

2 / 2005

606 *Racing*

Tidskrift för de nordiska 606-förbunden

Tema Segel

Björn Österberg

Från penna till vindtunnel

Storsatsning i Hellerup

Klubb kan tjäna som förebild

Se upp för Finland!

Det brinner

i startgroparna



Latest results.....

Svenska Mästerskapen 2004: 2:a, 3:a, 5:a, 6:a, 8:a

Rikscupen 2004: 1:a

Finska Mästerskapen 2004: 1:a

606

Sedan 1987 har vi på North Sails varvat aktivt kappseglande med utveckling av 606 segel. Under årens lopp har 11 SM guld vunnits med våra designer. Nivån på kappseglingen har stigit stadigt till att idag vara en av Sveriges största entypsklasser med många namnkunniga seglare i startfälten. I takt med denna utveckling har vi kontinuerligt förfinat segeldesign och material för att matcha ny utrustning och nya seglingstekniker. Som kund hos North Sails har du därmed även tillgång till kunskap som kan snabba på din egen utveckling i klassen.

Storsegel FN-9

Fancutskuret storsegel i 230 g dacronduk. 606:an behöver ett stort bukregister för att segla snabbt i både lätt och hårdvind. Kombinationen av design, vådlayout och duk gör att detta segel på ett naturligt sätt kan trimmas i det registret. Siktförnster, spridar-ruta, akterlikstelltales, buklinje och linsfot ingår som standard.

Fock C-2K

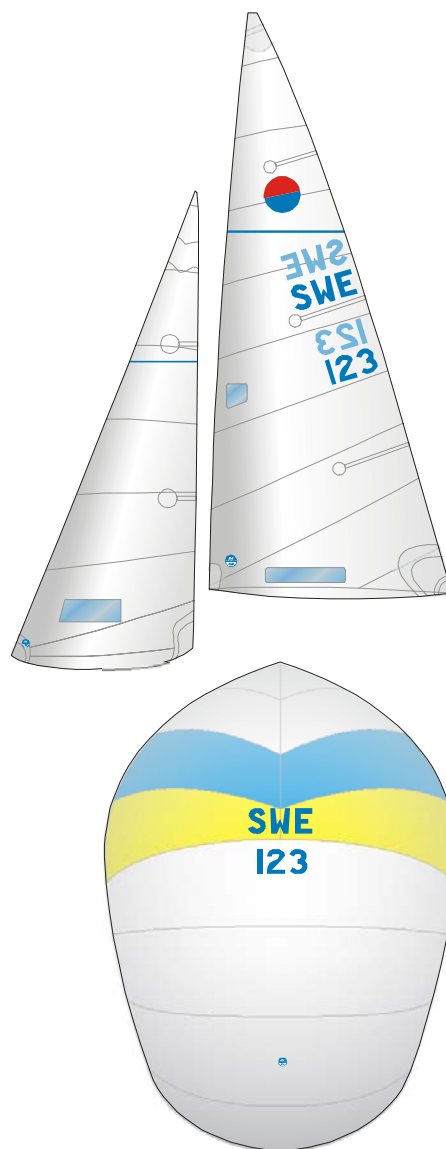
C-2K focken har en kraftfull design avsedd för tyngre besättningar. C-2K:an sys i en hårdtempererad duk för bästa formstabilitet. Siktförnster, buklinjer och telltales både i för- och akterlik ingår.

Fock D-2

D-2:ans planare design ger de lättare besättningarna möjlighet till toppfart även i hårdvind. Samma duk och detaljer som C-2K.

Monster

Erfarenheterna från toppbåtarna är samstämmiga; med en Monsterspinnaker har man ett ovärderligt fartövertag på länsarna. Hemligheten är den vertikala bukfördelninen som gör att ytan exponeras så att spinnakern blir både effektiv och lätttrimmad.



NORTH SAILS ONE DESIGN

TEL 08 544 087 73

Bjorn.Osterberg@northsails.com

© 2005 North Sails Sweden AB

Nya satsningar 2005

Till vår stora glädje fortsätter den här tidningen att utvecklas. Från att ha varit främst ett svenskt initiativ håller den på att bli ett verkligt trevligt exempel på nordisk integration. Tack skribenter och övriga medverkande. Alla ni som tar bilder under den kommande säsongen: skicka gärna dem till oss i styrelsen. Det är kul för alla att se bilder från våra seglingar och ju mer vi har att välja från, desto bättre slutresultat på tidningen. Även om det mesta tidningsjobbet ännu görs här i Sverige så har texter och bilder börjat strömma in från våra systerförbund. Kul!

Framdeles hoppas jag att vi kommer kunna utveckla samarbetet ytterligare och som en del i den strävan avser vi att emellanåt turnera den här spalten mellan de olika förbundens ordförande. Nästa nummer kommer min finske kollega, Heffe Ericsson, att hålla i pennan. Förhoppningsvis ska vi undvika att flytta runt fokus mellan olika nationella frågor och i stället, från våra olika perspektiv, belysa och kommentera sådant som alla vi 606-seglare berörs av och bryr oss om, oavsett på vilka farvatten vi seglar.

Nu ser vi fram mot en ny säsong. Det finns fler kappseglingar än på länge att välja mellan. Samtidigt kräver den svenska rikscupen deltagande i fler seglingar för att man ska kunna vinna. Det lär krävas att man åker runt lite. Vi provar oss fram och får se hur detta grepp slår ut. NM-frågan är inte löst än, men vi har diskuterat lite att införa ett helt annat format. Det som känns mest lockande för närvarande är någon form av lagkapp. Ännu har inget konkret mognat fram dock.

Det är många nya och nygamla seglare på väg in i 606-klassen. Mycket glädjande. Välkomna!



Vi ses på banan.

Pelle Nihlmark

Pelle Nihlmark SWE-868

Ordförande Svenska 606-förbundet

Innehåll

Tell Tales -	5	Finland	
Senaste 606 skvaller		Åbo: entusiasm större än utbudet fick fart på självbyggen	16-17
Trailerdjungeln	6-7	Segla cuperna	21
Upprop till tillverkarna		Bokhyllan	21
Tema: Segel	8-9	Jollebok inspirerar	
Veteranens fängslande historia om 606-seglens utveckling		Förbundet	23
Strategi och meteorologi-tips	10	Kontaktinfo och nyheter i kort	
Danmark			
Lättmanövrerade skönheter	12-13		
I Danmark byggs det mini-606:or			
Satsa på DM i Frederikssund	14		
Hellerup först ut	15		

FOTO FRAMSIDA: TIMO SARAINMAA

606 Racing

Redaktör & ansvarig utgivare:
Elke Cronenberg
elke.cronenberg@606-forbundet.se
Telefon: +46 708820307

Annonspriser:
1/1 sida: 1 600 kronor
1/2 sida: 1 000 kronor
1/1 utsida färg: 2 200 kronor

Manusstopp 3/2005: 15 juni 2005

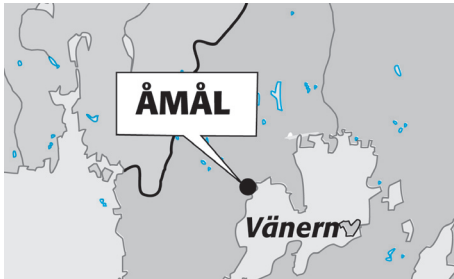
Tryckeri:
Kista Snabbtryck

Burn Out City på Brändö har nu sju skrov. Fyra är sexnollsexor, tre ingår i 60-fots trimaranen Tietoenator 60 som **Kenneth Thelen** och **Henrik Bischoff** skall delta med i Nokia OOPS Cup i sommar. Hela 606-gänget håller tummarna för att Kenzo och Bischa skall klå den norska fjolårsvinnaren Academy.



60-fots trimaranen Tietoenator 60.

FOTO: BOC



Det ryktas att **Åmålseglarna** seglat i Åmåls badhus med vindmaskin under vintern för att maximera träningen inför SM på hemmaplan. Dessutom lär lagledningen ha satt vissa restriktioner på efterfester, vissa av erfarenhet från Borgholm. Extra hårda restriktioner gäller för likörer med frukt och bärsmak.

