

# 606 *Racing*

*Svenska 606-Förbundets tidning*

**Internationellt**

Vad händer i Danmark och Finland

**Bokhyllan**

606-Racing recenserar aktuella böcker

## Mek Special

Inför säsongen: 6 sidor matnyttiga mek-tips

# Nye og brugte både



## Bådlån med sejlerglæde...

Den rigtige finansiering kræver indsigt.  
Den har vi. Ring 5478 1544 - vi er klar!

**Billige  
bådlån**

*www.sparlolland.dk*

**Maribo afdeling**  
Østergade 2 - 4930 Maribo  
Telefon: 5478 1544  
E-mail: [maribo@sparlolland.dk](mailto:maribo@sparlolland.dk)



## Jag behøver dig! Några ord från redaktörn



**J**a - i alla fall dina synpunkter, idéer, berättelser. Det är ni medlemmar och 606-seglare vi vill veta mer om. Det är era önskemål om innehållet vi vill arbeta för. För frågor inom 606-seglingen står vi till ert förfogande! Tidningen och hemsidan ska komplettera varandra. Snabba beslut fattar vi via hemsidan och mailinglistan som är på gång. Berätta för mig hur tidningen kan bli ännu matnyttigare för just dig! Hör av dig till mig med kommentarer och önskemål! Du kanske vill skriva din egen berättelse, avslöja dina mek-tips, fördöma ett dåligt köp du gjort eller helt enkelt vara med och starta ett diskussionsforum. Nya bilder är också av högsta värde för oss! Jag ser fram emot att höra från dig!

Många segerhälsningar,

*Elke Cronenberg*

[elke.cronenberg@usa.net](mailto:elke.cronenberg@usa.net), telefon: 0708-820307

# Sportslighet främst

När jag började kappsegla 1999 var allt så roligt att det inte spelade särskilt stor roll hur det gick. Spännande bara att ta sig runt och definitivt en kick för seglingsglädjen. Men med tiden börjar man ställa allt högre krav på sig själv, och det är inte så lätt att förbättra sina resultat när arbete och familj innebär att man inte har någon nämnvärd tid för träning. Är det egentligen så viktigt att prestera allt bättre resultat?

Tja, det är inte helt enkelt att säga om man ska vara uppriktig. De flesta av oss som kappseglar är tävlingsmänniskor i den meningen att vi verkligen bryr oss om hur det går, oavsett vad vi vill ge sken av. Kappsegling går ju ut på att prestera, inte bara åka omkring på måfå. Det allra viktigaste är kanske att tänka igenom sin inställning till seglingen. Det är roligt att se skickliga seglare göra smarta, säkra vägval, klanderfria manövrer osv. Det är roligt att segla upp till sin egen potential, att känna att man samarbetar bra ombord, är alert på vad som händer med vind och vågor och helst går lite snabbare än de andra båtarna.

Men det är knappast roligt att skrämmas till misstag av någon skränhals som gapar på andra för att få egna fördelar. Det är definitivt inte roligt att själv förorsaka skador eller sabotera för någon annan. Och det är inte roligt när känslan av de egna kraven står i vägen för känslan av stolthet och sportsligt uppträdande. Jag hoppas att den här säsongen ska bli full av positiva seglingsupplevelser för oss alla och att vi slår vakt om den sportsliga och generösa anda som präglar vår klass.



*Pelle Nihlmark*

Pelle Nihlmark SWE 868

Ordförande Svenska 606-förbundet

## Innehåll

Vi presenterar Lär känna styrelserna i Sverige och Danmark	.....4-5	Het fight på Tune-upen Tolv båtar startade på Runmarö	.....17
Mek-Special Toppseglarna med sina bästa tips: Pelle Lindell om köloptimering	.....6-7	Regler Låt dig testas av internationella domaren Bengt O Hult	.....18
Praktiskare spinnakerhantering	.....8	Bokhyllan Läs dig till segern	.....19
Trimma riggen med hakplåtar	.....9	Profilen Conny Kjellberg i intervju	.....21
Tomas Skålén förklarar fördelar- na med dubbelt förstag	...10-11	Förbundet Kontaktinfo och nyheter i kort	.....23
Internationellt Dags att förbereda sig på DM, FM och NM	....12-15		

# Svenska styrelsen presenterar sig

**Ordförande Per Nihlmark**

**Alder: 43**

**Båt: SWE 868**

**Klubb: USS**

Började kappsegla 1999. Seglat har jag dock gjort hela livet i egna och andras båtar. Till vardags arbetar jag som advokat med inriktning på affärsjuridik. Har familj med tre barn. Seglar med gästen Joakim Ortner.



**Kassör Helena Lindström**

**Alder: 31**

**Båt nr.: SWE 831**

**Klubb: SSK**

En glad person som gillar segling och andra sportaktiviteter.



**Sekreterare & Webansvarig**

**Tomas Skälén**

**Ålder: 38 år**

**Båt: SWE-349, "Åmålstryck"**

**Klubb: SSÅV**

Gör min 10:e säsong i 606-klassen och är inne på min 3:e 606:a.



**Ledamot**

**Thomas Lundberg**

**Alder: 38**

**Båt: SWE 890**

**Klubb: RYC**

Köpte den första 606, SWE-569 hösten-00 och gick vidare med en ny båt förra året, SWE-890. Seglar med Patrik Nilsson som är rorsman.



**Suppleant & Infoansvarig**

**Elke Cronenberg**

**Alder: 32**

**Båt: SWE 472**

**Klubb: KSSS**

Seglat i 21 år. Mest havskappssegling. Andra 606:an efter SWE-107.



## Tekniska Kommittén

**Ordförande Per Lindell**

**Alder: 40**

**Båt: SWE 886**

**Klubb: KKKK**

Har seglat: J/24, Express, H-båt, Melges 24 och diverse storbåtar, seglar 606 och 2.4.

Medlem i SSF's tekniska kommitté.



**Ledamot**

**Rickard Melander**

**Alder: 38 år**

**Båt: SWE 367**

**Klubb: 40 Fots Segelsällskapet**

Har seglat i över 30 år, diverse klasser från jollar till storbåt, för tillfället är det Melges 24 som det satsas mest på.



**Ledamot Tom Borenius**

**Alder: 47 år**

**Båt: FIN 28 "Chili" med brorsan Sten**

**Klubb: Åländska Segelsällskapet**  
Seglat: H-båt, 5.5 m, offshore, 606. Seglingsmeriter: Whitbread Round-the-World 1989 med UBF Finland. Vann Guldpokalen i 5.5 m år 1995 med Henrik Dahlman.





# Grannarna i Danmark...

**Formand Mikkel West-Nielsen**  
 Alder: 32  
 Båd nr. D 517  
 Klub: Sejlklubben Esrum Sø  
 Har sejlet siden jeg blev født og har efter 4 års pause sejlet 606 siden 98.



**Webmaster Karsten Normand Sørensen**  
 Alder: 36  
 Båd nr. D 721  
 Klub: Frederikssund Sejlklub  
 Har altid gastet på diverse både on-off, men har nu siddet ved roret på vores 606 i tre år.



**Kasserer Ole Matzen**  
 Alder: 56  
 Båd nr. D 587  
 Klub: Bandholm Sejlklub  
 Eneste aktive 606 sejler i Bandholm, hvor vi er cirka 10-15 både til onsdagssejladserne. Hovedparten er L-23ére.



**Teknisk konsulent Michael Kjær**  
 Alder: 30  
 Klub: Aabenraa Sejl Club  
 606-sejler siden 1990, formand i klubben 1996-2000  
 skibsingeniør, ansat ved Nordic Mast.



## ...och Finland

**Ordförande Henry "Heffe" Ericsson**  
 Ålder: 58 år  
 Båt: FIN 40 "Valetta" med hustru Marianne  
 Klubb: Brändö Seglare, Helsingfors  
 Seglat Snipe, Laser, H-båt, Star, RC Marblehead.  
 Seglingsmeriter: Junior-FM i Snipe 1964.  
 Deltagit i RC-VM i USA och Australien.  
 Övrigt: Seglingsjournalist i Frisk Bris och Hufvudstadsbladet.



**Mätman Tom Borenus**  
 Ålder: 47 år  
 Båt: FIN 28 "Chili" med brorsan Sten  
 Klubb: Åländska Segelsällskapet, Mariehamn.  
 En gast som blivit rorsman för att få fler deltagande båtar på startlinjen.  
 Seglat H-båt bl.a. 3 NM guld i rad, Soling, Whitbread



**Skattmästare Bettina Lemström**  
 Ålder: 38 år  
 Båt: FIN 27 "Victoria" med familjen Lemström  
 Seglat Optimist, 470, 4. plats i 470 för damer vid OS 1988 i Pusan, Korea.  
 Övrigt: Varit medlem i ISAF Centerboard Committee.



**Styrelsemedlem Timo Telkola**  
 Ålder: 54 år  
 Båt: TPS klubbåtar  
 Klubb: Turun Pursiseura, Åbo  
 Seglat: Snipe, 505, H-båt, 5.5 meter, Offshore, Swan Cup.  
 10 x Finska mästare (olika klasser) 1:a i Gotland Runt IMS, 2:a i VM 5.5 metre 2003, 2:a i Guldpokalen 2003. Segelmakare på North Sails Finland.



**Webmaster Jan Mattsson**  
 Ålder: 37 år  
 Båt: FIN 29 "Pelargon"ia"  
 Klubb: Esbo Segelförening  
 Seglat Match racing, 606 i två år. Seglar emellanåt som rorsman, ibland som gast.



## En grundkurs i strömningslära...

Det är lika bra att säga det från början: Det här mina åsikter och inte Guds sanning skrivet i sten. Som alla "vet" är originalkölen "kass" och man måste lägga massor med tid eller pengar på att fixa den. Eller?

