

Vackrast är också bäst

Det är väldigt trevligt att konstatera att den vackraste M22:an också är den snabbaste. Ulf Myrin med besättning har i och med SM vinsten i somras (gratis) sporrat oss andra att putsa och trimma våra båtar, så de blir lika vackra och snabba som 96:an. Detta blir inte lätt men det ska gå eller vad säger ni?

Vi får väl gadda ihop oss. Skämt åsido nu har Uffe krönt sin fina svit de senaste åren (ett antal pokalvinster) med ett SM-GULD. Det största man kan vinna i denna nobla klass. Han fick kämpa men efter en iskall sista kryss tog han hem det.

Seglingarna genomfördes klanderfritt av GSS och SSS. Vilket kanske inte är så svårt när man har en så fin fjärd som Björken att segla på. Nästa år går SM nere i Örsbaken med NySS som arrangör och Broken som bas. Förhoppningsvis med lika fint deltagande som i år.

Örsbaken ligger som de flesta kanske vet "mellan" Nyköping och Oxelösund. Detta läge borgar för ett stort deltagande på eskaderseglingen vilken är tänkt att gå söderut. Kanske kommer semesterfirarna i Borgholm åter att få chansen att se våra vackra båtar. Tyvärr lär väl inte Lili och Susie uppträda denna gång, men det kanske finns annat att studera från masttoppen.

Under den gångna säsongen har tyvärr antalet båtar på kappseglingarna avtagit. Anledningen vet vi inte men förhoppningsvis beror det på vädret. Det kan också bero på att alla nya inte hur kul vi har när vi råkas på tävlingarna.

Vi utbyter renoveringstips kollar vad andra har gjort med båtarna, dricker några pilsner, kanske t o m whisky, dessutom kappseglar vi lite grann. Den som eventuellt är nervösa för att tävla, det kan t ex vara otäckt med så många båtar i starten, runt märkena eller kanske vid målgången får ett gyllene tillfälle att göra allt ovan och dessutom lära sig lite om regler, startprocedurer eller mer avancerade taktiska problem. Det är nämligen så att vi tänkte anordna en

regelkurs som innehåller allt detta och lite till i Eskilstuna i månadsskiftet januari - februari. Kursen sträcker sig över två dagar med logi hos

styrelsemedlemmar för de nya båtägarna och om utrymme finns även för de gamla. Vi kommer att genomföra detta tillsammans med

SegelSällskapet Svearna, med inbjudningar till M-båtsförbundet och Torshälla SS.

Logi och kostnadsfrågor kommer troligen att ha klarnat till årsmötet, men ambitionen är att det skall vara så billigt att samtliga kan delta.

Klubben har tyvärr haft visst svinn under årens lopp vad gäller varulagret. Detta arbetar vi hårt inom styrelsen för att få bort.

Svinnet består av att folk inte har

betalt för grejor de har fått, t ex vimplar, dekal, mm. Har ni någonting

liggande i någon vrå eller vet med er att ni ej har betalat för någonting, kontakta Lynn eller någon annan i styrelsen. Om ni vill betala något glöm ej att skriva att det är en gammal skuld annars kan vi inte bokföra den på rätt sätt. Pengarna sätts in på M-22 klubbens pg 28 93 50 -1.

Då till lite trevligare saker: Årsmöte med följande fest. Detta går av stapeln i Spinnhuset på Långholmen den 18 november. Det blir troligen levande musik, ej gammaldags utan lite modernare än så.

Maten blir à la styrelsen, naturligtvis väldigt gott (se separat inbjudan) Glöm inte att komma på M-båtsförbundets årsmöte. Datum och plats på annan plats i tidningen. Det är viktigt att komma på detta möte för att bevaka M 22ornas intressen.

För styrelsen

Fredrik Birgersson M22-44



INTRESSERAD AV EN REGELKURS INFÖR SOMMAREN -96?

Vi har under sommaren fått en hel del förfrågningar om huruvida vi (Erik Preiholt & Jörgen Bergsten) skulle kunna hålla en "kurs" i ämnet kappseglingsregler mm.

Eftersom vi gillar att prata om kappsegling och gärna delar med oss vad vi har fått lära oss, så har vi preliminärt beslutat oss att hålla en "kurs" under en Lördag-Söndag i Januari-96(eller Februari). Vi tänkte prata om de olika momenten i en kappsegling, m a p regler.