Fastlänningarnas härjningar på Åland fortsätter. Förra sommaren för **Pata Andersson** iväg med FIN 11. **Heffe Ericsson** har nu tömt sin trailer för att släpa iväg med Bengt Granholms FIN 16. **Janne Österman** har slagit klorna i Staffan Lindbergs FIN 9. Hur är det ställt med 606-nativiteten i örket? Hur skall detta sluta? (Ivriga protester om nybyggen motses med glädje).



Adios, Alandia! FIN 16 Vendetta, före detta Polly-Ester, rullar ner genom Långnäs färjläge.

FOTO: HENRY ERICSSON



Mikkel West-Nielsen har glimret ved aldrig at bruge kompas, han kan efter sigende "fornemme" om han går højt eller lavt. Efter de regerende svenske mestre har udtalt at kompasset er deres vigtigste parameter, så har han skiftet mening. I Mikkel nye armbåndsurs er indbygget både startur og KOMPAS. Så nu kan han checke kursen ved et kig på armen!

Vid förrättad inspektion av 606:or i vinterförvar på Björkholmen gick första pris i Concours d'Elegance till FIN 54, **Ahlström & Dromberg**, för en vältrapperad, heltäckande fotsid kreation i skimrande vit duchesse.



FIN 54 i vintrig skrud.

FOTO: HENRY ERICSSON



Poul-Erik Dahl fra Frederikssund storsatser til DM med helt nye Elvstrøm sejl! Det næste bliver vel at han tager teakdækket af igen?

PÅ JAKT efter den perfekta 606-trailern

I en marknadsekonomi kunde man vänta sig att där det finns behov och efterfrågan, där uppstår det bra produkter. Efter sega diskussioner med ovilliga försäljare har Jan Mattsson och jag kommit till att detta inte är fallet, åtminstone inte när det gäller släpvagnar för vår kära 606-klass. Villiga köpare med tonvis av schabinotter (åldrigt finlandssvenskt uttryck för stålar) har ringt och klagat att inget vettigt finns att köpa. Därav dessa i hast nedkastade synpunkter om vår trailerproblematik.

Fakta i sammanhanget är följande: Vår 606-båt väger cirka 550 kg. En trailer väger 150–300 kg beroende på konstruktion. Släpet totalt väger då in på 600–800 kg. En medelstor familjebil väger 800–1200 kg, en farmare (herrgårdsvagn på rikssvenska) väger 1500–1800 kg, en cityjeep 2200–2600 kg. Regeln är den (åtminstone i östra rikshalvan) att en dragbil får dra sin egen vikt om släpet är bromsat, men bara halva sin egenvikt om släpet saknar bromsar. Ergo, det gäller att skaffa en trailer med påskjutbroms, om man inte kör BMW X5, Porsche Cayenne eller Volvo XC90, vilket är ovanligt i 606-sammanhang (Med en sådan bil är det mera troligt att man bogserar något i kavajklass, typ Börresen-drake. Med broms).

För en 606-trailer kan man urskilja tre skilda alternativ:

Köp (hyr, låna, sno) en allround flaktrailer, typ 'Muuli' (på svenska: mulåsna), för transport av soffor och vedklabbar. Ställ din 606-vagga på flaket. Lyft upp båten i vaggan. Surra noga, kör i väg. Så gör många i dag, inget fel med det. Släpet är massproducerat och billigt. Vaggan snickrar du själv eller köper av Granholm för 290 euro. Samma vagga med små hjul under fungerar bra för uppställning på segelklubben samt för vinteruppläggning. Med den friställda flaktrailern kan du därmed flytta barnens möbellass. Nackdelen är släpets höga tyngdpunkt som begränsar toppfarten i kurvorna.

Rita och låt svetsa en för 606 optimerad lätt konstruktion. (Se bilden av SWE 569). Det som behövs är en axel med två hjul, en stödpunkt för kölensframkant, en lätt triangelformad ram från axel till dragkrok, en sträva med stöd under fören och två

stöttor kring höfterna. Ljus och nummerplåt kan hängas på ett bräde på akterspegeln. Jag hoppas att någon fiffigus låter publicera sin ritning på en sådan trailer i 606-Racing, och är helt villig att betala 50 euro per postförskott för en fullständig, korrekt dimensionerad ritning som man kan ge till sin lokala bysmed för åtgärder. Vad en sådan one-off trailer kostar vet jag inte. Men kanske man kunde få ett bra pris på en serie av fem kärror, av den lokala Plåt-Oskar i Åmål eller Pargas. Upp till bevis!

Köp en färdig 606-trailer, dedicerad och måttsett för vår klass (Se bilden av före detta SWE 569, numera FIN 40 Valletta på släp). Leverantörer som jag känner till är RH-trailern på Åland, samt Fågelsta i Sverige. Priserna klättrar då upp mot tvåusen euro. (Vill man vara snobbig kan man ekipera sig med en Haarbeck-trailer, som de stora pojarna i Star och Drake). Fördelen är en stadig och trygg typgodkänd konstruktion, som borde klara besiktningen utan problem. I teorin - själv fick jag tre anmärkningar för min splitternya RH-trailer. Tack vare sin delade axel med torsionsfjädring och en nedsänkt ficka för kölén har RH-släpet en mycket låg tyngdpunkt, som ger en stabil känsla i högfartsböjar. Nackdelen för en familjefar är att de permanent fastsvetsade stöden inte är nedvikbara, och således förhindrar transport av familjens Chippendale salongsmöblemang eller motorbåt med aktersnurra (sve. utombordsmotor, baksmälla).

En trailer av högre prisklass kunde gärna ha integrerade glasfiberlådor för segel och utrustning, samt däcksnära tvärbalkar för maststöd.



Seawind från Åbo på vagga i sin Muuli flaktrailer.

Vad var då idén med denna Jeremiad? Jo, ingen blir gladare än jag av att bli nerringd av: "Rage Ritare från Reymersholm som uppger sig sälja trailerritningar för 99 kronor styck."

"Mulle Meck från Mölndal som meddelar, att om han får fem beställningar så gör han en serie släpisar för 9 999 kronor styck."

"Phogelsta Påhäng i Philipstad som offererar en för 606-



Malla på svenskbyggd hjulförsedd vagga.

strippad version av sitt typgodkända standardsläp för 11 999 kronor, och lovar lägga in en annons om detta i vårt 606-husorgan."

"EH-trailer i Eckerö som meddelar att de skalat bort 100 kilo onödig metall ur sin modell, och säljer den med löstagbara stöttor för 1499 Euro, via 606-annons."

TEXT OCH FOTO: HENRY ERICSSON



Marriia på lätt svenskbyggd trailer.



SWE 569 på lätt svensk trailer.

FOTO: PATRICK NILSSON



FIN 40 redo för uttryckning på RH-trailer. Notera VVS-röret för seglen.



Välskräddat drakekipage på tvåaxlad Haarbeck-trailer med segelboxar och reservhjul.

À la Österberg

Under elva månader 1981 gjorde jag lumpen i Flottan. Jag var båtchef och körde omkring i olika typer av transportbåtar. Bland militärpoliserna på örlogsbasen på Muskö fanns ett par kompisar, Claes Rydman och Björn Österberg, inte direkt några stridisar, men de gick i koppel och spelade ganska barska när andan föll på. Mitt under tjänstgöringen blev de båda erbjudna att låna en av Flottans 606:or och vara med på SM. Helt otippat, men Kronan har ju alltid varit en fin sponsor för 606. När de kom tillbaka till örlogsbasen var de idel leenden och förklarade glatt att de kom 1:a. Jag minns att Björn sa så här om bedriften:

– Äh, vi fick ett spillans nytt Bengt Johansson ställ och började med att luta bak masten en bra bit. Sedan gick vi fem grader högre än alla andra så taktiken var ganska enkel.