De flesta omekade kölar är rätt osymmetriska, ojämna och har en tjock trubbig bakkant. Detta ger givetvis en båt som går olika på styrbords och babords bog vilket inte är så roligt. Den trubbiga bakkanten bör ge ökat motstånd och en ojämn köl ökar givetvis också motståndet, men kanske inte så mycket som man först kan tro.

Först lite strömningslära. Nästan alla seglare har hört begreppen laminärt och turbulent gränsskikt. Gränsskikt är den del av strömningen nära en yta, till exempel, där hastigheten varierar från båtens hastighet ute i strömningen till noll längst in vid ytan. I ett laminärt gränsskikt är strömningen bara parallell med ytan medan det i ett turbulent gränsskikt finns små virvlar som transporterar vatten tvärs strömningen, vilket gi-

vetvis kräver energi vilket i sin tur ger ett högre motstånd. Vi vill alltså, rent generellt, ha så mycket laminärt gränsskikt som möjligt på vår köl.

Vilka faktorer spelar roll för detta:

Reynolds tal  $R_n = \text{hastighet} \cdot \text{längd} / \text{viskositet}$  är den parameter som främst styr hur strömningen beter sig. Vid låga  $R_n$  är gränsskiktet laminärt och vid ett visst  $R_n$  slår gränsskiktet om till turbulent. Kölens längd, korda, och viskositeten i vattnet kan vi inte göra mycket åt. Men det är så att man kan påverka vad ett visst  $R_n$  är genom att:

**Ha en mycket slät köl. Bra ytfinish gör att gränsskiktet håller sig laminärt längre.**

**Ha en köl med en form som ger en lämplig tryckfördelning.**

## ...eller varför det inte lönar sig särskilt mycket att slipa på en 606-köl

Strömningen har en stagnationspunkt där hastigheten är noll vid kölen nos. Detta medför att det lokala trycket i denna punkt är högt. Trycket minskar sedan i efterhand som vattnet accelererar runt kölen (Bernoullis lag, för den som läst strömningslära någon gång). Så länge trycket minskar, och vattnet accelererar, har gränsskiktet svårare att slå om.

Nu kommer vi till överkursen som tyvärr är nödvändig för att förstå hur 606:ans köl fungerar. När vi har en strömning i ett gränsskikt och hastigheten nära ytan av någon anledning bromsas upp, orkar inte det laminära gränsskiktet "hålla fast" vid ytan utan det bildas en bubbla av mer eller mindre stillstående - i förhållande till kölen - vatten nära kölens yta. Detta gör att motståndet ökar och förmågan att generera lyftkraft minskar. Vi måste dessutom veta att ett laminärt gränsskikt löser av lättare än ett turbulent (på grund av de små virvlarna som transporterar energi tvärs strömningen).

### I praktiken

606:ans köl består ju av en tunn övre del och en betydligt tjockare bulb. Detta medför att vi har lite olika problem att lösa.

I lätt vind går båten sakta, det vill säga  $R_n$  (Reynolds tal) är lågt och det finns potential för mycket laminär strömning. Har vi då dålig ytfinish blir strömningen turbulent i alla fall vilket ger högre motstånd. Har vi fin finish men olämplig form (trubbig framkant som ger tryckminskning långt fram på kölen) får vi också ett turbulent gränsskikt och högt motstånd. Detta gäller på bulben, men nu kommer vi till en av komplikationerna: den tunna delen av 606:ans köl är så tunn att man inte kan göra en form som gör att vattnet accelererar tills gränsskiktet naturligt slår om till att vara turbulent. Detta medför att det laminära gränsskiktet bromsas upp och löser av cirka 5-10 cm från framkanten på kölens läsida. Vi får visserligen återan-

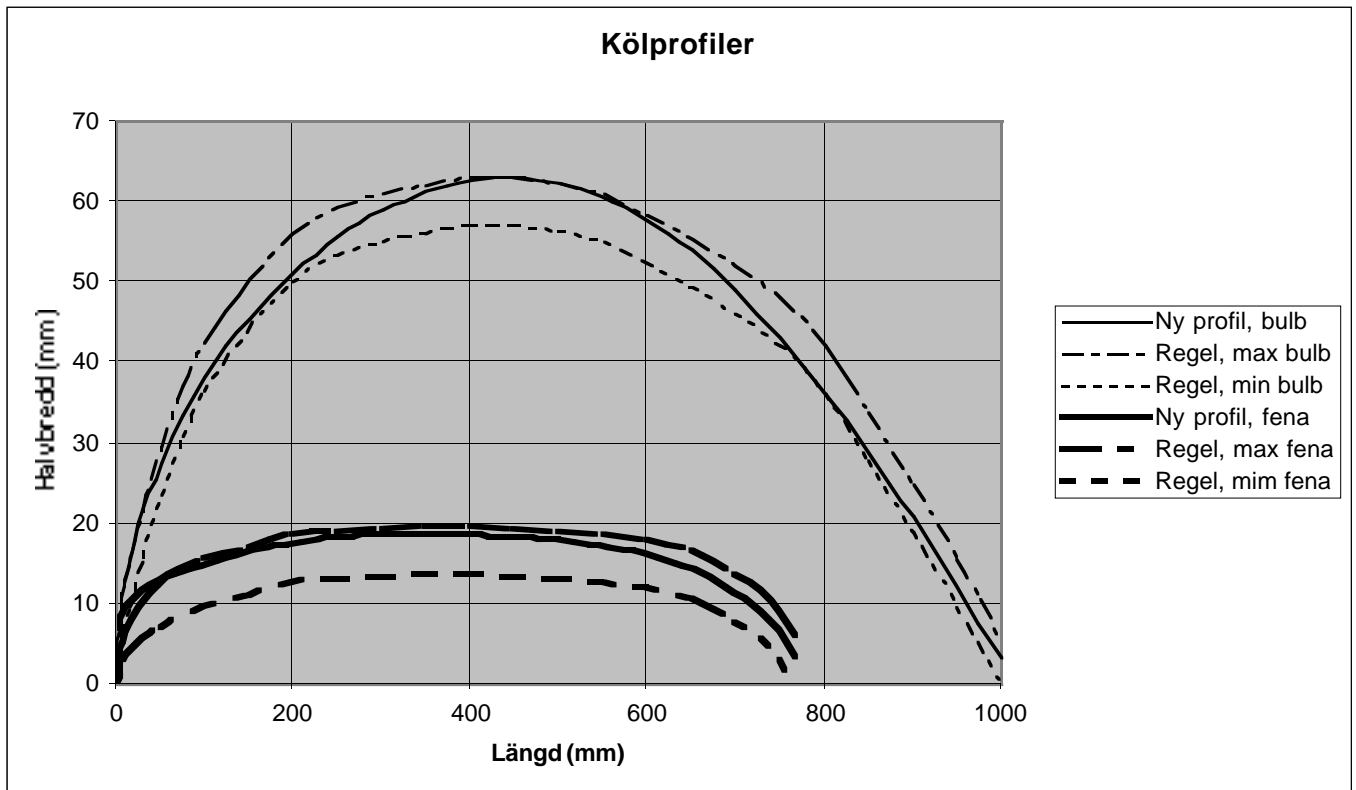
liggning, det vill säga gränsskiktet fäster på kölen igen efter kanske 15 cm så vi tappar inte mycket lyftkraft men motståndet ökar rätt kraftigt. Detta ger totalt sett ett högre motstånd än vad ett turbulent gränsskikt som inte löser av hade gett.

606:ans kölform gör alltså att de vanliga "sanningarna" inte gäller. Vad kan vi då göra för att se till att gränsskiktet är turbulent? Det finns i princip två alternativ: Se till att ytfinishen nära framkanten inte är allt för bra eller ge kölen en form som gör att gränsskiktet slår om. Bägge alternativen funkar lika bra men det känns kanske lite radikalt att gå på med 80-papper på sin blanka fina köl. Alternativet är då kanske en form som ger ett tidigt omslag.

I friskare vind går båten fortare vilket gör att potentialen för laminär strömning är mindre vilket bör ge en mindre skillnad mellan en bra och dålig köl i frisk vind. Dessutom är det så att kölens andel av båtens totala motstånd minskar rätt kraftigt med ökande fart, eftersom vågbildningsmotståndet ökar.

Skillnaden mellan kryss och undanvind beror på att kölen på kryss måste leverera en sidkraft. Detta gör den genom att gå med avdrift genom vattnet. Även den bästa kölprofilen fungerar bra för ett ganska litet avdriftsområde. Har man större avdrift blir skillnaden mellan den trubbiga omekade kölen och en bra ganska liten.

Ni som orkat läsa hit undrar givetvis vad detta betyder i praktiken. Jag tror kölmek gör skillnad, men kanske inte så mycket som på vissa andra båtar, till exempel på Expressen. Orsaken till detta är framförallt att det inte går att göra riktigt bra kölprofiler inom 606:ans klassregel. Skillnaden mellan en originalköl som är tillfixad så att den är slät och symmetrisk och ett "supermek" är enligt min uppfattning knappast märkbar.



**Hela toleransen i klassregeln måste utnyttjas för att nå önskat resultat. Detta kräver hög noggrannhet på kölmecket.**

Vilken profil skall man då använda om man gillar att slipa järn eller har en speciell böjelse för epoxyspackel?

Originalritningen verkar vara ritad mer eller mindre på frihand och profilerna liknar inga "tabellprofiler" som jag känner till.

