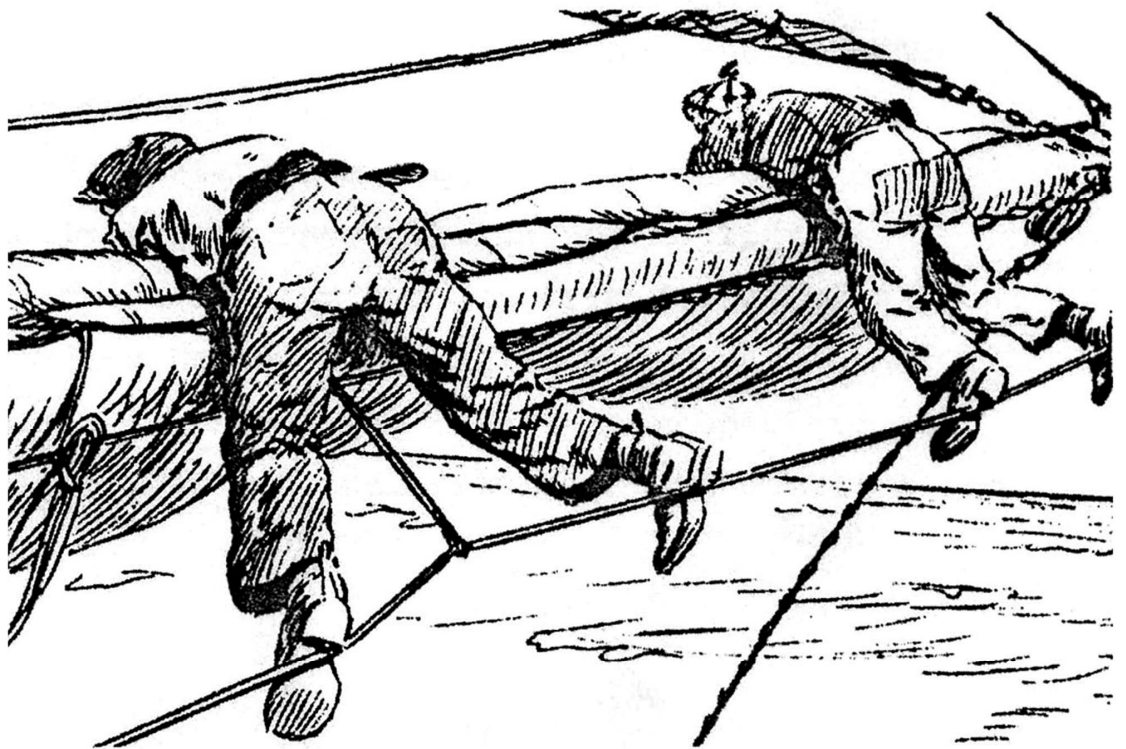


SVENSKA 5-0-5 FÖRBUNDETS

bulletin



Kära seglare: Vårsäsongen har rullat i gång och här har ni VÅR-BULLETTINEN. Redaktionen har inte legat i ide utan på sitt sedvanligt energiska sätt följt upp vad som hänt på seglingsfronten inom och utom landet. Och det är en del. Seglingsprogrammet har spikats och vår internationelle Connaisseur Anders Heuman ger oss litet inside om några större utländska arrangemang. Dessvärre har ett par av dessa seglingar redan gått men upplysningarna kan vara bra även för kommande år. Kappseglingsreglerna har ändrats på många väsentliga punkter. Redaktionen nöjer sig med att referera de viktigaste nya bestämmelserna. För kommentarer hänvisas till Jan Georgis artikel i Till Rors eller till senaste numret av Trissjollebladet.

I Göteborg kappseglas det för fullt. Stockholmarna har bara hunnit med sin Riddarfjärdsregatta men dom ligger ju som bekant litet efter.

....

Red.

Notiser från sekr.