Jaha, det verkade ju inte så svårt. Sedan dess har Björn tagit ytterligare fem SM-guld och sex silver och minst ett brons med olika gästar från tid till annan. Så det hängde kanske inte bara på mastlutningen. Han har även producerat ett stort antal segel till 606:or. Hur har då utvecklingen sett ut för 606-seglen? Förutom en anpassning av seglen till den ökade mastlutningen har det enligt Björn framförallt varit en stor justering.

– Jag märkte att 606:an trivs med mera kraft. Eftersom vi gjorde en OS satsning i Soling på den tiden blev det naturligt att inspireras av Solingens betydligt djupare designer, säger Björn Österberg. Förebilden till fockdesignen var Norths V-1 modell. Storseglet var enligt eget huvud med massor av kraft i övre delen. Spinnakerns design gjordes efter de designprinciper vi använde till 12:ornas VM 1986, då jag jobbade på Nya Zeeland. Faktum är att en 12:a spinnaker och en 606-spinnaker är ganska lika i proportion.

Tidigare hade man ansett att stort bukdjup i toppen bara gav för mycket krängande kraft. Alltså gjorde man djupa nederdelar och plana överdelar. De rön som Björns nya design baserade sig på handlade dock om att vinden en bit upp i riggen är både starkare och kommer mer från sidan. Med den mer fördelaktiga infallsvinkeln i seglens övre del bör seglen således vara mer twistade och därför kan man ha ett större kraftgenererande bukdjup, uppåt 17-18 procent av kordans längd. Kraften blir mer riktad framåt med den större twisten och blir det för mycket kraft får man justera med akterstaget.

– Vi hade inte så avancerade datorprogram då, så jag skissade



När man inte får välja själv blir det ofta "staketbåt" –
IMS SM 2004.

FOTO: DANIEL FOSTER

i 2D med penna och papper och fick sedan fram 3D-formen genom våderns form och intag från tabeller. Vi fotograferade också olika segel och analyserade och mätte seglen så som de flög på bilden.

– Nu förtiden görs allt i ett svep i datorn, det vill säga 3D-formen skapas direkt där, vilket är behändigt. Å andra sidan är utrymmet för förbättringar inte längre så stort. På duken har det inte hänt speciellt mycket så förutsättningarna är ganska oförändrade. Bara detaljer skiljer från designen från 1988. Jag tror egentligen att man skulle kunna vinna med de seglen än idag.



En av Björns många experimentspinnakrar. Fullradial anno sent -80-tal.

Det gäller att få ihop helheten av material, design, riggens egenskaper och förmågan hos besättningen att trimma. För Björn har det hela tiden varit en uttalad målsättning att skapa en harmonisk helhet där så många seglare som möjligt kan klara trimningen så att man når en så hög prestanda som möjligt. Det ska vara enkelt att trimma så att man kan koncentrera sig på taktiken. När det gäller trimningen pekar Björn särskilt på tre faktorer:

- Se till att focken är skotad tillräckligt långt in i båten och att skotpunkten är justerad så att twisten blir tillräcklig för att focken ska tura fint med storseglet och ge en bra spalt.
- Häng med och spela med kraften i storseglet (och focken) genom justeringar i häckstaget.
- Segla båten plant.”

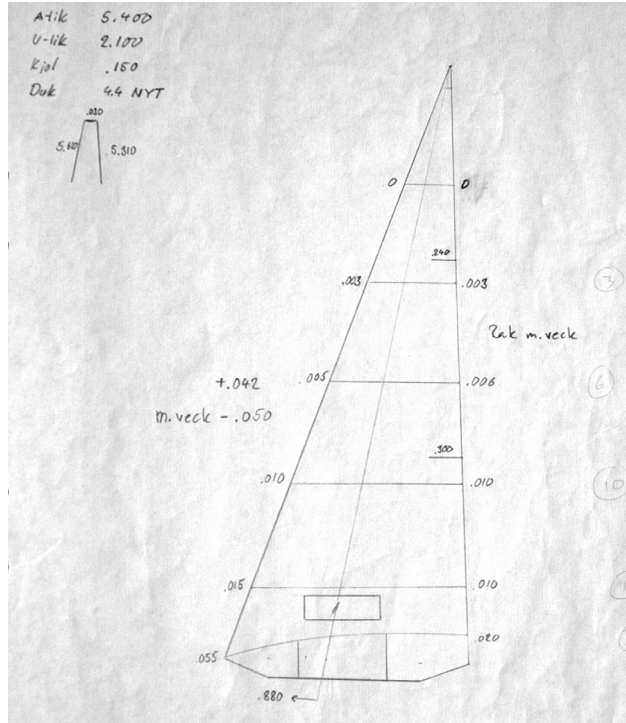
På spinnakersidan har det varit en del ändringar i klassregeln genom åren som har påverkat designen. Förutom att det länge var tillåtet med två spinnakrar, varvid en del hade en läns- och en slörblåsa med sig, så genomfördes en del ändringar i hur man mäter bredden. Det fick till följd att en del spinnakrar under en tid var nästan timglasformade, men till skillnad från när det gäller slomskidor var det inte speciellt snabbt, bara en följd av ett konstigt breddmått i regeln. När regeln väl fått sin rätta utformning har spinnakrarna blivit snabba och anpassade för kryss-länsbanor. Numer är alla segelmärkena väldigt lika, men kanske har Björn något nytt på gång.

– Sett till resultat från vindtunneltest och med hjälp av de mest avancerade simulationsprogrammen verkar det finnas lite utrymme för förbättringar, främst i fråga om spelet mellan hur ”drag” och ”lift” samverkar. Vi ska prova lite nyheter i år, men vänta inga mirakel.

I stort sett alla tänkbara varianter på skärning har prövats genom åren och den som Björn är mest nöjd med hittills är den så kallad ”butterfly”-skärningen som är en variant på den gamla hederliga cross cut.

606-fullradial

Björn framhåller ofta att hans segel är avsedda att fungera bra för alla, även om man inte har så mycket tid för träning och detaljslipning. I en breddklass som 606 är det viktigt att snabbt



Så här såg skisserna ut för de segel som Björn tog fram 1988. De ligger till grund för dagens design.

kunna komma upp i en hög prestandaprocent. Det tror jag att 2004 års rikscupvinnare håller med om. Och överlag visar de flesta resultatlistor att Björn verkar ha lyckats bra med sin målsättning.

PELLE NIHLMARK



606-SM 1981 - något långhårig - Björn längst bak. Claes Rydman i mitten. Måns Hultman längst fram söker låg tyngdpunkt.

FOTO: OLLE LAVEMARK

Heta tips från proffsen

Björn Österberg och Måns Håkansson

Ett av årets första 606-evenemang i Stockholm var en föreläsning på temat Strategi och Meteorologi anordnad av Stockholms 606-klubb. Kvällen leddes av en för 606-klassen välkänd och uppskattad profil, Björn Österberg från North Sails. Vid sin sida hade han en annan erfaren och framgångsrik kappseglare i Express-klassen, Måns Håkansson, till vardags meteorologisk expert hos Vattenfall.

Björn inledde med en anekdot som underströk något som vi 606-seglare förstås är väl medvetna om; den kände och ytterst framgångsrike Express- och H-båtsseglaren Mikael Collberg gjorde för ett antal år sedan ett försök i 606-klassen. Det gick inget vidare (med hans mått mätt) och han lär ha sålt båten efter en säsong. Dyliga berättelser tages tacksamt emot då de är lämpliga att ta fram och stryka på sina ömma seglarsår efter ett tufft race längst bak i fältet.

Björn visade också med tydliga exempel hur viktigt just strategin är. Strategin är det som skall vägleda dig genom racet, berättade han. Den har ingenting med andra båtar att göra utan handlar om att segla banan på snabbaste tid. Taktiska frågor och beslut uppstår på grund av att andra båtar, så att säga, är i vägen. Rent generellt menade Björn att det nästan aldrig lönar sig att bevaka eller "slå på" andra båtar. Vikten av

**"Strategin är det som
skall vägleda dig
genom racet"**

strategin exemplifierade han med två båtar på varsin kant, med 0,7 NM emellan sig, som ligger halvvägs upp mot märket. Av ett 10 gradigt vrid så påvisade han hur den gynnade båten rundade cirka 50 båtängder (!) före den missgynnade.