Frågan är om man kan göra något bättre inom toleranserna i klassregeln? Jag har försökt konstruera några nya profiler med hjälp av ett enkelt 2-D profildesignprogram (FOIL från Vacanti Yacht Design) enligt de principer jag försökt beskriva ovan. Paradoxalt nog ser man rätt tydligt att den förändring som bör löna sig mest är att tunna ut kölens bakkant så mycket som regeln tillåter. Den tunna profilen bör, på grund av risken för avlösning, inte vara av en typ som ger mycket laminärströmning så jag har gjort en "knöl" på den nära framkanten som skall ge omslag turbulent gränsskikt. Bulbens form är gjord för att maximera området med laminär strömning och övergången är helt enkelt en "blandning" av bulbens och kölbladets profil.

Problemet är dock att för att få önskade egenskaper är geometrin mycket känslig och även små avvikelser (<0.5 mm) kan förstöra alla förbättringar. Alltså en avancerad profildesign kräver ett avancerat mek och kanske till och med NC-fräsning för att man skall få någon förbättring jämfört med ett bra utfört mek med originalprofilen.

### Några detaljer

Kölens bakkant skall för att ge minsta motstånd vara så skarpa (90graders hörn) som möjligt och bakkanten så tunn som klassregeln tillåter. Får man problem med vibrationer så kan man prova att fasa bakkanten lite snett eller till och med

göra snedkapning omväxlande från styrbord och babord sida i cirka 10-20 cm långa partier. Underkanten bör utformas med radie på cirka 10 mm vid nosen som gradvis minskar och går över i ett skarpt hörn vid kölens maximala tjocklek eller möjligen något bakom.

Och ni som undrar: på Boogie Wonderland (SWE438) hade vi en lätt tillfixad originalköl (inget järnslipande) och på Whiter Shade of Pale (SWE 886) har vi slipat rätt mycket järn, framförallt i akterdelen och gjort en tidigare variant på de profiler jag beskrivit i den här artikeln. Jag kan inte påstå att vi märkt någon större skillnad. En intressant observation är att jag tycker att 886 kanske var snabbare innan vi slipade upp finishen på kölén. Vi seglade en regatta (Granpokalen 2002) med 120-finish och var riktigt snabba. Efter vi slipat kölén till 1200 tycker jag att vi inte har hittat riktigt samma fart igen men, det kan givetvis finnas massor med andra orsaker.

**Text och illustration: Pelle Lindell, SWE 886**

Pelle Lindell tillägger att han ännu inte har gjort något CAD-underlag på kölén nämnd i texten, men den som vill kan kontakta honom via e-post och få profilkordinater i Excel-format.  
per\_lindell@bredband.net

# Spinnakersäcken som försvinner

Jag har blivit ombedd att beskriva vår lösning för infällbar spinnakersäck.

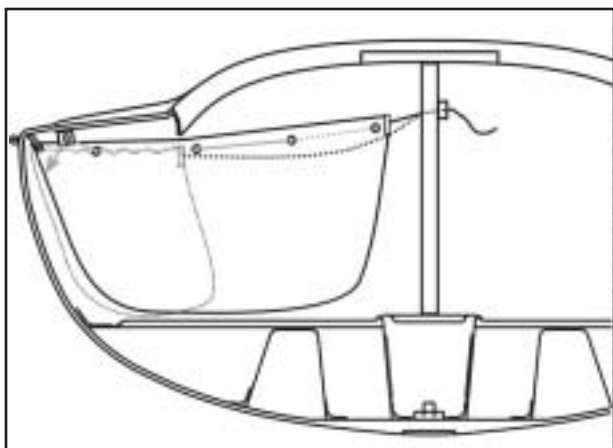
Flera har denna lösning, så den är inte på något sätt unik. Tanken är att ha en spinnakersäck som, när den inte används, åker in under skarndäck och är därmed ur vägen samtidigt som den håller spinnakern på plats så att den inte blåser ut av misstag.

Detta löser vi genom att tillverka en fyrkantig säck av mjukt material, sånt som normalt används i segelsäckar. I botten sätter vi nät så att vatten kan rinna ut. Säcken har måtten LxBxH: 700x400x400mm. Vi syr in en latta i den övre främre kanten och förstärker ordentligt vid lattans ändar. Mitt på lattan fästs en tamp som används för att dra ut säcken. Vi slår i 4 stycken öljettringar i båda långsidorna längs överkanten samt ett öljettpar i de båda inre hörnen för att fästa säcken upp in under mot relingskanten.

I det yttersta öljettparet, närmast lattan, fästs änden på en cirka 2,5m lång gummicord. Gummicorden dras via öljetterna i långsidorna och sedan via en linlöpare eller block som skruvas in under skarndäck, nära den punkt där säcken fästs. Andra änden av gummicorden fästs långt bakåt respektive framåt. Spänningen i gummicorden anpassas så att säcken pressas in mot skrovsidan men samtidigt får den inte vara för tung att dra ut.

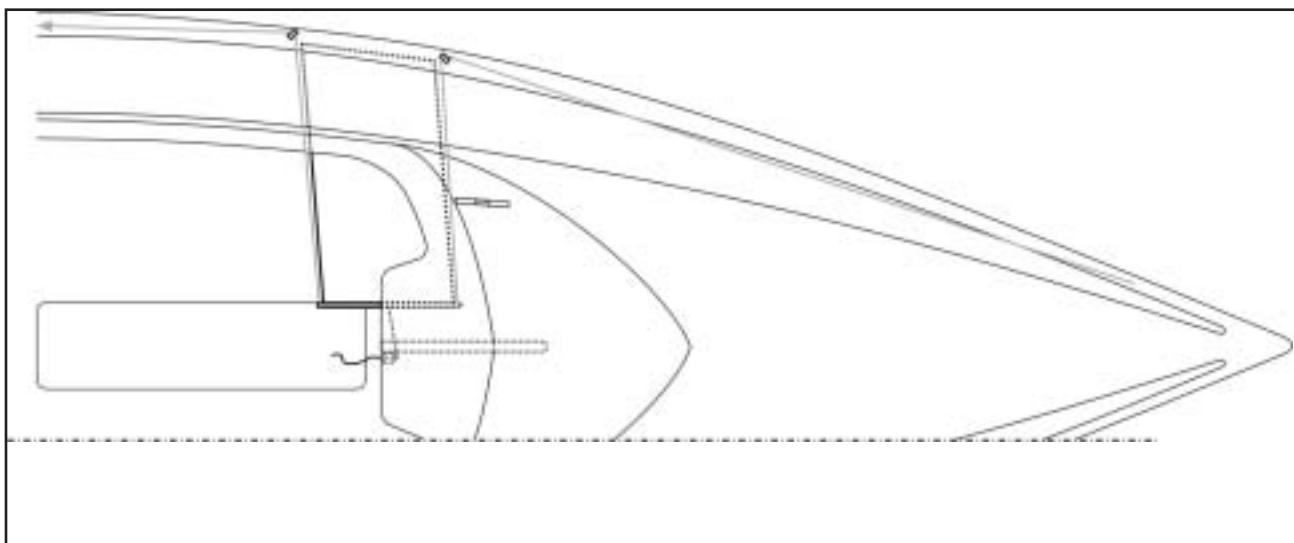
Linan som man drar ut säcken med dras till maststötan. Man vill gärna ha draget så långt akterut som möjligt därför har jag byggt på min maststötta akterut så att den går ända till akterkant beslagshyllan. Jag drar linan via ett hål i maststötan och har sedan en liten rätta på andra sidan.

**Text och illustration: Tomas Skålen, SWE-349**



Till vänster visas säcken både utdragen och i indraget läge (streckad). Den röda linjen visar gummicorden.

Nedan ser man att det är viktigt att montera säcken en bit akterut samt att få draget så långt bak på maststötan som möjligt.





# Vantskruvens vara eller inte vara

Ändra mastlutningen mellan seglingarna?  
Det hinner man väl ändå inte med!  
Thomas Lundberg tipsar om alternativ till vantskruv.

**S**ka man justera sina vantskruvar?

Ja! Om man ställer om riggen bara med förstags-spänningen och inte justerar vantskruvarna, så får man en mycket upprätt mast i hårdvind och en mycket bakåtlutad mast i lättvind. Optimalt är att köra med ett konstant mastlut både i lättvind, mellanvind och hårdvind.

Vi brukar ligga på 8.20 m, mätt från mastens övre svarta mätband till aktern där skrov och däck möts. För att kunna uppnå detta gäller det att kunna justera sina vantskruvar på ett enkelt sätt. För vad kan det bero på att det är så många som inte ändrar sina vantskruvar? Jo, att det är svårt att ändra vantskruvarna på grund av saxsprintar. Hur många varv skulle vi

vrida? Var det högervarv eller vänstervarv som ger mindre mastlutning?

Vi har använt oss av Ronstans så kallade "Hakplåtar" (se bild) för att underlätta justeringen av mastlutet. Ronstans artikelnummer är RF 2331. Hakplåtens totala längd är 115 mm och det finns 17 stycken positioner (hål) i plåten. Vi har använt dessa i två säsonger och vi är mycket nöjda. Fördelen med hakplåtarna är att de är lätta att justera mellan delseglingarna om man behöver. På plåtarna finns en numrering för varje hål så det är lätt att veta vilket hål man ska välja. Detta gör också att man lätt kan föra trimbok när man tränar och tävla.



För att enkelt kunna köra med optimalt mastlut, används här hakplåtar som är lättare att justera mellan delseglingarna än konventionella vantskruvar.

## Ändra mastlutet - Rent praktiskt

För det första får man inte ändra inställningen under en delsegling utan endast mellan seglingarna (kappseglingsregel). När man ändrar så måste man veta i förväg vad ett pinnhål upp eller ner medför i mastlut och hur mycket man ska dra i förstaget. Börja med hårdvind – spänn upp riggen så att du får rätt spänning i vanten och mät sedan upp mastlutet. Är det för mycket så släpp på riggspänningen och justera ner med exempelvis ett hål. Detta fortsätter man med tills man har rätt mastlut (8.20 m) med rätt riggspänning (enligt segelmakarens trim-guide). Då skriver man upp och memorerar numret på hakplåten och tejpas en markering på förstagshaländen. Sedan fortsätter man på samma sätt med mellanvind och lättvind.