Enligt obekräftade uppgifter var Pelle Båth, VM:s tyngsta gast, (85 kilo). Detta har gått Reine så till sinnes att han beställt en särskild korrpulensmatsedel av Lars Wiklund. Listan är utarbetad i samråd med kaloriförbrukaren Berne Lind och omåttlighetsätare Lennart Holmberg, den sistnämnde landets ende ägare av en s.k. portvinskostym.



*Thomas Haraldsson/Reine Andersson med Scratch i lovart och Christer Båth/
Mats Karlsson med Barabas. Fotot: Per Båth.*

Från firma G.W. Parker meddelas att göteborgsflottiljen inom sina led hyser två extremindivider: Nordsjöns kortaste resp. längsta ben innehas av herrar A. Heuman och G. Källfelt. Upptäckten gjordes då Dick Parker skulle förfärdiga krängselar för ovanstående herrar.

Regattakalender 1969

26-27	april Pater Nosterseglingarna, Marstrand
1-4 maj	505-regatta, Steinhuder Meer, Hannover
3-4 maj	x) Lilla Värtans Frostsegling, Stockholm
10 maj	LSS Småbåtsregatta, Lidingö
11 maj	Lidingö Runt
10-11 maj	Regatta (4 segl.), Tjuvkil, Göteborg
15-18 maj	KSSS Vårseglingar, Saltsjöbaden
24-26 maj	x) Stockholms DM, Rastaholm
24-26 maj	Semaine Internationel, La Rochelle, Frankrike
7-8 juni	Göteborgs DM, Hjuvik
7-8 juni	Juniregattan, Saltsjöbaden
14-15 juni	Regatta (4 segl.), Tjuvkil, Göteborg
14-15 juni	Åboregattan, Finland
22-29 juni	Kieler Woche, Tyskland
13-16 juli	Marstrandsregattan
24-26 juli	Open Scand. Championship, Skovshoved, Danmark
28/7-3 aug	SM, Arild
17-23 aug	EM, Dublin
30-31 aug	KSSS Höstseglingar, Saltsjöbaden
6-7 sept	x) USS Småbåtsregatta, Uppsala
13-14 sept	Regatta (4 segl.), Tjuvkil, Göteborg
20-21 sept	SSS Höstregatta, Rastaholm
27-28 sept	x) KTHSS Höstregatta, Saltsjöbaden

x) Ingår i Stockholms Flottilmästerskap.

Till vårt sekretariat har inlutit ett mycket vänligt brev på franska från maroccanska sektionen som gärna vill se oss där nere under maroccanska mästerskapen 27 juni - 1 juli. Seglingarna går i Mohammédia, 40 km norr om Casablanca och arrangeras av Yacht Club du Maroc. En erfaren regattaledning med ett EM för starbåtar som främsta merit borgar för att det blir goda seglingar. Intresserade kan vända sig till Anders Heuman som så småningom kommer att tillställas ytterligare detaljer om färjor över Gibraltar, inkvartering osv.

Med en hel sida kappseglingsdata framför sig ställer sig såkert många frågor: vart, och hur mycket kan det kosta, och har jag semester tillräckligt, och vilka är med där, och hur brukar vindarna vara, och finns det något att göra när man inte seglar osv. i all oändlighet. Med hjälp av en viss erfarenhet och de uppgifter som alltid kommer en sekreterare till del skall jag försöka hjälpa de tveksamma med en kortfattad redogörelse för några av seglingarna.

Först till utlandet.

Coupe Européenne seglas i Bendor, en liten ö i Medelhavet ca 5 mil öster om Marseille. Jag var där i mitten av mars 1967 och då var det 20-25 grader i luften, strålande sol och vattentemperaturen var som den vi är vana vid under den svenska sommaren, Så brukar det vara varje år berättade sekreteraren i Club Nautique de Bendor men det finns förstås "mistralen". Den kommer från norr, 10 grader och 20-25 m/s men blåser endast 1-2 dygn i taget. Dess ankomst är omöjlig att förutsäga och omslaget från vanlig svensk "bra vädersvind" till ovannämnda vindstyrkor går på 15 minuter.

