två man göra mer saker på en 606, resonerar han.

Patrik och Thomas köpte en begagnad, något nedgången båt som blev mek-objekt. På sitt första SM, Ystad 2001, som alla minns som ett av våra vädermässigt extrema SM, debuterade Patrik med en sjunde plats. Man förstod snabbt vilken potential killarna hade. Och mycket riktigt, efter en finslipning och ett flitigt dokumenterande i "Gula boken", som Patrik kallar de viktiga koderna, togs en silvermedalj på SM:et året därpå.

Nu frågar sig naturligtvis alla, hur ni sköter taktiken ombord?

- Innan start så gör Thomas och jag gemensamt upp strategin inför racet, övergripande vägval, konkurrenter etcetera.

- Vindarna kollas regelbundet Vi skriver upp om vindarna är oscillerande, alltså pendlande, eller konstant vridande. Är de konstant vridande, måste man komma ut på en kant. Pendlar vindarna, klockar vi hur lång tid det tar mellan vriden. Sedan bevakar vi vriden.

- På kryssen sköter Thomas vägvalet och jag "närstriderna" samt rundningar. På läns sköter Thomas farten, medan jag sköter vägvalet.

- I stället för att alltid jaga den bästa positionen, är det alltid bara två startar vi gör: antingen vid lovarts-boj eller mitt på linjen. När det är lä-fördel, underviker vi klungan och startar i stället längst i lovart om den. Du kan vinna väldigt mycket om du gör en bra start; men gör du inte det, bara en ok-start, då är du väldigt mycket låst, det tar mycket kraft och det är svårt att komma fri.

Kontroverser ibland?

- Tvärtom, vi försöker alltid ge positiv feedback: "Kom igen, nu kör vi! Ibland när Thomas märker att jag inte riktigt är på hugget, kan han säga: "Kom in i matchen för helvete!" Han peppar mig och jag kan peppa Thomas när han är låg.

Patrik och Thomas är nu inne på sin andra 606, ett nyförvärv. Vad skulle du vilja ändra på båten eller i klassen i allmänhet?

- Ingenting, svarar Patrik snabbt. Båten är perfekt som den är. Det är en mycket social klass, alla kan umgås med alla.

- På vårt första SM i Ystad gick vårt roderfäste sönder. Flera olika båtar hjälpte oss att fixa till det. Sådant skulle aldrig ske i till exempel Express-klassen.

Alla vill vinna ute på banan när startskottet går. Man kan skrika åt varandra, men efter målgången är man kompis på land och kan ta en öl tillsammans, det är jättekul!

Vårt mål var ett SM-guld. Men det finns ju fler titlar att ta, så det är klart att vi är hungriga på det!

Elke Cronenberg

Baltic Produkter AB

Nyttillverkade Båtar

Torggatan 13 A
FIN-22100 MARIEHAMN
Tel: +358 (0)18-16929
Fax: +358 (0)18-16429
Email: bengt.granholm@aland.net

Båtförsäkringen av båtfolk för båtfolk

Vill du påverka försäkringsvillkoren?

Svenska Sjö är unikt som försäkringsbolag eftersom det ägs av båtorganisationerna. Du kan på så sätt själv engagera dig och vara med och påverka premier och villkor. Det har bland annat gjort att Svenska Sjö saknar generella åldersavdrag, har en professionell skadereglering och försäkrar kappseglare. Hos oss kan du sänka din premie med upp till 50 procent.



Box 266, 185 22 Vaxholm
Tel 08-541 330 30
Fax 08-541 328 92
www.svenskasjo.se

Rexroth

Bosch Group

Ny webbplats

En efterlängtat nyhet är att det svenska 606-förbundets nya webbplats är färdig att tas i bruk. Den största skillnaden mot den gamla är att vi nu är flera redaktörer som har möjlighet att uppdatera våra respektive avsnitt. Ni får dock ha lite mer tålamod för vi är inte helt varma i kläderna än. Så snart vi hunnit lyfta över respektive skriva nytt kommer vi att länka <http://surf.to/606> till den nya sajten. När det gäller diskussionsforum har vi tackat ja till danskarnas generösa erbjudande att länka till deras. Vi tror att finnarna kommer att göra likaledes så att alla 606-seglare förenas i en enda stor munhuggning.

Nytt förslag om tävlingslicens

SSF har fått bl.a. vårt förbunds avstyrkande remissyttrande och arbetat om sitt förslag. Ni kan få det nya förslaget av mig per email. Förslaget går i korthet ut på följande:

- Tävlingslicens införs fom 1/1 06
- Tävlingslicens krävs för deltagande vid SM eller RM
- Alla på båten ska ha licensen
- Administration sköts enkelt genom www-teknik (Klubben Online)
- Avgiften blir 100:- till att börja med
- Licenspengarna skall gå tillbaka till seglarna
- Rabatter o förmåner kommer senare, men är inte centralt



Jag tycker att det ser bättre ut än tidigare och emotser tacksamt era synpunkter per email. Beslutet ska klubbas på ordförandekonferensen i mitten av november.

Pelle Nihlmark

Missa inte båtmässan

Höstens höjdpunkt för entusiastiska seglare är utan tvekan båtmässan i Älvsjö utanför Stockholm. Svenska 606-förbundet ställer ut för att värva nya medlemmar. Alla intresserade är mycket välkomna! Ert engagemang för vår klass behövs. För mer detaljer och information om bemanning med mera hör av dig till Thomas Lundberg, som även i år tillsammans med Tomas Skälén håller i trådarna!

Email: skarpheden2@yahoo.com,
telefon: 070-7152123

Viktiga datum

10-14 november Båtmässan Älvsjö

www.surf.to/606

Svenska 606 Förbundet

Styrelsen

Ordförande
Pelle Nihlmark
pelle@nihlmark.se
070-6690930

Ledamöter:

Tävlingsansvarig
Thomas Lundberg
skarpheden2@yahoo.com
070-7152123
Kassör
Helena Lindström
087042353@telia.com
Sekreterare
Tomas Skålen
tomas_skalen@hotmail.com
070-5170472
Infoansvarig
Elke Cronenberg
elke.cronenberg@usa.net
0708-820307

Tekniska Kommittén

Ordförande
Per Lindell
per_lindell@bredband.net
031-7729019

Ledamot
Rickard Melander
rickard.me@telia.com
070-5816052

Ledamot
Tom Borenus
tom.borenus@novacasing.com

Regionsansvariga
Ost
Kristian Hertzberg
kristian.hertzberg@team-et.se
070-494 14 29
Syd
Staffan Ek
staffan_ek@yahoo.com
Väst
Dacil Hernandez
dacil.hernandez@hotmail.com
070-7838109
Försvaret
Andreas Johansson
fabbicken@hotmail.com
0706-210359

606-Förbundet

Adress:
c/o Lindström
Mjölvägen 28
168 64 Bromma

Hemsida: www.surf.to/606

606 Racing

Redaktör & ansvarig utgivare:
Elke Cronenberg
elke.cronenberg@usa.net

Medarbetare:
Henry Ericsson
Helena Lindström
Thomas Lunberg
Pelle Nihlmark
Tomas Skålén
Karsten Normand Sørensen

Tryckeri:
Kista Snabbtryck