När detta är gjort så har man tre riggställningar och kan nu använda dessa ute på vattnet, till exempel om vinden ändrar styrka mellan delseglingarna. Då släpper man på riggen och ändrar vantinställningen på läsidan och går sedan över stag och ändrar på nya läsidan.

För att Ronstans hakplåtar ska fungera så måste man byta sina vant till något längre. Vi har mätt upp vanten och fått att toppvanten ska vara 6,13m och undervanten ska vara 3,07m. Då har vi mätt från krokens böj till centrumhålet. Lycka till!

Text och foto: Thomas Lundberg, SWE-890

# Lönt satsa på dubbla förstag

Att direkt kunna påverka sagget i fockstaget och också ha en referens för hur stort sagget är ger både en enkelhet i trimmet samt fördelar framförallt i lättare vind och i skvalpig sjö.

Att ha ett mer konstant mastlut tror vi är en fördel mot att luta bak masten i lätt vind för att få ett lösare förstag eller att luta fram masten i hård vind för att få ett hårdare förstag vilket är effekten av det traditionella 606-masttrimmet.



**E**n del båtar har gått tillbaka till det gamla originalmecket från 70-talet med dubbla förstag – varför det? Det finns 3 huvudanledningar:

- Att kunna kontrollera sagget utan att ändra mastens lutning
- Att kunna ha ett mer eller mindre konstant mastlut i olika vindregister
- Att få en direkt referens på det verkliga sagget

Jag skall här försöka beskriva dels hur jag har löst mecket runt dubbla förstag och också hur jag anser att det påverkar trimmet. Jag vill dock påpeka att pappa till hela idén med dubbla förstag i modern tid är Peter Forslund på Gransegel, så jag försöker inte ta åt mig äran.

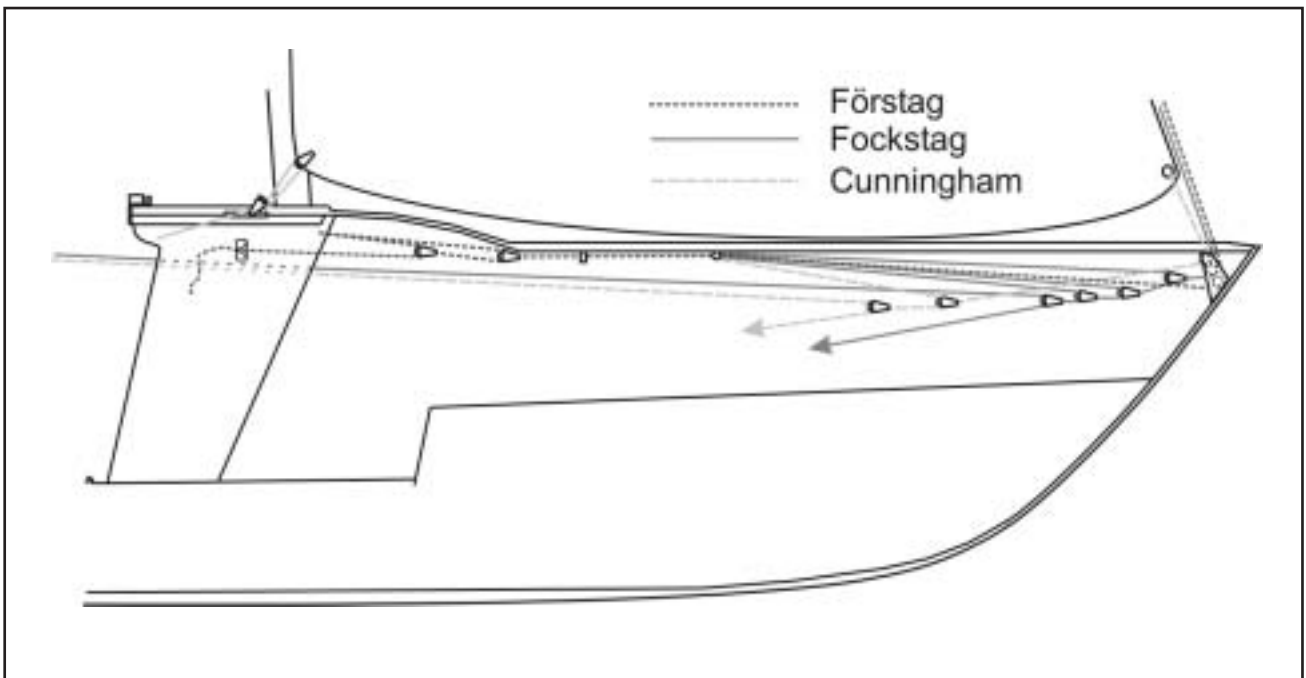
## Definition

Först en definition för att undvika förvirring. Jag har valt att kalla det främre förstaget för **förstag** och det bakre förstaget (det som focken sitter på) för **fockstag**.

## Mecket

Jag har valt att ha en enkel justering på förstaget på 4:1. Detta används enbart för att förenkla riggning och spänns alltid till samma läge enligt anvisning nedan.

Fockstaget måste kunna justeras under segling vilket kräver dubbelkommando och tillräcklig utväxling (16:1). Fockcunningham är också en viktig del av detta system och måste också ha dubbelkommando och helst sitta intill justeringen av fockstaget då dessa går hand i hand. Fockcunningham har utväxling 4:1. Se bilderna mitt emot.



### Rigginställning

Vi använder Loose riggspringningsmätare Modell A för att få ett mått på spänningen i toppvanten.

Grundinställningen på toppvanten är 27 på Loosmätaren med mastlut 8.20. Mastlutet mäts från mätmärket i toppen av masten till övergången mellan akterspegel akterdäck. Undervanten ställs in så att masten är helt rak. I hård vind bör man justera så att man har ett förböj på 2-3 cm

### Trim

Med denna lösning får vi nu ett direkt mått på sagget i fockstaget i förhållande till förstaget. Vi har till och med satt en 10 cm lång telltales i förstaget som referens.

Grunden är att ha ungefär samma sagg hela tiden. Vi jobbar med ca 10 cm sagg, något mindre i smult vatten och något mer i skvalpig sjö. I riktigt hård vind kommer det främre förstaget att börja sagga och all kraft ligger då på fockstaget.

Det är viktigt när man justerar fockstagssagget att man gör

det med lös fockcunningham.

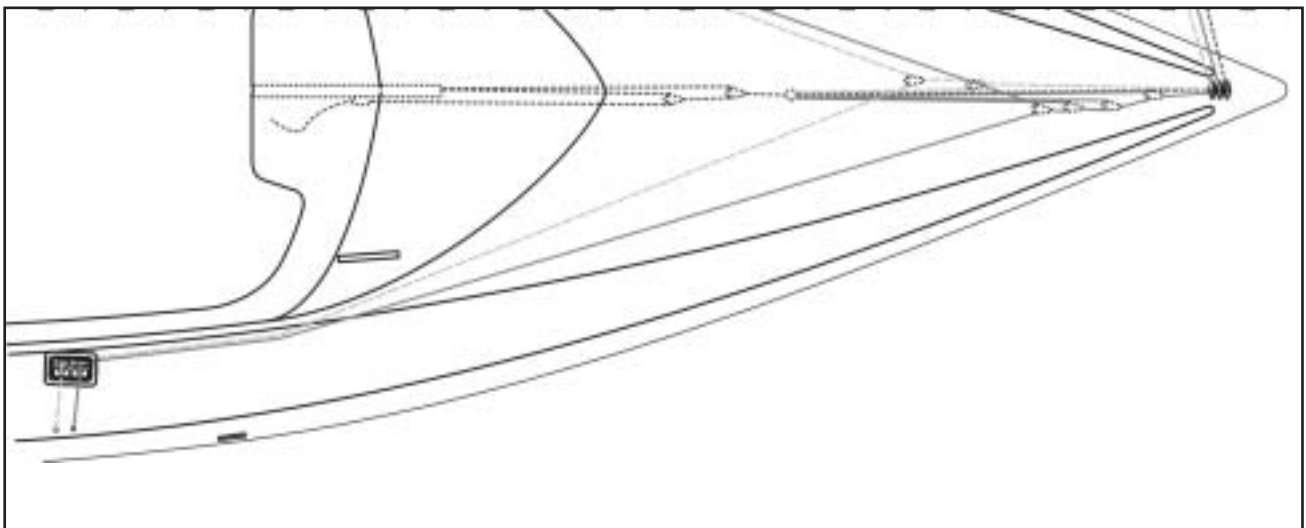
Trimcykeln blir enligt följande:

När man spänner fockstaget så följs det av att man sträcker fockcunningham.

När man skall släppa på fockstaget så måste man börja med att släppa på fockcunningham, därefter justerar man fockstaget för att avsluta med att justera fockcunningham.

I övrigt trimmar vi focken på samma sätt som tidigare.

**Text och foto: Tomas Skälén, SWE-349**



# www.606.dk



Vi har nu igennem et par år arbejdet på at skabe en hjemmeside hvor alle typer 606 sejlere kan finde nyttige informationer. Og vi synes efterhånden selv at det er ved at se fornuftigt ud.

Vi kan dog på vores statistik se at der ikke er særlig mange besøgende fra Sverige og Finland, og derfor vil vi gerne invitere jer til at kigge forbi ved lejlighed!

Vi forsøger at have en blanding af aktuelle beretninger fra stævner og en samling af artikler omkring hvordan man kan forbedre sin båd og sine oplevelser med båden.

Eksempler fra hjemmesiden.