Det seglas 5 seglingar oftast med deltagande av hela franska eliten, omkring 50 startande har man varje år och anmäler sig gör man på platsen. Ingen startavgift. Hotellrum (oftast goda rabatter då turistsäsongen inte kommit i gång vid den tiden) bör man dock beställa. Förbindelsen med fastlandet sker med färja (ca 10 min.) som är gratis för seglare. Beträffande den lekamliga spisen finnes 4 restauranger på ön i varierande prisklasser och på fastlandet i staden Bandol finns ett ännu större sortiment av matställen. Från Kiel är det ca 200 mil att köra. Bästa väg över Freiburg - Lyon.

505-regattan på Steinhuder-Meer förekommer till och från, "Das Meer" är 4 gånger 8 km stort och ligger 3-4 mil från Hannover. Omgivande land är mycket flackt och med ringa växtlighet, varför det är ganska rena vatten enligt min kunskapare Jan Eppers, Angående detaljer för årets regatta bör man vända sig till den tyske 505-presidenten Ferdi Steiner.

Int. Semaine de La Rochelle är en av fransmännens verkligt stora regattor med deltagande av massor med klasser allt från stora havskappseglare till små Moth-jollar. Man seglar på flera banor på samma sätt som under Kieler Woche.

Utseglingssträckorna är betydligt kortare (än i Kiel) men tidvattnet kan ställa till stora bekymmer, då den smala inseglingsrännan är dåligt markerad och dessutom livligt trafikerad. Man seglar sex seglingar och även här brukar startfältet vara ca 50 båtar med franska och ibland en del engelska toppseglare på startlinjen. Vädret vet man inte mer om än vad man vet om den svenska sommaren, undantagandes att det inte regnar så mycket här nere. Förhandsanmälan och rumsbeställning måste ske. Stadsdelarna kring hamnen är mycket gamla och ger en pittoresk inramning åt den stora ansamlingen av alla båtarna. Staden ägde 1966, då jag var där, en nattklubb (modell diskoteque), ett kasino och mängder med utmärkta restauranger. Från Amsterdam är det ca 120 mil att köra. Åker man över Kiel blir det ca 200 mil.

Kort om:

Kiel: Långa, krävande banor, oftast hårt väder, billigt att bo men kanske (?) lite tråkigt på kvällarna.

Essens Osterregatta: Ruskigt och kallt (sjön man seglar på är ca 700 m bred).

Regattor i England och Irland: Den som träffat engelska och irländska 505-seglare kan berätta, varför man trots det ganska dåliga vädret gör vad man kan för att komma dit varje år.

I Sverige:

Pater-Noster: Seglingarna omfattar 4 seglingar med första start på lördag kl. 13.00. Startavgift ca 20:- (ej spikat ännu). Anmälan en vecka innan. Bostad i Marstrand nästan omöjlig att få. Tjuvkil eller Göteborg är tyvärr enda lösningen. Regattan brukar få stor publicitet då den nordiska eliten i Stare, OK och Finn har seglingar samtidigt.

Tjuvkils Kappseglingssällskaps tre fyraseglingsregattor seglas inomskärs på olympisk bana med en diameter av 1 nm. Startavgift, anmälan och starttider som i Pater-Noster-seglingarna enligt preliminära uppgifter.

Beträffande Marstrandsregattan har till GKSS inlämnats ett förslag från Göteborgs jolleklubbar att regattan skall vara en seriesegling med endast sammanlagda priser. Detta för att få ner startavgiften till ca 30:- à 40:- kr.