Måns inledde den mer tekniska delen av föreläsningen med att gå igenom hög- och lågtryck. Som bekant för många cirkulerar vinden motsols runt ett lågtryck och medsols runt ett högtryck (på norra halvklotet). Genom detta kan man få förståelse för det stora skeendet och kan bedöma vad som är på väg att hända och hur närliggande vädersystem påverkar. Även fronter och hur de utvecklas gicks igenom på en övergripande nivå. För oss som kastade suddgummi på läraren under matematiklektionerna i skolan krävdes här en del koncentration för att hänga med. Syrenivån i lokalen sjönk periodvis under lagstadgad miniminivå, men Pelle som var värd för dagen höll oss alerta med kaffe och kaffebröd.

Grundläggande fysik avseende vinden säger oss att ju mer vinden avstannar på grund av friktion, desto mer vrider vinden motsols. Måns fortsatte med några grova exempel som kan användas som riktvärden: nära vattnet kan vindens vrid vara mellan 0 och 15 grader jämfört med högre upp i luften (gradientvinden). Över skog, där friktionen är högre, kan vridet vara så mycket som 40 grader.

Ett område som vi gick igenom relativt grundligt var varmluftsmassa och kallluftsmassa. Detta är två generella väder-typer

som har stor påverkan på oss i den mindre skalan, exempelvis på en kappseglingsbana. Vid varmluftsmassa är luften stabilt skiktad, sikten kan vara något nedsatt (något disigt) och molnen är ofta platta. Dimma kan förekomma. Stabilitet är nyckelbegreppet. Kallluftsmassa å sin sida är mer labil, mycket rörelser i luften, bulliga moln och ibland skurar. Ett ganska svenskt väder skulle man kunna säga, vanligt under sensommar och höst. Vinden är då ofta byig och turbulent. De vertikala rörelserna i luften är orsaken till detta. Vid varmluftsmassa ligger nämligen kallare luft nere vid vattnet och varmare luft högre upp. Eftersom varm luft är lättare än kall ligger luftmassorna relativt still i höjddled. Vid kallluftsmassa förekommer dock kallare luft högre upp, vilket gör att den ibland, på grund av sin tyngd, tränger ner till oss på fjärden. En vindby har uppstått. Då denna vind kommer från högre höjd, med mindre friktion/högre fart, kan vi räkna med att vinden i byn vrider medsols. En annan effekt av dessa två fenomen rör hur vinden beter sig runt hinder som exempelvis öar, eller varför inte, 80 stycken (minst!) 606:or på en startlinje. Eftersom vinden vid kallluftsmassa är mer labil/rör sig lättar i höjddled, tar den gärna vägen upp över ett hinder. Vid varmluftsmassa, när luften inte vill röra sig i höjddled, går den istället runt ett hinder. Det senare fenomenet påverkar följaktligen vindriktningen tydligt runt en ö. Kallluftsmassevinden, som gärna rör sig vertikalt, stiger dock ovanför vårt starfält, men sticker gärna ner mellan båtarna och det kan därför finnas vind kvar även inne eller långt bak i starfältet. Helt fri vind i starfältet blir därför inte fullt lika kritiskt vid kallluftsmassa.

Moln är ju ett bekant fenomen för oss svenskar och vi fick en genomgång av de olika typer som förekommer. Mest intressant ur seglingssynvinkel är naturligtvis de moln som ger så kallad lokal vindpåverkan. Ett av de mest framträdande fenomenen är Cumulonimbus-moln, höga stackmoln som växer och blir högre, med potential att ha stor effekt på vinden. Under uppbyggnadsfasen så blåser det in under dessa, då luften strömmar uppåt inne i molnet. Tillslut har det vuxit så högt att det av olika skäl börjar falla ihop och vind, regn och ibland hagel strömmar neråt i molnet. När detta inträffar kommer vinden, vanligen med signifikant större styrka, ut från molnet.

Många andra väderfenomen presenterades och vi får säkert läsa mer om strategi och väder i senare nummer av 606-racing. Måns teoretiska och praktiska kunskaper i kombination med Björns anekdoter och osanolika minne från alla de race han seglat under årens lopp gjorde föreläsningen både underhållande och intressant; "Jag kommer ihåg när jag seglade America's Cup i San Diego..." Vad skall man säga?

JONAS ANNELL

Generel betragtning omkring indkøb af sejl

Nye sejl til båden er en bekostelig affære og man gør klogt i at se sig om efter de helt rigtige. En god indgang er, at se hvilke sejl de hurtigste i klassen sejler med. Og derudover at vælge sejl hvor man har nogen at tale trim med, men dette er ikke altid nok!

Fra 606 klubbens side har vi desværre de seneste år set flere eksempler på, at sejl købt hos ellers anerkendte danske sejlmagere ikke har fulgt med de optimeringer der er sket i klassen gennem tiden. Vi har f.eks. set sejl fra danske North Sails, Elvström Sails, og Høj Jensen design, som har brugt gamle sejlersnit tilpasset en helt opretstående rig. Dermed bliver især

fokken helt umulig, hvis man gerne vil følge de trimtips og -anvisninger som nu igennem mange år har vist sig at være hurtigst.

Indtil andet er bevist, så er anbefalingen til danske 606 sejlere klar. Køb altid kun sejl fra producenter som har kontakt til aktive topsejlere i 606 klassen. For danskere vil det i praksis sige "køb Svensk". Da prisen for danske og svenske sejl derudover er næsten ens, så bør der ikke være nogen tvivl.

DANSK 606 KLUB
MIKKEL WEST-NIELSEN OG KARSTEN NORMAND SØRENSEN

När du behöver
snabb & nyttig energi!



Den danske bestyrelse - kontaktinformation

Formand

Mikkel West-Nielsen
Email:
west-nielsen@hotmail.com
Telefon: +45 4112 1570

Kasserer

Ole Matzen
Email: matzen@mknet.dk
Telefon: +45 5478 3039

Webmaster

Karsten Normand Sørensen
Email:
karsten@normand-toftelund.dk
Telefon: +45 4466 7270

Teknisk konsulent

Michael Kjær
Email: kong_kjaer@hotmail.dk
Telefon: +45 8633 6656

Frederikssund klar med 606'ere i små serier

Når man nu gerne vil eje en model af sin kære 606er og at man i det kære skiv har en halv-part var det jo passende med en halv-model.

Efter at have set mig lidt om på markedet, og fundet ud af, at en sådan halv-model var ikke umiddelbar tilgængelig, og den eneste jeg havde set, ikke var særligt vellignende, var der kun en ting at gøre- gå i gang selv med at lave en.

Første trin i arbejdet var at få fat i en tegning med linieførøb og spanterids, køl og rør-tegning. Tilfældigvis havde jeg igennem 606-klubben erfaret, at en tidligere ejer af en 606er var skibsiingeniør og havde til sit eget arbejde med en 606 halv-model fremstillet en linietegning med spanterids og køl i skala 1:10. Denne tegning fik jeg lov at låne og kopiere, og denne har dannet grundlag for den halvmodel jeg selv har lavet, også i skala 1:10, idet den erfaren bådebygger rådede mig til at benytte dette skalaforhold, hvorved man opnåede den bedste nøjagtighed for modellens endelige- og færdige udformning.

Det var fra starten af projektet bestemt, at halv-modellen skulle kunne reproducere som en glasfiberudgave, derfor valgte jeg Abarc som træmateriale til grundmodellen, det som senere blev "Plukken" hvorover der kunne laves en form til støbning af halv-modellen i glasfiberudgave.

Om selve processen med arbejdet for det færdige resultat kunne jeg udfærdige en længere arbejdsbeskrivelse, men det vil jeg afstå fra, kun sige- at det har været spændende og udfordrende, har krævet meget høvle, slibe, lakere- og polerearbejde, krævet megen omhyggelighed- og ind i mellem givet nogle små problemer- og ærgelser, specielt ved form- og glasfiberarbejdet, men det var begyndervanskeligheder som nu har givet god erfaring med det videre arbejde, som dog kommer til at ligge lidt i dvale- for nu skal vi ud at sejle i de rigtige både.