- Stævneberetninger fra Sjm og NM med masser af billeder.
- Detaljeret vejledning i at selv lave hævet dørk.
- Rejseberetning fra 606 ferie på de Svenske kanaler.
- Brugtbådsduel. 606 vs. yngling.
- Byggevejledning for vinterstativ.

Hvis I skulle have kommentarer, forslag eller indlæg er alle henvendelser meget velkomne.

Sejlklubben Esrum Sø indbyder til

## Åbne Danske Mesterskaber i 606 Den 26-27. juni 2004

### Program:

<b>Fredag d. 25. juni</b>	<b>17:00 – 18:00 (eller efter aftale) Registrering (i klubhuset) + isætning af både.</b>
<b>Lørdag d. 26. juni</b>	<b>08:00 – 09:00 Registrering og isætning af både. 09:00 Skippermøde. 10:00 Første sejlads. Tre sejladses søges gennemført.</b>
<b>Søndag d. 27. juni</b>	<b>10:00 Første sejlads. To sejladses søges gennemført. Ingen start efter kl. 14:00. Præmieoverrækkelser hurtigst efter sidste sejlads.</b>

**Sted:** Fredensborg havn, Sørupvej 1, Fredensborg (klubhus overfor).

**Bane:** Kryds-lænsbane. Skitse og sejladsbestemmelser udleveres ved registrering.

**Pointgivning:** Lavpointssystem.

**Regler:** ISAF's regler for kapsejlads 2001-2004.

**Pris:** 250,00 kr.

## Velkommen til Sejlklubben Esrum Sø





Lyckat arrangemang i Hellerup. Mikkel West-Nielsen (vänstar) leder två båt-längder före svensken Pelle Nihlmark (höger).

Foto: Henrik Groth-Andersen

## Ranglistestævner i Danmark 2004

Efter nogle års stilstand vil vi i dansk 606 klub endnu engang sætte gang i en rangliste serie i Danmark. Vi vil starte ud i det små ved at afholde tre stævner hvori DM er inkluderet. Alle tre stævner bliver afholdt på sjælland for at sikre en hvis mængde deltagere. Vi håber selvfølgelig at vi alligevel kan tiltrække sejlere fra Jylland og Fyn og skulle det vise sig at der er basis for et eller flere stævner vest for Storebælt, vil dette selvfølgelig blive aktuelt til næste år.

Hvordan gør man det så attraktivt for folk at deltage i samtlige stævner og derved sikre sig en så stor deltagelse som muligt. Vi har i klubben set på hvordan man gør det andre steder, og har fundet frem til en model som vi tror på. Det er ganske simpelt! Det skal bedre kunne betale sig at deltage i samtlige stævner, end at vinde to af dem uden at deltage i den sidste. Dette kan der læses meget mere om på vores hjemmeside [www.606.dk](http://www.606.dk)

Vi har også besluttet at rykke DM væk fra den sidste weekend i juli (starten august) tilbage til slutningen af juni, i år 26-27 juni. Dette gøres simpelthen for at sprede de større mesterskaber i Norden ud over hele sæsonen. Derved håber vi at se lidt flere svenskere finere til DM, samt lidt mere overskud fra os danskere til at tage til SM samt FM.

Som sagt bliver DM i år afholdt i den sidste weekend af juni og vil foregå over 2 dage. Sejlklubben Esrum Sø (SES) afholder i år DM og er kendt for sine tidligere mesterskabsafholdelse. Som før vil der være mulighed for at låne sejlklubbens arealer til at slå telt op og der vil som ved de andre gange blive afholdt grillaften med dejlig dansk øl. Vi håber fra Dansk 606 Klub at se mange sejlere til dette års DM også gerne jer fra Sverige og Finland, i er alle MEGET velkomne.

Mikkel West-Nielsen, D 517

## Tilbageblik på Nordisk Mesterskab 2003 i Hellerup

Der var 26 deltagere med til sidste års Nordiske Mesterskab, og heraf stillede 7 svenskere op. Desværre så vi ikke nogen fra Finland, men der er jo også tale om en temmelig lang tur.

Generelt var vi rimelig heldige med vejret med høj sol både fredag og søndag, som gav opfriskende vinde i løbet af dagen. Lørdagen bød desværre på meget lidt vind og let skydække som først forsvandt hen på eftermiddagen, hvilket resulterede i afkortet sejlads i meget let vind med en smule sydgående strøm.

Det blev ret hurtigt klart at Svenskerne var et niveau bedre end de danske deltagere, og at kun Mikkel West-Nielsen kunne få presset Danmark ind i førerfeltet.

Fra Dansk 606 Klub var vi utrolig glade for at se de svenske sejlere, idet deres deltagelse gav stævnet et både størrelses- og kvalitetsmæssigt løft!

Nede i feltet af danskere var der også tæt kamp om placeringerne, og der var igennem stævnet flere forskydninger i placeringerne som gjorde det ret spændende. Og det lykkedes også nogle at få indbyrdes revanche fra det foregående Sjællands Mesterskab.

Derudover skal Hellerup Sejlklub have stor ros for forholdene omkring stævnet, som var rigtig gode både på banen samt inde på land.

Karsten Normand Sørensen, D 721



**Svenska och danska besättningar, tveka inte!  
Att ta sig till Helsingfors är lättare än ni anar!  
Det förmånligaste sättet att ta sig med båtsläp  
till Finland är troligen Seawind Line, som går  
morgnar och kvällar dagligen från Värtan i  
Stockholm till Åbo. Från Åbo till Helsingfors är  
det bara cirka 150 km att köra.**

## Nordiskt Mästerskap i Helsingfors 2-4 juli 2004 Anmäl dig redan nu!

### Information

- \* NM ordnas av Suomalainen Pursiseura (SPS).
  - \* Kappseglings- (RRS) och 606-klassreglerna gäller.
  - \* Anmälningsavgiften är 70 euro (avgiften betalas in på Helsingforsregattans konto Nordea 217921-500732).
  - \* 606 anmälan sker till Helsingfors Segelklubb (HSK) per fax: +358-9-6924168 eller e-post: [toimisto@helsingforssegelklubb.fi](mailto:toimisto@helsingforssegelklubb.fi) senast den 27 juni 2004.
  - \* Seglingsföreskrifter erhålls på HSKs kansli, Hallonnäs Parkväg 1, 00210 Helsingfors (Drumsö), dagligen kl 17:30-20 fr.o.m. 30 juni.
  - \* 606, Lightning och 505 klassernas start signaleras tidigast 2 juli kl 10.55.
- Det rekommenderas att 606-båtarna förtöjs i SPS hamn på Flisholmen under regattan.
- \* Kran för sjösättning av kölbåtar finns på HSK.
- Tid för sjösättning kan kollas med HSKs hamnkapten Stig Selin, +358-50-5559749.



### 50-års jubileum

Helsingforsregattan (1954-2004) fyller 50 år. 606-seglingarna går på bana D söder om Melkö. Prisutdelningen hålls på HSK omedelbart efter slutförd resultatberäkning, dock tidigast kl 19.00.

### Henry Ericssons personliga hälsningar

"Ni är mycket välkomna. Vi skall göra vårt bästa för att ni skall trivas! Vi siktar på att minst 5 båtar var från Brändö, Esbo, Mariehamn, NJK, Sveaborg och Åbo ställer upp i denna viktiga regatta.

Se [www.brandoseglare.fi](http://www.brandoseglare.fi), [www.esf.fi](http://www.esf.fi) och [www.njk.fi](http://www.njk.fi) för information på svenska om segling i Helsingfors.

Det förmånligaste sättet att ta sig med båtsläp till Finland är troligen Seawind Line, som går morgnar och kvällar dagligen från Värtan i Stockholm till Åbo. Från Åbo till Helsingfors är det ca 150 km att köra.

SPS och HSS befinner sig på holmar. Kranar för båtlyft finns på bland annat Björkholmen (NJK), Brändö (BS) och Drumsö (HSK, närmast SPS).

För utländska gäster som är vana att bo spartanskt försöker vi ordna inkvartering hemma hos 606-familjerna. Intresserade, hör av er till undertecknad.

Vettiga hotell i budgetklass, för bilburna, är bl.a. Hanaholmen i Esbo, Park Hotel i Kottby och Rastböle Vandrarhem. Kolla även [www.helsinkiexpert.fi](http://www.helsinkiexpert.fi), [www.hostelacademica.fi](http://www.hostelacademica.fi) och [www.sodexho.fi](http://www.sodexho.fi)

Bra kartor över Helsingfors finns på Internet, till exempel <http://kartta.hel.fi> och [www.hel.fi/port](http://www.hel.fi/port)

Normalt väder för juli är klart och soligt, mot eftermiddagen ökande vind, 3-7 m/s från sydväst, men under mästerskap är det som känt sällan normalt väder. Det är cirka 3 sjömil från SPS hamn till banområdet."

### Med seglarhälsning, Henry Ericsson

e-post: [henry.ericsson@arcada.fi](mailto:henry.ericsson@arcada.fi), tel +358-500-433580, (talar även danska, skånska, norska).

PS: Skicka gärna kopia av anmälan till mig, så jag har koll på inkommande gäster.



**Nya finländska ordföranden Henry "Heffe" Ericsson till  
rors på sin Valetta.**

Foto: Timo Sarainmaa



**The champions från FM i Mariehamn 2003:**  
1. plats: Björn Hägerman och Kristian Hertzberg (mitten)  
2. plats: Tomas Skälén och Mats Mattson (till vänster)  
3. plats: Daniel Mattsson och Johan Nyström (till höger)

Foto: Henry Ericsson



**Terhi Sundman och Gunnevi Salo gör i ordning en av  
Brändö Seglares 606:or för kvällssegling.**

Foto: Henry Ericsson

## Finländska ordföranden har ordet

**P**å 606-förbundets årsmöte den 28 mars lämnade vår mångåriga ordförande Brage Jansson ifrån sig rodet. Stort tack, "Bruno", för din gedigna insats i att sprida vår trevliga klass från öriket Åland till det finska fastlandet. Att segelnumren nu toppar 60, kan vi tacka dig för. Till ny skeppare för klassen valdes Henry Ericsson från Brändö Seglare. Ny i styrelsen är även olympiaseglaren från Pusan 1980, Bettina Lemström, som lovat sköta skattmästeriet. Gamla rävar i styrelsen är mätmannen Tom Borenus, webbmaster Jan Mattsson och segelmakaren Timo Telkola.