Anders Heuman

NYA KAPPSEGLINGSREGLER

De viktigaste nyheterna i 1969 års regler hänför sig till i huvudsak följande punkter:

4.1 Protestflagga

Som protestflagga godkännes endast internationella codeflagg-signalen "B" (röd med två flikar)

26 Reklam

En båt får icke ha någon form av reklam på skrov eller utrustning, utom att a) icke mer än en segelmakares märke får anbringas på varje sida av seglet på ett avstånd från halsen motsvarande högst 15 procent av underlikets längd och b) båtbyggares märke må placeras på skrov, rundhult eller utrustning. Sådana märken (eller plattor) skall rymmas inom en fyrkant ej överstigande 15 x 15 cm (6 x 6 tum).

40 Båt med rätt till väg lovar före starten

Innan båt startat och klarat startlinjen skall varje av båten företagen lovning, som tvingar en annan båt att ändra kurs för att undgå kollision, utföras sakta och på sådant sätt att lovartsbåten får rum och möjlighet att hålla undan.

Före startsignalen får dock läbåten icke företaga dylik lovning högre än till dikt bidevind, så vida icke rorsmannen på lovartsbåten (då han siktar tvärs från sin normala plats) är akter om stormasten på läbåten. Reglerna 38.4, Att hindra lovning, och 38.5, Lovning gentemot två eller flera båtar, gäller också.

42.1 b) Rundning av märke

Om den inre av två eller flera överlappande båtar för olika halsar måste gippa vid rundningen av ett märke för att omedelbart kunna lägga sig på tillbörlig kurs till nästa märke, skall den gippa vid första lämpliga tillfälle.

42.3 b) Etablerande av överlapp

Bestämmelserna om två båtlängder i regel 42.3(a)(i) är icke tillämplig på båtar, av vilka den ena har stagvänt i närheten av ett märke, såvida ej, när stagvändningen är fullbordad, båtarne utan tvekan är mer än två båtlängder över allt från märket.

42.3 e) (ii) En yttre båt som påstår att den brutit överlappen har bevisskyldigheten för att den var klar för om när den var mer än två gånger sin längd överallt från märket.

45 och 52.1 Båtar som rundar på nytt efter beröring av märke

1. En båt som har berört ett märke och håller på att rätta sitt fel enligt regel 52.1, Beröring av märke, skall hålla undan för alla andra båtar, som ämnar runda eller passera märket eller har rundat eller passerat märket på rätt sätt, till dess att båten helt rundat och klarat märket och ligger på tillbörlig kurs mot nästa märke.

2. En båt som har berört ett märke skall äga alla rättigheter enligt reglerna i Del IV, så länge båten fortsätter att segla banan och till dess det är uppenbart att den håller på att återvända för att runda märket enligt regel 52.1 Beröring av märke.

52.1 Beröring av märke

1. Båt som antingen:

- a) vidrör (i) ett märke vid startlinjer före start,
(ii) ett märke, som börjar, begränsar eller avslutar det banan båten seglar, eller
(iii) ett märke, som begränsar mållinjen, efter att den har gått i mål, eller

b) tvingar märkesfartyg att flytta för att ej bli påseglat, skall omedelbart utgå, såvida den ej gör gällande att den med orätt blivit tvingad därtill av annan båt, i vilket fall den skall protestera. Såvida annat ej föreskrivits av nationell myndighet eller i seglingsföreskrifterna, må emellertid en båt, när märket är omgivet av segelbart vatten, rätta sitt fel genom - utöver att runda eller passera märket på sätt som fordras för att segla banan - göra en fullständig rundning av märket och lämna det på föreskriven sida utan att beröra det. Om ifrågavarande märke är startlinjens eller mållinjens styrbordsmärke, skall en sådan fullständig rundning ske medurs, och om märket är babordsmärke skall rundningen ske moturs.

51.1 c) Segla banan

Om allmän återkallelse skett, skall en båt, vars skrov, besättning eller utrustning till någon del är över startlinjen under den sista minuten före den nya startsignalen, därefter passera ett av startmärkena på den sida som vetter mot banan och runda märket samt skära startlinjen i riktning mot första märket - allt såvida annat ej föreskrives i seglingsföreskrifterna.