MOGENS SØRENSEN

DEN-721

ms.frederikssund@mail.dk



Glasfiberarbejdet foregår i princippet nøjagtig som for store både. Dog kræves en del mere påpasselighed med vandliniebeskæring, gelcoat og støbning, idet selv små unøjagtigheder og fejl bliver meget synlige i et så lille format.

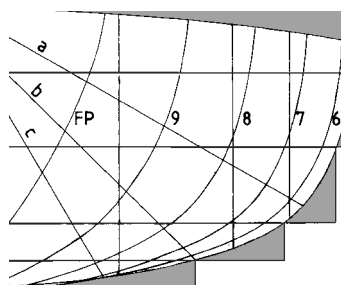




En fuldendt 606 halvmodel fremstillet af Mogens Sørensen.



Fra plantegningen laves et sæt lameller som limes sammen til en kantet model. Langsomt fjernes det overskydende træ, skraveret, indtil man er helt inde i bunden af limfugerne. Skrogfacconen imellem referencepunkterne laves vha. gefühl og øjemål og en god portion tålmodighed.



Frederikssund Sejlklub og 606 klubben indbyder til Åbent Dansk klasse mesterskab for 606

Arrangør

Frederikssund Sejlklub, Kalvøvej 15, 3600 Frederikssund

Regler

Der sejles efter ISAF's regler for kapsejlad 2005-2008, klassereglerne samt arrangørens sejlsbestemmelser.

Pointsystem

Lavpointsystem tillæg A. Gennemføres 5 eller flere sejladser kan enhver båd fraregne den dårligste placering.

Program

Fredag:

Kl. 18.00–20.00: Bureauet er åbent – isætning af både

Lørdag:

Kl. 08.00: Bureauet åbner – isætning af både.

Kl. 09.00: Broen passeres.

Kl. 10.30: Varselssignal dagens første sejlads. Der gennemføres så mange sejladser som muligt. Der startes ikke efter kl. 16.00.

Kl. 18.00: Grillaften.

Søndag:

Kl. 08.00: Bureauet åbner.

Kl. 09.00: Broen passeres.

Kl. 10.30: Varselssignal dagens første sejlads. Resterende sejladser afvikles, til i alt 7.

Der påbegyndes ingen startprocedure efter kl. 14.00

Optagning af både hurtigst muligt efter sidste sejlads.

Præmieoverrækkelse vil finde sted hurtigst muligt efter sidste sejlads og evt. protestbehandling



Tilmelding via www.606.dk

Registrering

Alle deltagere skal være registreret i bureauet inden første sejlads. Der skal forevises flg. dokumentation:

Gyldigt klassebevis

Startgebyr

DKR. 400,- som skal være indsat på bankkonto nr. 2670-0400055908, senest fredag den 3. juni 2005. Påfør venligst bådens sejl nr. ved betaling.

Banen

Der sejles en op/ned bane modificeret med afvisermærke samt bundmærkegate. Banen udlægges på bredden nord for Frederikssund, ca. 1 times sejlads fra Frederikssund Sejlklub. Der vil være slæbehjælp til passage af broen.

Antal sejladser

Der søges gennemført 7 sejladser. Der opstartes ikke sejladser hvis dommeren måler en middelvind over 10 min. højere end 12 m/s i banenområdet.

Præmier

Frederikssund Sejlklub udsteder præmier til de 3 første både. Derudover sejles om 606 klubbens vandrepræmie til bedste danske besætning, samt evt. sponsorpæmier.

Søsætning

Vil finde sted fra kranen på jollepladsarealet i Frederikssund Lystbådehavn.

Kranen vil være bemannet for isætning: Fredag d. 10. juni kl. 18.00 – 20.00, Lørdag d. 11. juni kl. 08.00 – 09.30,

Søndag d. 12. juni fra havneanløb til sidste båd er oppe.

For hjælp til søsætning udenfor de nævnte tidspunkter kontakt Poul Erik Dahl på 23 73 00 94.

Forplejning

Der er planlagt følgende:

Grillaften lørdag d. 11. juni. Der tændes op så grillen er klar kl. 18.00. Ved tilmelding og forudbetaling fås grillkød og tilbehør.

Drikkevarer kan købes i klubhuset.

Madpakker lørdag og søndag. Ved forudbestilling og –betaling kan fås færdigsmurte madpakker.

Madpakker og grillmad bestilles og betales samtidig med tilmeldingsgebyret.

Eventuelle ledsagere er velkomne til at spise med på samme betingelser som deltagerne.

Priser pr. person: Madpakker kr. 45,- Grillaften kr. 90,-

Derudover byder klubben på et stykke morgenbrød lørdag og søndag.

Overnatning

Overnatning: Kan ske følgende steder:

Rådhuskroen Frederikssund tlf. 4731 4466

Gerlev Kro (ca. 10 km fra Fr.sund) tlf. 4752 2174

Bed & breakfast Kyster, Frederikssund tlf. 4731 4047

Bed & breakfast Lis Hansen, Frederikssund tlf. 47312426

Det tilrådes at booke i god tid.

Derudover kan der opslås telt på sejlklubbens arealer.

Sejlklubbens toilet- og badefaciliteter samt sejlerkøkken er til rådighed for stævnedeltagere og eventuelle ledsagere.

4 splinternye 606'ere i Hellerup Sejlklub

Med sejlnummer 900 til 903 har
Hellerup igen taget teten



Ved Hellerups standerhejsning 2005 blev ankomsten af fire nye skønheder fejret højtideligt foran et stort publikum. Med indkøbet af 8 splinter nye både frem til 2007 bør Hellerup være et forbillede for andre klubber i hele Norden.

De 4 nye både er første led i en storsatsning fra Hellerup Sejlklub, og det er planlagt at de i 2006 indkøber endnu 2 både, efterfulgt af endnu 2 i 2007.

Skrog og køl er selvfølgelig indkøbt hos Baltic boats. Skrog og indersektion er leveret helt rå og Hellerup har derfor selv stået for al aptering. De har valgt et beslagslayoyt inspireret af anvisningerne på 606 hjemmesiderne, men har på nogle punkter valgt et kompromis mellem hensyn til skolebådssejlads og kapsejlads. Riggen er Proctor fra Selden og sejlene er indkøbt hos Norths Sails i Danmark.

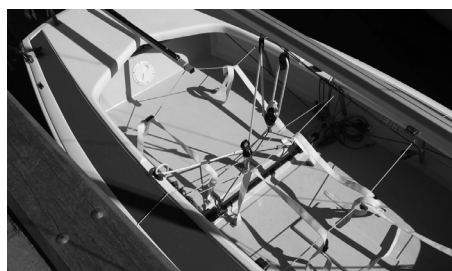
Bådene skal anvendes i Hellerup Sejlklubs sejlerekole, men derudover vil bådene også blive brugt til tur- og kapsejlads. Der er endda flere af kapsejlerne som har meldt ud, at de i år vil deltage i 606 klubbens ranglistestævner, hvilket er meget positivt!

Hellerups sejlerekole har et setup hvor eleverne dels lærer at sejle i 606'erne, men derudover kan de efter sejlerruddannelsen fortsætte med at benytte 606'erne til tur- og kapsejlads. På den måde fastholdes sejlerne bedre i klubben, og klubbens ressourcer udnyttes optimalt.

Stort tillykke til Hellerup med de nye både! Fra 606 klubben de bedste ønsker om masser af god sejlads og vi håber at vi nu får at se til kapsejlads uden for Øresund.

DANSK 606 KLUB

TEXT OCH FOTO: MIKKEL WEST-NIELSEN OG KARSTEN NORMAND SØRENSEN



ÅBOs

flottilj

TPS, den stora finskspråkiga segelföreningen i Åbo, skaffade år 2000 två begagnade 606-båtar från Sverige. Båten visade sig fungera bra som skolningsbåt för juniorer som växt ur optimistjollen. Entusiasmen steg efter provseglingar för intresserade. Man beslöt satsa på gemensamma anskaffningar för att skapa en 606-klass i Åbo. Överraskande många tände

på projektet, som tog fart.