Helsingforsregattan firar i år sitt 50-årsjubileum. Regattans toppnummer är Nordiska mästerskapet för vår 606-klass. Värld är Suomalainen Pursiseura på Flisholmen i Helsingfors havshamn och datum är ju 2-4 juli. Vi hoppas på bra uppslutning av svenska och danska båttag. Den åländska eliten kommer att förstärkas av tuffa fastlandslirare såsom Johnny Winquist och Freddy Markelin, som bergsäkert kommer att bjuda knallhårt motstånd åt de svenska toppnamnen Hägerman, Skälén och Österberg.

606-klassen i huvudstadsregionen kan glädja sig åt ett tillskott av ett halvt dussin båtar till Nyländska Jaktklubben, där Pata Andersson håller i trådarna. Detta kompletterar de redan starka kontingenterna på Brändö, Sveaborg och i Esbo. Kommodoren för Gullkrona Kryssarklubb, Ralf Juslin, har också sparat upp några båtar i Pargas. Kampen om Finska mästerskapet 16-18 juli i Mariehamn kommer främst att stå mellan ålänningarna och de traditionellt talrika svenska gästerna. Titelförsvaren Eki Tamminen fokuserar i år på att kvala in till OS i Aten, som gast på Jali Mäkiläs starbåt.

Årets Rankingserie består av tre regattor: Erstaregattan 19-20 juni i Åbo, FM i Mariehamn 16-18 juli och Baltic Regattan 11-12 september på Brändö. Rankingpoängen räknas i år på ett nytt sätt, som behandlar stora och små regattor mer jämlikt.

Nu är det dags att sluta, solen skiner och babords bottenhalva skall slipas. Vi ses på banan.

**Henry "Heffe" Ericsson**

## Suomen Ruutu

606-liiton vuosikokouksessa maaliskuun 28. päivänä monivuotinen puheenjohtajamme Brage Jansson luopui peräsimestä. Suurkiitos, "Bruno", mahtavasta työrupeamasta, 60-numeroinen luokkamme viihtyy paitsi saarivaltakunnassa nyt myös mannermaalla. Luokan uudeksi kippariksi valittiin BS:n Henry Ericsson. Hallituksen uutukainen on myös rahakirstun vartija Bettina Lemström, Pusanin olympiapurjehduksista tuttu. Hallituksen vanhat konkarit ovat mittamies Tom Borenus, nettiguru Jan Mattsson ja purjemaakari Timo Telkola.

Helsingin regatta täyttää tänä vuonna 50 vuotta. Pirskeiden kohokohtana ovat 606-luokan Pohjoismaiset mestaruudet, Suomalaisen Pursiseuran järjestäminä, heinäkuun 2-4 päivänä. Odotamme kunnan panostusta Ruotsin ja Tanskan kärkimiehiltä. 'Oolannin kauhian sodan' sankareiden lisäksi sinivalkoisia värejä puolustavat m.m. kölivenekippareiden huippunimet Johnny Winqvist ja Freddy Markelin.

Pääkaupunkiseudulle on ilmestynyt puolisen tusinaa uutta venettä, NJK:n Pata Anderssonin innoittamana. Turun suunnalla on myös vilskettä, kertoo laivuekapteeni Jouni Suoranta. Paraisilta on löytynyt pari paattia, kertoo GK:n kommodori Ralf Juslin. Näin ollen voitokkaat oolantilaiset joutuvat taistelemaan tositoimin Suomen mestaruudesta, joka purjehditaan heinäkuun 16-18 päivänä Maarianhaminassa.

Vuoden Rankingsarjaan kuuluu kolme kilpailua: Airiston regatta 19-20.6. Suomen Turuss, SM-kisat Ahvenanmaalla 16-18.7. sekä Baltic Regatta 11-12.9. Helsingin Kulosaarissa.

Koneet seis, aurinko paistaa ja puolet pohjasta on vielä hio-matta. Tavataan radoilla.

**Henry "Heffe" Ericsson, puheenjohtaja**



# Ski Yachting på finländskt vis



Foto: Ami Miettinen

**Än har vi inte fått se något verkligt bevis på att en sportslig aktivitet har ägt rum på fjället.**

**S**ki Yachting - ska man åka vattenskidor efter segelbåten? Nix, det går inte med en 606. Däremot har bröderna Thelen gjort det tricket bakom sin Melges 24.

Men Ski Yachting är alltså en slags "nordisk marin kombination". Först gäller det att i april åka storslalom nerför berget Tahkovouri i östra Finland.

Tremannalagets totala tid räknas. Därefter kappseglar samma lag med vår härdiga favoritbåt, 606, dock utan spinnaker. Lagets platssiffra från det alpina momentet räknas ihop med placeringen i seglingsmomentet. För hela paketet står seglings- och äventyrsföretaget Burn Out City.

Seglingsmomentet gick av stapeln på Brändö Seglare. Till Burn Out Citys fem egna 606:or lades Sjökrigsskolans båtar. På det sättet kunde aderton lag mötas i grupper på nio var. Grupperna och båtarna fördelades med lottning. Först körde grupp A två seglingar, där de fyra bästa kom direkt till finalen. Därefter gjorde grupp B motsvarande manöver. De tio utslagna hade ännu ett uppsamlingsheat för att avgöra två finalplatser. I finalen seglade de tio bästa lagen två racen.

Henrik Thelen, din besättning seglade snabbast idag - vilken var er hemlighet? "Vi hade häcken helt lös, och hängde

för fullt". För den i seglingstermer föga bevandrade låter det som om gastarna drabbats av diarré. Ingalunda. Genom att ha häckstaget löst, hålls masten rak, och storseglet kan utveckla sin fulla kraft.

"Max power" var det som behövdes i den krabba sjön på Kronbergsfjärden, där seglingsmomentet i årets Ski-Yachting gick av stapeln. Teamet Henrik Thelen - Jari Bremer - Maria Thelen vann samtliga fyra seglingar, som hölls i den allt populärare lilla kölbåtsklassen 606. Konkurrenten gick inte av för hackor. Tvåa var vår olympier från Pusan 1988, Johan von Koskull, och trea Guldpokalvinnaren av 1985 Tom Jungell.

När platssiffrorna från Tahkovouri och Brändö adderats, visade det sig att totalsegern solklart gick till Sweet Chocolate Team, bestående av Tom Jungell, Majlen Fazer och Markus Mannström, medan Koskulls team blev tvåa. Tack vare en stark insats på snön gick tredje platsen till det ungdomliga Grankullagardet Tobias Niemi, Johan Uunila och Jens Lindahl. Vår olympiska guldmedaljör Thomas Johansson fick nöja sig med en delad fjärde plats totalt. Totalt deltog 18 besättningar.

**Henry Ericsson, FIN-40**



**Två båtar kryssar ut till startplatsen på Kronbergsfjärden.**

**Vänster: Vinnande laget Henrik Thelen, Maria Thelen och Jari Bremer angör bryggan efter väl utförd värv. Totalsegern gick dock till Sweet Chocolate Team, bestående av Tom Jungell, Majlen Fazer och Markus Mannström.**

**Foto: Henry Ericsson**



# Ålänningarna oslagbara på Runmarö



Som vanligt en lyckad och intensiv Tune-up med 14 genomförda startar på två dagar.



En läns-ryrsare: Håkan Karlsson med gästen Håkan Torhult, Peter Forslund och Björn Grenfors, Andreas Carlsson och Janne Engblom före Peter Lindström och Marie-Louise Goertz.

## Resultat

1. FIN-18 Henrik Lundberg Kristian Johansson, 29 poäng
2. SWE-208, Peter Forslund, Björn Grenfors, 36 poäng
3. FIN-5, Andreas Carlsson, Janne Engblom, 40 poäng
4. SWE-871, Håkan Forslund, Kim Kallonen, 40 poäng
5. SWE-879, Björn Hägerman, Kristian Hertzberg, 42 poäng
6. SWE-349, Tomas Skälén, Mats Mattson, 50 poäng
7. SWE-831, Peter Lindström, Marie-Louise Goertz, 56 poäng
8. SWE-807, Tomas Movin, Peter Ohlsén, Nils Ohlsén, 62 poäng
9. SWE-522, Hans Jansson, Bo Öberg, 67 poäng
10. SWE-232, Håkan Karlsson, Håkan Torhult, 80 poäng
11. SWE-424, Polly Malmberg, Rosita Alkrot, 111 poäng
12. SWE-229, Jonas Annell, Anja Kullberg, 120 poäng

**RYC 606 Tune Up** hade i år en fantastisk helg med mestadels strålande sol och hyggligt med vind. Upplägget var som vanligt att hinna med så många seglingar som möjligt. För att klara målsättningen körs korta banor som seglas två varv, samt sista båts målgång är lika med varningssignalen för nästkommande segling. I år hanns 14 seglingar med trots bleke under någon timma på söndagen. 12 startande båtar deltog och vi hade glädjen att få långväga gäster, två båtar från Åland, två båtar från Åmål samt en från Växjö. Jättekul!