Dispens från hastighetsbestämmelserna för vissa lätta fordonskombinationer

I anslutning till överläggningar den 28.8.1968 på trafiksäkerhetsverket med representanter från Svenska Seglarförbundet, släpvnags- och bromstillverkare m.fl. rörande hastighetsbestämmelserna för vissa lätta fordonskombinationer samt de ekonomiska och fordonstekniska förutsättningarna att förse lätta släpvagnar med godtagbara bromsar får trafiksäkerhetsverket meddela följande.

Trafiksäkerhetsverket har med giltighet under 1968 meddelat dispenser till 70 km/tim. för sådana lätta släpvagnar vars totalvikt överstiger en sjättedel men ej en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt och även förordat att länsstyrelserna skulle medge motsvarande dispenser. Efter vissa utredningar samt efter överläggningar med statens väginstitut rörande vissa tekniska frågor avseende lätta släpvagnar har trafiksäkerhetsverket numera beslutat att fortsätta med ifrågavarande dispensgivning,

dock med giltighet längst t.o.m. utgången av år 1970. Verket vill starkt understryka att denna form av dispensgivning helt kommer att upphöra i och med 1970 års utgång.

Liksom under 1968 kommer verket att i begränsad omfattning kunna tillhandahålla ansökningsblanketter för dem som så önskar.

Till dispensansökan, som skall innehålla uppgift om fordonens registreringsnummer, skall bifogas kopia eller bestyrkt avskrift av dragbilens och släpvagnens besiktningsinstrument.

Den som redan år 1968 fått dispens behöver dock endast insända detta tillstånd till trafiksäkerhetsverket med begäran om förlängd dispens. Kopior av besiktningsinstrumenten behöver sålunda inte bifogas i sistnämnda fall.

VM 1969 12 - 18 januari

Sverige hade inga representanter med i årets VM i Argentina. Över huvud taget var få européer där och inte bara européer. Endast 22 båtar från 5 länder fanns på startlinjen. Vore det inte på tiden att något stort tobaksbolag trädde till och började lasta in litet pengar?

Seglingarna gick vid den lilla hamnstaden Olivos nära Buenos Aires i mynningen av Rio de La Plata. Banan var mycket svårseglad dels beroende på att vindförhållandena skiftade oerhört och dels på att strömmarna påverkades både av tidvattnet och virvlar från floden.

1:a seglingen

Svag vind, stark motström på första kryssen. Larry Marks tar ledningen från början och vinner med över 1 min. före irländaren Cudmore, argentinaren Domato och Troupel.

2:a seglingen

Svag vind som ökar till ca 5 m/sek mot slutet. Mycket varmt. Buffet tar ledningen på första kryssen men vurpar. Ledningen övertages i stället av Marks och Domato som seglar mycket jämnt över hela banan. Domato lyckas dock överlista Marks på själva mållinjen. 3:a Troupel, 4:a Norheim (USA), 5:a Cudmore. Buffet, som gjort en fantastisk upphämtning, lyckas tappa blocket till storskotet på sista kryssen och slutar som 9:a.

3:e seglingen

Starten uppskjuten i väntan på vind som sedan kom med besked, ca 10 m/sek och grov sjö. Troupel leder med ca 400 m när han skall vända upp till sista kryssen men

då lossnar focken och masten kommer ned i båten. I stället vinner Cudmore före Marks, Buffet och Angle (USA).

4:e seglingen

Svag vind som vrider flera gånger under seglingen. Troupel leder från start och går i mål ca 1 min. före Marks. 3:a Cudmore, 4:a Norheim, 5:a Domato. Buffet havererar igen, denna gång var det storfallet.

5:e seglingen

Stadig vind ca 3 m/sek. Troupel tar hem en överlägsen seger före Marks, Cudmore, Norheim och Buffet. Domato var 4:a i mål men blev diskad för att han seglat utan flytväst.