Kring trettondag 2001 var det dags att klämma hela gänget i Air Botnias flyg till Mariehamn. Representer för örikets 606-flottilj mötte oss på fältet och förde oss till förvaringshallen för att gapa på båtarna. Efter bekantskapen inkvarterade vi oss på hotellet och åt middag tillsammans. Efter mid-



Underbergita, en av TPS klubbåtar i aktion på Kronbergsfjärden.

FOTO: HARRIET LINDFORS

dag, bastu och simning tog vi oss följande morgon till varvet för att bekanta oss med båtproduktionen.

Kamerorna gick förstas heta och deras minneskort började fyllas. Visst skulle vi ha båtar, och bilder av alla beslag. På Bengt Granholms kontor gick vi sedan igenom ritningar och arbetsbeskrivningar. Vi ville nämligen beställa sju båtar, men då Baltics produktion för året redan var såld, så fick vi lov att köpa båtarna i delar och skruva ihop dem själv.

Ripa Ajanko tog på sig ansvaret för transporterna, och efter några rundresor till Åland var alla delar hemma i Åbo. Nu gällde det bara att montera rubbet. Men skulle vi klara av det? Ingen panik – vi fick kontakt med Masa och Antsu, två erfarna glasfibermakare på Siltalas båtvarv. Killarna högg in med proffsiga tag, och våra båtar började ta form. Vi andra planerade beslag och riggar och funderade på kölens ytbehandling. Hela projektet gav fina tillfällen att träffa nya kompisar och knyta vänskapsband.

Vi gjorde skroven färdiga och skruvade på beslagen. Segelpåsarna började anlända från Norths loft i Åbo. Första sommaren gick åt till att lära sig entypsseglande. Men vårt mål var

högt ställt: deltagande i Nordiska mästerskapet i Mariehamn. Problemet var att flottiljen inte hade någon trailer. Hur fixa problemet? Min namne Jouni Rytkönen kände Pepe, skepparen på Håll Skärgården Ren r.f.s flaggskepp, sopbåten Jumbo-Roope. Vi hade behovet att komma till Åland, han hade ledig tid, och vi slog ihop våra påsar.

Det var rätt skoj att fylla Jumbo med både båtar och besättningar. Vi bodde ombord och hade egen kran, bastu och mäss. Vår kock Hessu brassade varje dag käk för hela gänget. Det var en härlig resa med fina tävlingar. Vi lärde oss att också en kölbåt kan kantra, om man riktigt försöker. När vi på returtrippen passerade Smörgrund vid Houtskör, måtte man på Vikingfärjan ha gjort stora ögon, då Jumbo kom seglande med ett flertal färggranna 606-spinnakrar hissade. Efter det har vi gjort ytterligare två roliga resor till 'Maris' med Jumbo-Roope, och alltid har det varit kul, stenkul (Tack till ÅSS för bilderna!).

Till flottiljens årliga traditioner hör Hihra Cup, ett kundjippo för Matti Hihnala, aktivisten som drog igång flottiljen och stödde den vid dess födelse. Cupen är en lättsam och populär



Spinnakrarna är hissade då Jumbo-Roope seglar hemåt från Mariehamns regattan mot Åbo. FOTO: TPS



President Tarja Halonen delar ut andra priset i FM 2001 till de svenska veteranerna Åsa och Thomas Sjöholm. Presidentens sommarresidens Gullranda ligger i närheten av TPS klubbhus på Runsala.

TILL FLOTTILJEN HÖR FÖLJANDE BÅTAR:

FIN-13 TPS
 FIN-14 TPS
 FIN-20 TPS
 FIN-21 VENTUNA, J. SUORANTA/J. HEINONEN
 FIN-23 MANAGERITA, J. RYTKÖNEN / I. BUSS
 FIN-22 THUULIA, AJANKO JUULIA OCH JUSSI
 FIN-24 ILTATÄHTI, NIINIRANTA JUKKA
 FIN-22 SEAWIND, AJANKO RISTO
 FIN-24 NIEMINEN, TOPI OCH ANTTI
 FIN-33 TPS
 FIN-47 KUUSNIEMI*2
 FIN- 53 VARKKI*2

606-regatta där både kunder och värdar trivs.

TPS och grannen mitt emot, Airisto Segelsällskap, ordnar under sommaren onsdagsseglingar där 606 är med som en aktiv klass. Man kör 2-3 starter per kväll, och räknar totalpoäng för säsongen. Man kör också en utmaningstävling med 606, där olika nämnder inom TPS samt andra fria grupperingar tar mått av varann. Flottiljen har en egen brygga i klubbhamnen och till nästa sommar får vi en ny kran som passar bättre för små kölbåtar än den nuvarande stora kranen.

Föreningen vill sporra sina medlemmar att delta i 606-klas- sens nationella rankingserie, som i år gäller regattor i Åbo,

Hangö, Mariehamn och Helsingfors. Under vintern träffas flottiljens medlemmar oregelbundet, men lillajulstraditionen vill man hålla fast vid. Ovanligt nog hålls julfesten först i april, så det går bra att kombinera julpartyt med säsongens kick-off.

I Åbotrakten har också Gullkrona Kryssarklubb tänt på 606, och lär redan ha två båtar. Det är ju en bra början till en flottilj. Åboflottiljens förehavanden kan följas på TPS hemsidor [HYPERLINK "http://www.turunpursiseura.fi"](http://www.turunpursiseura.fi) www.turunpursiseura.fi

**JOUNI "JOPPE" SUORANTA
 ÖVERSÄTTNING: HENRY ERICSSON**



Turun 606-laivue

Åbobåten Seawind hör till Finlandstoppen.

FOTO HARRIET LINDFORS

Turun pursiseura hankki vuonna 2000 kaksi käytettyä 606-venettä Ruotsista. Vene todettiin hyväksi koulutuskäyttöön optarista ulos kasvaneille junnuille. Innostusta luokkaan lisääntyi kun koepurjehduksia järjestettiin halukkaille. Alettiin puuhata yhteishankintaprojektia 606-luokan luomiseksi Turun alueelle. Innokkaita löytyikin yllättävän monta ja projekti lähti liikkeelle.

Loppiaisen aikoihin vuonna 2001 oltiinkin jo siinä vaiheessa, että pakkauduimme Air Botnian koneeseen lennolle kohti Maarianhaminaa. Paikallisen laivueen edustajat olivat meitä vastassa ja siirryimme veneiden säilytyshallille ihmettelemään veneitä. Tutustumisen jälkeen majoituimme hotelliin ja menimme yhdessä illalliselle. Illallisen, saunan ja uimmin jälkeen seuraavana aamuna siirryimme veistämölle tutustumaan veneiden valmistukseen. Kamerat olivat luonnollisesti käyneet kuumana ja muistikortit alkoivat täyttyä. Veneet oli saatava ja heloituksista piti saada kuvia. Bengt Granholmin toimistolla sitten käytiin läpi piirustuksia ja työohjeita. Tilanne oli nimittäin se että olimme tilamaassa 7 venettä ja Baltic Productsin tuotanto oli jo myyty, eli saisimme veneet kaudeksi 2001 vain osina.

Ajangan Ripa toimi pääasiallisena kuljetusvastuullisena ja muutaman Maarianhaminan keikan jälkeen rungot olivat Turussa. Nyt ne pitäisi vielä kasata, piirustukset olivat meillä työohjeineen. Mutta osaisimmeko varmasti kasata veneet oikein? Emme tietenkään, mutta ei hätää, suhteita löytyi ja saimme yhteyden kahteen kokeneeseen lasikuituammattilaiseen Siltalan veistämöltä. Masa ja Antsu kävivät toimeen ammattilaisen ottein ja veneet alkoivat saada muotonsa, niin kuin pitkien. Me muut suunnittelimme heloituksia, kölien pintakäsittelyä, rikejä jne. Projektin aikana oli erinomainen tilaisuus tutustua uusiin ihmisiin ja ystävyyttä.