Seglingarna var mycket täta och resultaten växlade verkligen från segling till segling. Det var inte givet vem som skulle vinna även om Henti Lundberg från ÅSS var snäppet bättre rakt igenom. Han och Kristian "Snuffe" Johansson seglade mycket säkert och hade en relativt jämn serie vilket resulterade i vinst. Peter Forslund hade en något mer ojämn serie men lyckades erövra andraplatsen då man fick räkna bort tre seglingar. Tredjeplatsen belades även den av en åländsk besättning; Andreas Carlsson och Janne Engblom.

Lördagen avslutades traditionsenligt med bastu nere vid sjön, efterföljt av gemensam grillknyttis hemma hos Forslunds. Festen avslutades mot sena småtimmarna efter analys av seglingarna och världsproblemen var lösta. Bland de glada seglarna märktes även ett par dolda talanger i form av framstående rock-/jazzpianister och gitarrister.

**Text: Håkan Forslund, SWE-871**

**Foto: Pelle Nihlmark**



Peter Forslund och Björn Grenfors seglar mot en andra plats.

# Bengt O Hults regelruta

Den internationelle domaren kommer under året att hjälpa oss på traven med våra regelkunskaper.

Ta fram regelboken och testa dina kunskaper! Jämför sedan med lösningen på sidan 19!

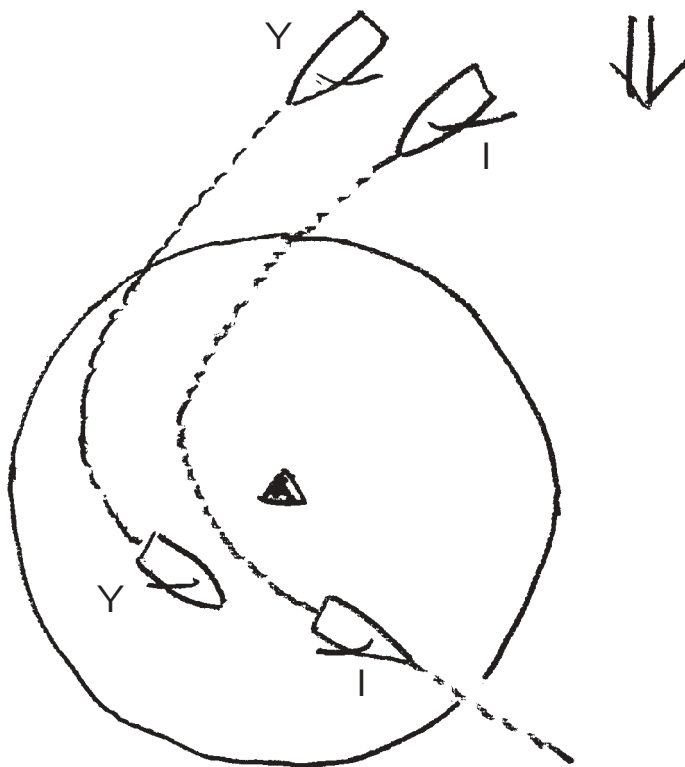
Två båtar, I och Y, ska runda ett märke där nya kursen innebär att båtar gippar.

Redogör för vilken båt som har rätt till väg i varje skede och vilka regler som gäller i olika skeden till dess båtar har passerat märket.

Ange också vilken sorts rundning I får göra, sjömansmässig eller taktisk. Kan Y stänga till luckan vid märket? Hur länge gäller R 18?

## Fakta Bengt O Hult

Bengt O Hult var med det året då man utnämnde de första internationella domarna. Det var för 25 år sedan. Under åren har han hunnit döma 29 EM och 41 VM i 17 länder i Europa och i fem andra världsdelar. Dessutom håller Bengt O en del kurser här och utomlands.



## Borgholms Båtklubb invites to International Swedish Championship of the 606 Class August 04-08 in Borgholm, Sweden



Programme		
Registration and measurement	08-04	15.00-20.00
Registration and measurement	08-05	09.00-18.00
Tune up race	08-05	14.00
Opening ceremony	08-05	19.00
Time for the first warning signal	08-06	10.55 ( 3 races)
Time for the first warning signal	08-07	10.55 ( 3 races)
Regatta dinner	08-07	19.00
Time for the first warning signal	08-08	10.55 ( 2 races)
Prize giving ceremony	08-08	19.00
8 races are scheduled		

### Welcome

Borgholms Båtklubb  
Ulf Andersson  
Folkparksvägen 32  
387 35 Borgholm  
Telefon 0485-103 42  
<http://www.borgholmsbatklubb.se/606>

### Annual meeting:

The Swedish 606 association will hold its annual meeting Friday evening 08-06 at Strand Hotell.

# Bokhyllan

606-Racing recenserar

I det här numret: "Winning In One-Designs", Dave Perry

"För mig har det blivit något av en ny hobby att läsa om kappsegling. Med tanke på mina klena förkunskaper om bankappsegling och hur möjligheterna till träning ser ut, ligger en stor potential att förbättra mig som seglare i förståelsen av vad som sker under en kappsegling. Jag hade från början inte mycket teoretiska grunder för kappsegling, men en massa allmän båtvana och cruising-erfarenheter. Jag har därför gått in för att skaffa

mig så mycket litteratur jag kan om kappsegling och så använder jag vinternätterna till studier. Rätt kul, faktiskt. Som en liten serie tänkte jag nu berätta om olika böcker jag hittat. Många av er medlemmar har säkert redan läst dessa och har ni andra åsikter eller erfarenheter än jag vore det kul om ni skrev en rad till mig".

Pelle Nihlmark

## WINNING IN ONE DESIGNS - Dave Perry

Först ut är faktiskt min favorit: "Winning in One Designs" av Dave Perry, Third Edition, ISBN 1-882502-78-7 Den ges ut av US Sailing, och den senaste upplagan är slutsåld i Sverige, men går bra att få tag på via amazon.com.

Det här är en bok som spänner över mycket. På ungefär 250 sidor behandlas tillräckligt mycket för att man ska känna sig lyft till en högre nivå. Det är både en introduktion till kappsegling och en detaljerad instruktion till bankappsegling. Där finns både sånt som hur man ställer in riggen och trimmar segel, taktiska överväganden och knep, teoretiska resonemang och praktiska exempel. Till och med lite idrottspsykologi! Inriktningen är snarare att öka förståelsen än att ge exakta instruktioner eller vetenskapliga belägg.

Överlag märks det att författaren är en god lärare. Han blir sällan långrandig eller tråkig. Jag kanske är lite nördig men jag tycker faktiskt att det är underhållande läsning. Dave Perry har en stor erfarenhet att ösa ur. Exempelen från olika seglingar på högsta nivå är många och konkreta. Alltid med en avspänd ton, befriande distans till den egna prestationen och med en påtaglig kärlek till seglingssporten. Han betonar också på många ställen vikten och fördelarna av sportslighet, något som känns befriande i sammanhanget. Dave Perry har föreläst mycket runt om i USA och jag tror att det är dessa erfarenheter som gjort honom till en sån skicklig pedagog.

Bokens upplägg är ungefär följande. Först lite om inställningar, trim och fart. Och om de olika rollerna ombord. Sedan kommer ett antal kapitel om starten, kryss, undanvind osv. med fokus på strategiska och taktiska överväganden. Det finns lättfattliga förklaringar och kommentarer till vindskiften och kantringar och hur man bör tänka och planera sina vägval. Till sist lite kommentarer till segling i ström, seglingspsykologi och säkerhet vid kappsegling. Det finns gott om illustrationer som lättar upp texten. De är gjorda av Brad Dellenbaugh som är bror till Dave Dellenbaugh som ger ut det superpedagogis-



ka nyhetsbrevet "Speed & Smarts".

Det finns alltså rikligt med exempel och berättelser ur det verkliga livet. Dave Perry berättar på ett lättsamt sätt så att man förstår. Eftersom det sänds så lite segling på TV och skrivs förhållandevis lite om kappsegling, annat än resultatrappling, är det spännande att få följa med ombord och höra hur snacket går bland några av världens bästa seglare.

Om jag bara fick rekommendera en enda bok för den som vill läsa om bankappsegling är det här den boken. Jag har gett ett exemplar till min gast och han ska snart tentera... Vad som inte finns behandlat är t.ex. metrologi och dess koppling till taktiken, men det finns i andra böcker och mer om det i en senare spalt.

Pelle Nihlmark, SWE868

### Bengt O Hult:

#### Svar från sidan 18

Innan I och Y har nått fram till tvålängdszonen har I rätt till väg som läbbat - samma halsar med överlapp, R 11. Det betyder att Y ska hålla undan.

Vad betyder då hålla undan? Se Definitionen på sidan 127 i regelboken. När I når zonen börjar R 18.4 att gälla. Eftersom I måste gippa får den inte någon gång från inträdet i zonen

tills den gippar segla längre från märket än sin tillbörliga kurs, det vill säga att den får ta ut svängen för en taktisk rundning, men inte mera. Y som är lovartsbåt ska inte bara ge I plats att runda utan dessutom hålla undan, R 18.2a. När I har gippat upphör R 18.4 att gälla och man går till R 18.2a, som anger att Y ska ge I plats att runda. Eftersom I nu är lovartsbåt och inte har rätt till väg ska den bara ha plats av Y. R 18 upphör att gälla när båda båtarna har passerat märket.



**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](http://www.northsails.se)**



# Strateg utan prylintresse

Den regerande svenska mästaren Conny Kjellberg om sin segelkarriär

"Att lugna sig ombord hör till mognadsprocessen." Conny Kjellberg med gästen Christer Olsson.

Foto: Pelle Johansson

Segling påminner väldigt mycket om schack. I schack måste man kunna tänka framåt. Man måste ha så mycket erfarenhet med sig i bagaget att man vet givna drag. Det är så också i segling. Har man varit med om en situation tidigare, vet man nästa gång hur man ska bete sig.