6:e seglingen

Vind mellan 1 och 2 m/sek. Troupel måste vinna de återstående seglingarna för att bli världsmästare och går också i mål med betryggande ledning före Marks, Domato, Norheim och Cudmore. 4 båtar har dock protestflaggorna uppe och efter lång palaver i seglingsnämnden blir Troupel diskvalificerad för att ha seglat på startflaggen. Enligt samstämmiga uppgifter från alla upprörda fransmän på platsen blev han trängd i starten av en argentinare, men domen stod fast. Argentinaren ifråga blev också diskad för att han seglat på Troupel. Fransmännens ilska över detta domslut lär fortfarande inte ha lagt sig.

7:e seglingen

Larry Marks skulle bli världsmästare även om han kom sist i denna segling. Det gjorde han nu inte, utan vann med Troupel 7 sekunder efter. 3:a Cudmore, 4:a Domato och 5:a Norheim.

Slutresultat:

1. Marks/Deschamps, England	1,2,2,2,2,1,1.
2. Cudmore/Bruen, Irland	2,5,1,3,3,4,3.
3. Domato/Sidmann, Argentina	3,1,5,5,D,2,4.
4. Troupel/Lanaverre, Frankrike	4,3,U,1,1,D,2.
5. Norheim/Wheaton, USA	5,4,6,4,4,3,5.
6. Buffet/Morch, Frankrike	6,9,3,11,5,8,7.

Förbundets ordförande meddelar:

Internationella Förbundets regelkommitté har beslutat att endast en båt per nation får begagna sig av s.k. spinnakertunnel vid internationella regattor under den kommande säsongen. De som önskar så skall anmäla detta till ordf. Torgny Nordström, Hornsgatan 4, Stockholm. Te1.44 55 66. Lottning kommer sedan att tillgripas om det är fler än en som önskar begagna sig av denna finesse.

Ev. erinringar mot de föreslagna VM-kvalbestämmelserna skall vara Förbundet tillhanda före den 15 maj 1969.

Program och blanketter till EM i Dublin kan rekvireras från:

National Yacht Club
Dun Laoghaire
Dublin, Irland

Sista anmälningdag: 15 maj 1969.

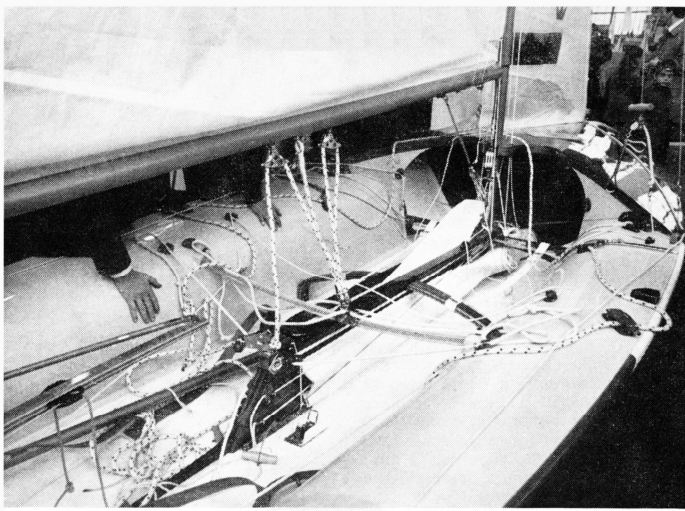
SKI - YACHTING 1969 30/1 - 2/2

Årets Ski-Yachting seglades i år för 17:e gången. Dvs man seglade torsdag, åkte skidor fredag och seglade igen lördag-söndag. Skidåkning kan vi lämna därhän och ägna oss åt seglingen, som i år hade samlat 49 deltagare i 505-klassen, mest fransmän men också åtskilliga tyskar, schweizare och en belgare. Bröderna Fehlmann från Schweiz, som gjorde bra ifrån sig vid VM i La Baule, tog hem slutsegern efter en mycket jämn segling Troupel, Buffet och Danielou ställde inte upp men i övrigt var alla de bästa fransmännen med.