Rungot valmistuivat, heloitukset kiinnitettiin ja purjepusseja alkoi ilmestyä North Sailsin konttuurille. Ensimmäinen kesä meni pääasiassa opetellessa yksityyppipurjehdusta, mutta käytiinhän sentään oikein PM-kisoissa Mariksessakin Jumbo-Roopella.

PM-kisat olivat kauden päätavoite. Ne olivat tosin Maarianhaminassa eikä laivueestamme kenelläkään ollut traileria veneen siirtoon. Mikä avuksi?

Kaimaani Rytönen tuns Jumbo-Roopen (vanha laivaston kala-3, nyttemmin Pidä Saaristo Siistinä ry:n lippulaiva) kipparin Pepen ja ongelma oli sillä ratkaistu. Pepellä oli aikaa ja

meillä tarve päästä veneinemme Maarianhaminaan kisoihin.

Jumbon lastaus ja sinne majoittuminen oli melkoisen hauska show, niin kuin koko kilpailumatkakin. Aluksella majoittui koko fleetti, ja meillä oli käytössämme oma nosturi, sauna ja messi. Joten mitä vielä voisi kaivata kun eväätkin syntyivät Hessun toimesta jokaiseksi kilpailupäiväksi. Loistava retki ja hyvät skabat. Opimme matkalla esimerkiksi että jopa kölivekin voi kaatua, kunhan riittävästi yrittää. Paluumatkalla mahtoi Viking Linen lautalla olla ihmettelemistä kun hieman ennen Smörgrundia Houtskärin sisäänmenoväylällä Jumbo-Roope tulee vastaan spinnu vedossa... Jumbo-Roopella on tehty tämän jälkeen kaksi muutakin matkaa Maarianhaminan regattaan, ja aina on ollut kivaa, tosikivaa. (Kiitos kuvista ÅSS:lle)

Laivueen vuosittaiseen perinteeseen kuuluu Hihra Cup. Matti Hihnala joukkoinen toimi alun perin puuhamiehenä ja mahdollisti koko laivueen syntymisen tuellaan. Hihra Cup on asiakastilaisuus jossa kilpaillaan leikkimielisesti 606-veneillä. Suosio on taattu ja sekä asiakkailta että isännillä on hauskaa.

Turun pursiseura ja ASS järjestävän kesäisin keskiviikko-kilpailujen sarjan, joissa 606 on mukana yhtenä luokkana. Lähtöjä ajetaan 2-3 ja kauden päättyessä pisteet lasketaan yhteen. Kilpailutoimintaa on laajennettu myös 606-haastekilpailuun jossa Turun pursiseuran eri toimikunnat ja jatkossa myös erikseen perustetut tiimit ottavat mittaa toisistaan.

Laivueella on oma laiturin seuran rannassa ja ensi kesäksi saamme vielä uuden nosturin joka soveltuu nykyistä isoa paremmin kevytvenekäyttöön. Tarkoituksena on myös kannustaa laivueen jäseniä osallistumaan 606-luokan kansalliseen rankingsarjaan, joka tänäkin vuonna järjestetään Turussa, Hangossa, Maarianhaminassa ja Helsingissä.

Talven aikana laivueen porukat tapaavat toisiaan epäsäännöllisesti, kuitenkin pikkujouluperinteestä pyritään pitämään kiinni. Turun 606-laivueen pikkujoulujuhlat ovat yleensä vasta huhtikuussa, jotta kauden aloitusbileet voidaan integroida pikkujouluihin. Turun alueella myös GK on innostunut 606-luokasta ja tietääkseni heillä on jo ainakin kaksi venettä. Siinä on jo hyvä laivueen alku.

Turun laivueen toimintaa voi seurata Turun Pursiseuran sivuilta [HYPERLINK "http://www.turunpursiseura.fi"](http://www.turunpursiseura.fi) www.turunpursiseura.fi

JOUNI "JOPPE" SUORANTA



NM 1. 2004
Petri Leskinen
Mika Aarnikka

WB-Sails
 Winning Boatspeed

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.

WB-Sails

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

Finlands 606-Förbund - Suomen 606-liitto

Förbundets webbplats: HYPERLINK "http://www.606.fi" www.606.fi

Förbundets bankkonto: Ålandsbanken 660100-1144377.

Medlemsavgift för 2005: 20 euro.

Styrelse - Hallitus

Ordförande, sekreterare, kontakt till Seglarförbundet och nordiska 606-förbund, kontakt till BS
 Puheenjohtaja, sihteeri, yhteydet SPL:oon ja Pohj. 606-liittoihin, BS yhteyshenkilö
 Henry Ericsson
 Telefon: +358-500-433580
 Email: henry.ericsson@arcada.fi

Skattmästare, medlemsregister, sportsliga frågor, träning, kontakt till NJK
 Rahastonhoitaja, jäsenrekisteri, urheilulliset asiat, harjoitus, NJK yhteyshenkilö
 Bettina Lemström
 Telefon: +358-9-5471419
 Email: bettina.lemstrom@emvi.fi

Webmaster, mässgeneral, kontakt till ESF
 Mittamies, tekniset kysymykset. Nettivastaava, messujunailija.
 ESF:n yhteyshenkilö.
 Jan Mattsson
 Telefon: +358-40-5922754
 Email: janne.mattsson@kolumbus.fi

Åland 606 fleet
 Vice webmaster
 Daniel Mattsson
 Telefon: +358-40-5122396
 Email: daniel.mattsson@alandia.com

Flottiljchef Åbo
 Turun laivuepäälikkö, TPS:n yhteyshenkilö
 Jouni Suoranta
 Telefon: +358-50-5501670
 Email: jouni.suoranta@nokia.com

Flottiljkaptener och övriga kontaktpersoner
 Laivuepääliköt ja muut yhteyshenkilöt

Helsinki 606 Fleet:
 Patrick Andersson
 Telefon: +358-40-5404862
 Email: pata_andersson@hotmail.com

Turku 606 Fleet: se ovan – kts yllä

Pargas 606 Fleet:
 Ralf Juslin
 Telefon: +358-50-468 5733
 Email: ralf.juslin@eta.fi
 Kontaktperson till GK

Merisotakoulu, Suomenlinna:
 kontaktperson sökes – yhteyshenkilö haetaan

Cuper utöver rikscupen 2005

I förra numret presenterades Rikscupen. Men vi har ytterligare två cuper. Det är Ost-cupen och Väst-cupen.

Seglingar som ingår i Ost-cupen är Lidingö Runt, RYC:en, Saltsjöbadsregattan, Forsbergs minne på Ekoln i Uppsala och den sista seglingen för året är Höstcupen i Saltis. Höstcupen som arrangeras av KSSS är endast på lördagen och då med sex stycken race. Vi planerar att vi ska ha något eget arrangemang på söndagen. Vi kommer att återkomma om det senare. Att vi har lagt in Saltsjöbadsregattan är för att vi ser en tillströmning av båtar till Stockholm. För att tillgodose ökningen så har vi lagt in fler regattor runt Stockholm. Av dessa delseglingar kommer tre av dessa fem att räknas.

Väst-cupen kommer att innehålla Åmål OD, Tjörn runt och Augustiregattan i Långedrag. Som jag skrev i förra numret så

hoppas vi mycket på Långedragseglingen. Att många från Väst dyker upp och även att många från Riks dyker upp (plus självklart Danskar & Finnar). Vi behöver en nystart i väst! I Väst-cupen kommer två av de tre seglingarna att räknas.

Min ambition är att resultaten från delseglingarna kommer att uppdateras i respektive ranking, på liknade sätt som vi gör med Rikscupen. Då kan vi få fram en värdig vinnare i respektive cup och ett pris kan delas ut.

Jag vill påminna att det är viktigt att vi anmäler oss tidigt till regattorna! Det är ett mycket bra dragplåster för att få andra att anmäla sig. När många ska delta på en regatta så drar det till sig fler seglare.

THOMAS LUNDBERG, SWE-890
KAPPSGELINGSANSVARIG

The Complete Introduction to Laser Racing

Av Ben Tan m.fl.