Orden kommer från Conny Kjellberg, fjolårets SM-vinnare och engagerad eldsjäl i 606-klassen.

Med 30 års non-stop kappseglingserfarenhet vet han vad han pratar om. Strategi och taktik är hans ledord; det är hans egenskap som duktig strateg som skövlut honom guldmedalj efter guldmedalj. Det är oerhört lätt att göra bort sig taktiskt, säger han. Jag har samlat på en mängd erfarenhet och det är det som avgör på ett SM; inte materialet i första hand.

– Jag är ingen prylnisse. Jag är inte intresserad av att designa ett roder i flera år, säger han. 606:an är bra som den är.

Enligt Conny Kjellberg är båten inte bara roligt att segla, den kräver sin man. Men, svärmar han, med 606:an får man denna underbara jollekänslan i hårdvind i vågspelet på länsen och mellan gipparna.

Conny uppskattar att det är tufft på banan. På land är det sedan viktigt med gemenskap.

– De flesta är mycket sociala och kan skilja mellan kappsegling och samvaro. I vissa andra klassar tittar man snett på varandra efter seglingen.

Allt började egentligen för mer än 35 år sedan:

– Min morfar betydde oerhört mycket för mig. Han ägde en SK55 som vi seglade med på somrarna. Han bodde vid vattnet, så det var naturligt för mig som sex-åring att kajka omkring i vassruggen med optimisten.

## Fakta Conny Kjellberg

**Familj:** gift, 2 söner

**Yrke:** Lärare, tidigare polis i 16 år.

**Meriter:**

OS-satsning i Soling 1987-88 mot Seoul, Korea; rankades 4 bästa i Sverige, men kvalade till slut inte in.  
5x SM-Guld Neptun (1985, 1987, 1989, 1990, 1992)  
1996 SM Guld Int11m  
2003: 1 SM Guld 606  
2002: 1 VM Guld Int11m  
2000: 1 FM Guld 606  
2002: Silver NM i 606  
1997: Silver SM IF

**Motto:** "Träning utan koncentration saknar värde"



Båtklubbarna vid Skarholmen i Uppsala, där Conny växte upp, har med cirka 40 optimist- och e-jollar alltid varit väldigt aktiva. Där lades grunden till Connys seglarframgång.

– Stackars mina föräldrar som fick skjutsa mig kors och tvärs genom hela Sverige. Vi hade ett väldigt kringflaxande liv.

När optimistjollen blev för liten, bytte Conny till E-jollen, där han dock inte skördade några större framgångar. Sedan träffade han sin nuvarande hustru Lotta. Hon var också intresserad av segling och tillsammans plockade de fem SM-Guld med sin Neptunkryssare.

Conny köpte sin 606 för drygt sex år sedan. När mångåriga vännen Christer Olsson mönstrade på, började teamet sin 606-karriär med att år 2000 vinna FM i Mariehamn:

– Det kändes som en tung merit, då de absolut bästa killarna var med, berättar Conny lyriskt.

Hur är stämningen ombord?

– Christer och jag känner varandra så väl, då är det lätt att man säger någonting olämpligt i stridens hetta. Men det gynnar ju inte seglingen. Att lugna sig, hör till mognadsprocessen.

Att vara i bra fysisk form är A och O i segling. Conny åker långfärdsskidor på vintern och har märkt att segelresultaten är bättre på försäsongen.

– Vi brukade starta segelträningen tidigt på säsongen så fort isen smälter. Då fick vi också en bra känsla när vindarna varierade så kraftigt.

Dina mål?

– Jag kommer att vara med sporadiskt på 606-tävlingar, men det kan dröja ytterligare 20 år tills man blir SM-mästare igen. Sedan hoppas jag att vi i Uppsala får ihop ett lika bra gäng som Ålänningarna. Det vore min dröm!

Elke Cronenberg, SWE472

## Seglarprofilen

Conny Kjellberg är mellanstadie lärare på Bergaskolan i Uppsala. Han är också initiativtagare till "Seglarprofilen", en unik satsning på skolelever i Sverige.

Seglarprofilen schemalägger segling från och med årskurs 7. Eleverna får möjlighet att prova på och profilera sig inom segling. Conny Kjellberg övertygade tillsammans med en kollega skolledningen och ordnade ett samarbetsavtal med flera segelklubbar i Uppsala. Det innebär att klubbarna tillhandahåller området, båtar och klubbhusen till skolan.

– Alla ungdomar har inte möjlighet att sätta igång, för det krävs utrustning. Skolan ska underlätta för alla barn.

Connys elever seglar fyra timmar en gång i veckan. Årskurs 7 seglar Två-Kronan, årskurs 8 ska börja med 606.

# 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](mailto: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](http://www.svenskasjo.se)

# Rexroth

## Bosch Group

## Nya regler från och med 1 januari 2005

Många av oss seglare lever i tron om att reglerna revideras i samband med OS. Detta är faktiskt inte riktigt sant. Under de 4 år som reglerna gäller inkommer kontinuerligt nya förslag till regeländringar. Dessa förslag behandlas och i vissa fall beslutas det om att regeländringar skall träda i kraft under pågående 4 års period. I skrivande stund finns förslaget till de nya kappseglingsreglerna färdiga i en engelsk version som skall översättas till svenska så fort som möjligt. Eventuella ändringar av förslaget kan komma att ske sent om bedömningen är att de är viktiga. Erfarenheterna från OS kommer således framför allt att generera förslag om ändringar som kommer att behandlas under kommande 4 års period.

Helena Lindström, SWE 831

Stockholmsträning på gång  
Kranen på Lidingö är redan i drift och därmed kan Stockholmarna återigen få utlopp för sina diverse träningsbehov. Initiativet att starta de populära kvällseglingarna kommer ursprungligen från Björn Österberg och Rickard Melander. – Björn och jag pratade med kommunen och gav dem ett förslag på hur vi skulle vilja göra. Kommunen tyckte att det var en bra ide och att de själva inte behövde vara inblandade, säger Rickard.

På tisdagsseglingarna brukar 5-15 båtar dyka upp.

För att informationsspridningen ska bli smidigare, jobbar Rickard med flera med att bygga upp en hemsida.

Visioner för denna säsong?

– Vi skall försöka att ordna till kajkan- ten, så att det blir lättare att hantera bå- ten vid sjösättning och upptagning. Se- dan vore det kul om vi kunde arrangera en regatta.

Antalet båtplatser är begränsad. Först till kvarn!

Kontakt: Rickard Melander,  
telefon: 070-5816052,  
mail: rickard.me@telia.com



[www.surf.to/606](http://www.surf.to/606)

## Svenska 606 Förbundet

### Styrelsen

Ordförande  
Pelle Nihlmark  
pelle@nihlmark.se  
070-6690930

### Ledamot

Thomas Lundberg  
skarpheden2@yahoo.com  
070-7152123

### Kassör

Helena Lindström  
087042353@telia.com

### Sekreterare &

Webansvarig  
Tomas Skålen  
tomas\_skalen@hotmail.com  
070-5170472

### Suppleant &

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  
Håkan Karlsson  
hakan.karlsson@eiab.com  
070-6112435

### Syd

Fredrik Fransson  
Väst  
Dacil Hernandez  
dacil.hernandez@hotmail.com  
070-7838109

### Försvaret

Andreas Johansson

### Vårfyren

Bara två 606:or ställde upp på Vårfyren i Kullavik. Vinden på lördagen var väldig hård och byig. Sex Starbåtar och en Express bröt masten. 606:orna klarade sig fint.

### SM i Åmål 2005

Det står nu klart att 606-SM kommer att arrangeras av Segelsällskapet Åmålsviken i Åmål.

### Taktik- och regelkurser

Styrelsen har börjat planera för kvällsaktiviteter till hösten och vintern. Bengt O Hult har tackat ja till att föreläsa om kappseglingsreglerna och vi har även talat med Björn Österberg och Måns Håkansson om seminarier om kombinationen metrologi och strategi. Närmare information kommer i senare nummer, men vi tar gärna emot kommentarer, förslag och intresseanmälningar till elke.cronenberg@usa.net

### Viktiga datum

12-13 juni	Forsbergs Minne, Uppsala
26-27 juni	DM, Esrum Sø
16-18 juli	FM, Mariehamn
2-4 juli	NM, Helsingfors
4-8 augusti	SM, Borgholm
21-22 augusti	Tjörn Runt, Tjörn
18-19 september	Höstseglingar, Rasta
2-3 oktober	Granpokalen, Växjö

### 606-Förbundet

Adress:  
c/o Lindström  
Mjölvägen 28  
168 64 Bromma

Hemsida: [www.surf.to/606](http://www.surf.to/606)

### 606 Racing

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

### Medarbetare:

Henry Ericsson  
Helena Lindström  
Thomas Lunberg  
Johan Karlsson  
Per Nihlmark  
Tomas Skålen  
Karsten Normand Sørensen

### Tryckeri:

Kista Snabbtryck



## Bred...Brett...Bredast...

Vi har runt 200 olika artiklar av camcleat med tillbehör, vilket är Sveriges bredaste utbud. Inom andra områden som fägvirke, block, sjökläder har vi även där ett utbud som tillfredställer de flesta behoven. Vi tror att det är därför som vi har fler framgångsrika svenska seglare som kunder än någon annan enskild butik.

För 606 seglare så kommer vi under säsongen att lansera en ny serie kapell med både skydd för skrov, roder och däck. Vi har även i dagarna fått in vår mycket populära spinnackergaj i fler dimensioner.

Du hittar oss i Saltsjö-Boo eller på [www.jollespecialisten.com](http://www.jollespecialisten.com).  
Tel: 08-749 24 66. E-mail: [info@jollespecialisten.com](mailto:info@jollespecialisten.com)