Cherét och Troublé som representerade Frankrike i FD i Acapulco, hade nu återvänt till sin rätta klass, denna gång i var sin båt. Bröderna Pajot ställde upp i en ny båt tillverkad speciellt för dem av Morin i Frankrike och försedd med spinnakertunnel och alla tänkbara trimningsfinesser. Först i slutet på regattan kom dom underfund med vilka tampar som var dom rätta att dra i.

Första seglingen som gick i mycket svag och växlande vind vanns av Bröderna Fehlmann följda av Cherét och Bröderna Gadel (Frankrike). Andra seglingen med samma vindförhållanden togs hem av Bröderna Gadel med Bröderna Abiad (unga löften från Frankrike) på andra och Fehlmann på tredje plats.

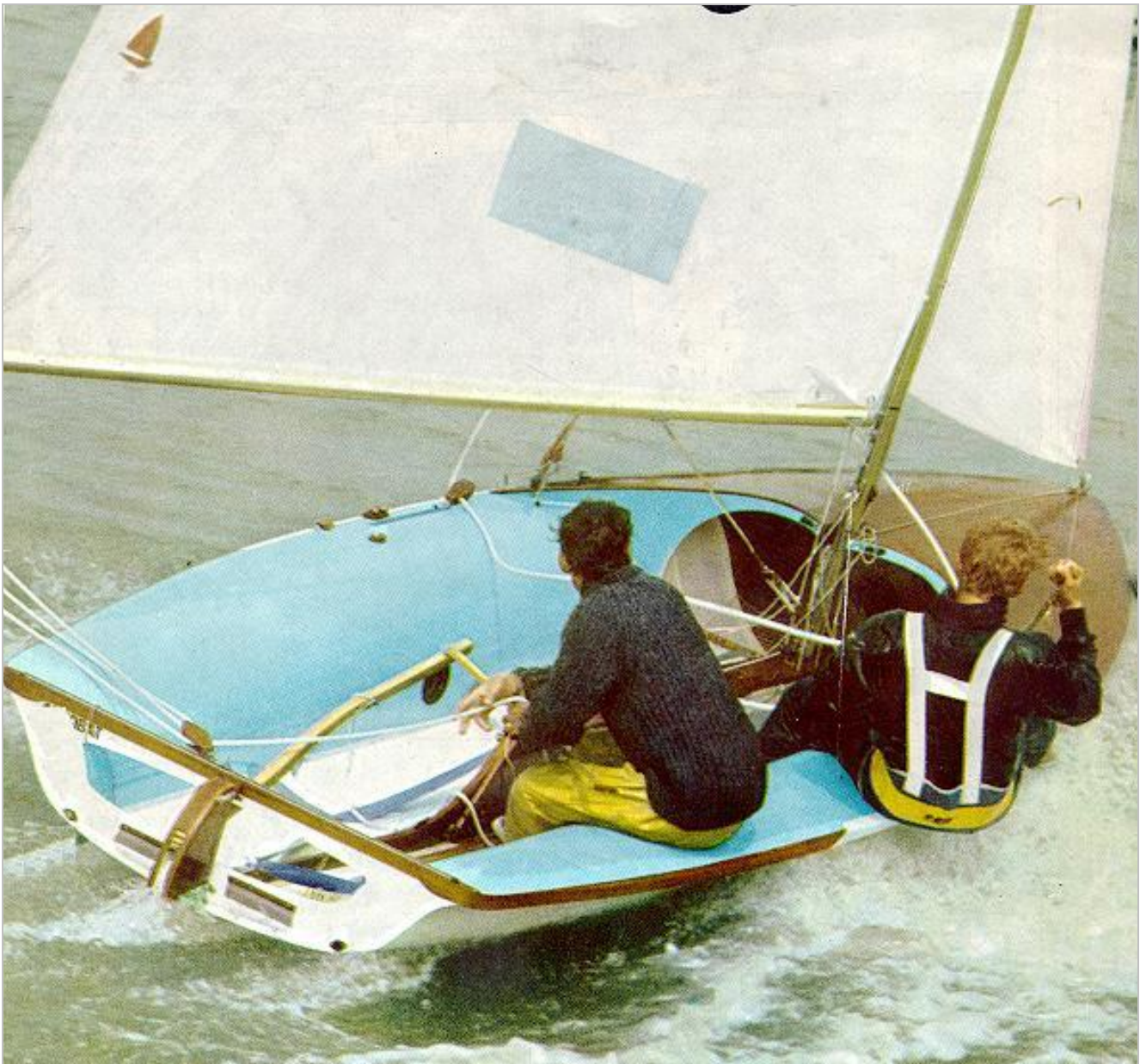
Under lördagens två seglingar hade vinden ökat till ca 7 m/sek. Nu började bröderna Pajot komma loss och vann båda kören. På söndagen försvann vinden igen och bara en segling kunde genomföras som vanns av Fehlmann med den belgiska båten (Dekayser-Roland) på andra plats. Trea blev bröderna Pajot.