Vad nu? Varför ska vi börja läsa om hur man seglar enmansjollar? Det har väl inget med 606-segling att göra. Tja, i mitt sökande efter bra källor till ökad kunskap inom bankappsegling har jag fastnat lite för den här boken. Den är ganska basic, men vem är inte det? Jag tycker att en del av åldrandet är att det går fortare att förstå texter och instruktioner. Men det är mycket svårare att komma ihåg dem. Känns det igen? Jag tror, med andra ord, att det är en stor fördel att träna mycket och utbilda sig när man är barn och ungdom. Men jag hoppas att det aldrig är för sent. Mitt sätt att tackla problemet är repetera bra texter och att försöka hitta olika texter och illustrationer som behandlar samma saker. Någon gång ska det väl fastna tänker jag.

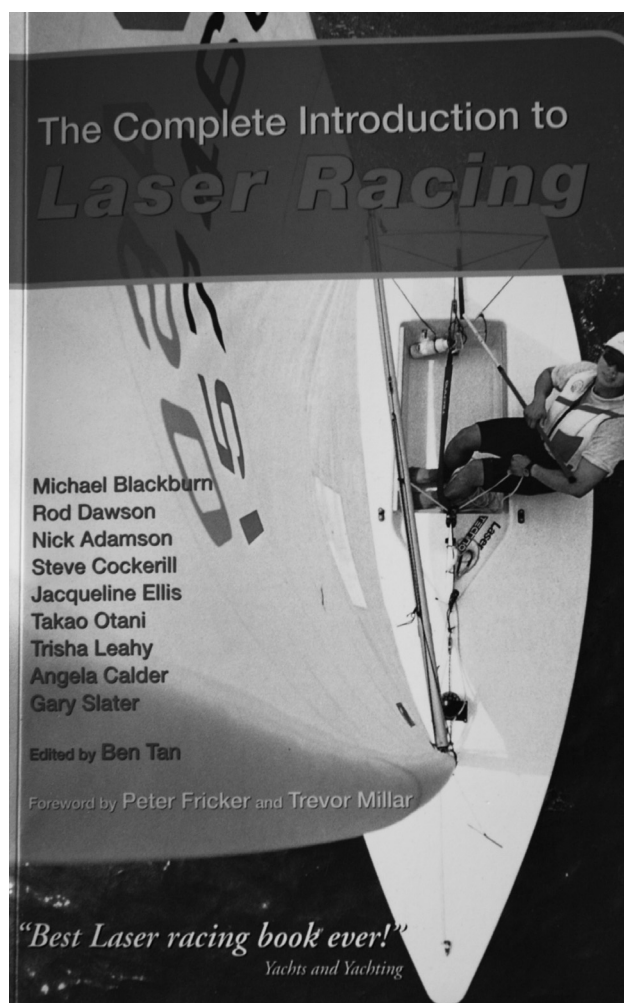
Flera kapitel är specifika för Laser-jollen och handlar om dess trimning och hantering. Dem kan vi hoppa över här. Men så finns där ett antal kapitel om allmänna kappseglingssämnen. Speciellt kapitel 7 Wind Patterns and Strategy, 8 Currents, 9 Tactics, The Art of Positioning, och 13 Practical Sailing Psychology tycker jag är sådana avsnitt.

Inför sista dagens seglingar på SM i Borgholm 2004 pratade jag en del med Patrik Nilsson och Thomas Lundberg om målsättningar och tävlingspsyket. Jag drog mig till minnes vad jag läst i den här boken om processmål i stället för resultatmål. Vi enades om att gå ut och koncentrera oss på att segla väl och inte tänka för mycket på placeringar och båda besättningarna lyckades göra sina kanske bästa seglingar i hela serien. Fast Thomas och Patrik på en lite högre nivå.

Avsnittet om vind/meteorologi och strategi går igenom ganska många av de fenomen man behöver förstå för att göra sig en vetlig strategi. Dessutom med utmärkte illustrationer. Så är det även med kapitlet om taktik och positionering, även om just den delen känns mer basal än de andra böcker jag kommenterat. En lite kul del handlar om näringslära för seglare, men det ämnet kanske förtjänar en särskild undersökning i ett senare nummer av 606 Racing.

Sammantaget tycker jag att den här boken, i relevanta delar, är koncentrerad, pedagogisk och inspirerande. Jag rekommenderar läsning!

PELLE NIHLMARK



Med tips och kunskaper från andra klasser kan du få ihop helheten i din segling. Mycket är gemensamt för alla bankappseglingsskolor.

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



Gammal och ung har hittat till 606-förbundets monter på båtmässan i Älvsjö.
FOTO: PELLE NIHLMARK

Besökerstorm på båtmässan

Båtmässan "Allt för Sjön" i Älvsjö i Stockholm i mars, har som vanligt varit en stor framgång för vårt klassförbund när det gäller kontaktknytning och marknadsföring. Mer informationsmaterial än någonsin har gått åt. Ett speciellt tack vill vi rikta till One Design Center, jollespecialisten Ulrik, Sofia Gunnarsson och Thomas Lundberg; dessutom till Baltic Produkter, Sundelin Seastars, Seglarskolan i Borgholm och Parrots.

Elke Cronenberg

Tävlingslicensen

På Seglardagen, Svenska Seglarförbundets årsmöte i april, behandlades bland annat den så kallade tävlingslicensens nuvarande status. I ett initialt skede introducerades licensen som ett hjälpmedel för att öka förbundets intäkter

och för att fånga upp kappseglings-Sverige för att få en förbättrad informationsspridning till stånd.

Under årets lopp, efter bland annat remissyttranden från klassförbunden, utkristalliserade sig nya mål med tävlingslicensen: den skullen tjäna som kommunikationsverktyg, vara helt självfinansierad och frivillig. Genom att registrera sig i "Klubben online" skulle kappsegelaren få ett eget mervärde, samtidigt som SSF får en bättre överblick över sporten. På grund av tekniska problem med systemet sköts beslutfrågan upp till nästa årsmöte 2006.

Elke Cronenberg

Viktiga datum:

Tune-Up Race, Runmarö:	7-8 maj
Lidingö-Runt:	14-15 maj
One-Design, Åmål:	21-22 maj
Saltsjöbadsregattan:	28-29 maj
Forsbergs Minne, Uppsala:	4-5 juni
DM, Frederikssund:	11-12 juni
FM, Åbo:	17-19 juni
Mariehamsregattan:	16-17 juli
Jubileumsregatta Gävle	6-7 augusti
SM, Åmål:	10-13 augusti
Tjörn Runt:	20 augusti
Långedrag:	27-28 augusti
Höstseglingar, Saltsjöbaden:	17-18 september
Granpokalen, Växjö:	2-3 oktober



Stockholms 606-klubb organiserar en picknick efter Lidingö Runt. På bilden syns klubbens kran på kajen vid Islingeviden.

After Sail efter Lidingö-Runt

Några pigga stockholmssegelare kommer att träffas på en pick-nick direkt efter Lidingö Runt. Här kommer dagens segling att avhandlas och kanske en after-sail öl att drickas. Vi ses på udden precis utanför båtklubben i Islingeviden, direkt efter målgång Vore kul om alla 606-seglare med eventuella fans kommer dit! Tag gärna med något lämpligt att förtära (eller köp något på Q8 macken i Islinge). (Vid regn ställs aktiviteten in.)

För mer information ring:

Karin Hedén 070-5539914
Jonas Annell 070-9645272

Svenska 606 Förbundet

www.606-forbundet.se

Styrelsen

Ordförande

Pelle Nihlmark
ordf@606-forbundet.se
+46 706690930

Ledamöter

Tävlingsansvarig

Thomas Lundberg
tavl@606-forbundet.se
+46 768567643

Kassör

Helena Lindström
kass@606-forbundet.se

Sekreterare

Tomas Skålen
sekr@606-forbundet.se
+46 705170472

Infoansvarig

Elke Cronenberg
elke.cronenberg@606-forbundet.se
+46 708820307



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

Stockholms 606-klubb

Ordförande

Karin Hedén
karin.heden@scania.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