Jean Morin showed this version of the 5-0-5 with a spinnaker tunnel running from the stem head to the starboard side of the centreboard case

Slutresultat:

1. Fehlmann-Fehlmann Z 53
2. Troublé-de la Garanderie F 3301
3. Balmas-Balmas Z 62
4. Pinaud-Richard F 3400
5. Abiad-Abiad F 3177
6. Pajot-Pajot F 3317
7. Cherét-Briandet F 3311



Riddarfjärdsregattan, 20 april 1969



Till årets Riddarfjärdsregatta hade Calle W tagit med sin gamla dubbelpipiga bössa för att slippa alla tidigare års klickande startkanoner. Den fungerade och måsarna på strömmen lyfte skrämnda för varje skott. Annars såg det dystert ut när seglings-

nämnden vaknade på morgonen (Torgny något senare än de andra), det blåste snöblandad hård kuling, vid Landsort uppmätt till 18 sekundmeter, som dock hade lugnat ned sig till 7-8 meter till första starten som gick vid tolvsnåret.

Seglingsnämnden hade tänkt sig en krysstart, vilket kanske hade lyckats om inte vinden hade vridit hela tiden. Två båtar (Mårten och Calle) startade elegant för babord och fick fin utdelning, eftersom inga styrbordsbåtar lyckades ligga upp.

Den sista luriga korta kryssen upp mot mål blev dramatisk, eftersom ledande Beje Wiholm fick spinnakern under båten. Jan-Erik "Lillen" Levy hittade rätt väg i vindkarusellen från Norr Mälarstrand och fick målskottet. 2:a blev "Bum" och 3:a Beje.

Andra seglingen vanns övertygande av Beje. Vinden hade då mojnats betydligt. 2:a i mål var Levy som därmed tog hem det vackra vandringspriset. 3:a blev P.O. Lundström.



Till årets regatta hade inbjudits Trapez-klassen som ställde upp till ett antal av 13 båtar. Vi har mycket att lära av dem när det gäller att spränga könsvalLEN. Sällan såg man så många söta kvinnliga gästar.

Stort tack till Stockholms Seglarförbund som lät oss premiär-använda sina nya fölgebåtar, som styrdes förnämligt av "Lakke" Wiholm och Mats Lodén-Andersson. Enormt tack även till

klubbmästarefamiljen Wiholm, som ordnade värmande kaffe i pausen samt alla kvinnliga och manliga funktionärer utan vilkas hjälp denna regatta skulle blivit en strålande succé, som Torgny skulle ha uttryckt det.