Följande punkter kommer att diskuteras:

1. definitioner
2. seglingsföreskrifter
3. några olika bantyper
4. startprocedurer
5. regler före start och målgång
6. regler"på banan"
7. regler vid märken och hinder
8. match-racing, vad gäller då ?

Ovanstående punkter är ett utkast och kan komma att ändras under resans gång, fram till kursen. Vi har tänkt varva pratandet med en del grupparbeten som tex hur man fyller i en protestblankett, protestförhandling mm.

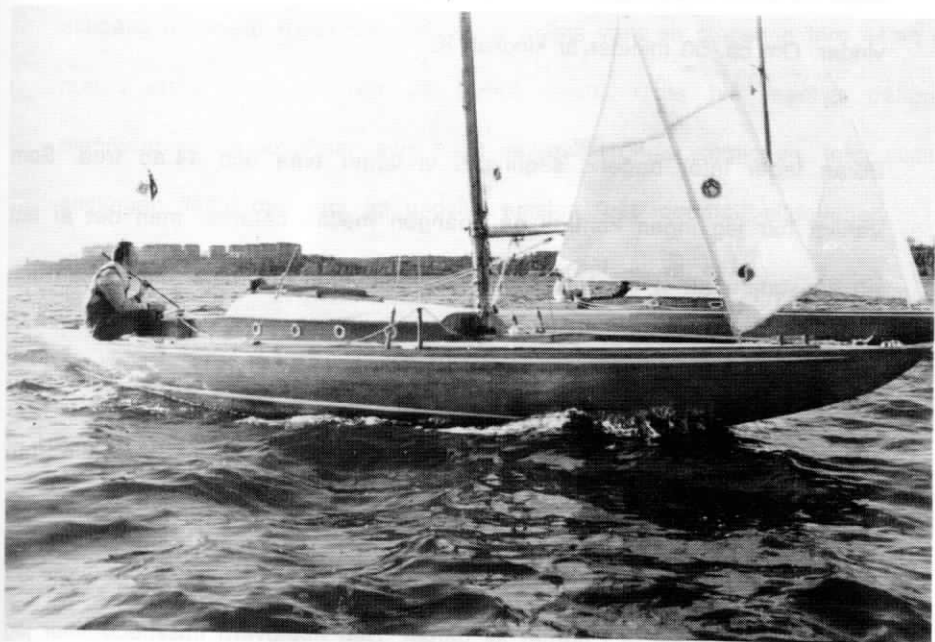
Om ni som är intresserade har egna synpunkter, kan ni ringa Fredrik Birgersson och meddela vilka moment ni finner intressanta att prata om.

Information om tid och plats kommer att meddelas när vi vet mera om hur allting blir. För att kunna boka lokal och planera kursen

behöver vi prel. anmälningar, så vi vet hur vi ska lägga upp det hela.

Anmäl er till Fredrik Birgersson M22-44 på tel 016-14 91 72, dock senast julafton 1995 (helst tidigare).

Ev. kostnader är ännu intefastställda, men målsättningen är att det skall kunna ske till en mycket ringa kostnad.



M22-91 & M22-42 (i bakgrunden)

Foto: Helga Rudine 1994.

Vi i 96:an har chansen att vinna SM.

På väg ut till starten för de sista seglingarna. Jag sitter och funderar på om jag är nervös. Det märks inget på gästarna. Karin Froste och Per-Johan Sandberg sitter helt lugnt och diskuterar lösningen av Sveriges ekonomiska problem. Flera gånger måste jag upplysa dem om att det är dags att börja kappsegla, d.v.s. lära sig så mycket som möjligt om dagens vindar. Om ca. 50 minuter är klockan K.

26:an leder inför dagens seglingar, vi ligger tvåa och 44:an trea. Som vanligt har jag ingen kontroll på poängen mellan båtarna, men det är lätt att konstatera att vi måste placera oss långt fram och helst med 26:an och 44:an efter oss.

Det är läfördel i första starten och vi startar en tredjedels linje från läflaggan. Vi seglar med ostörd vind ut på babordskanten. Tätt ovanför oss i lovart seglar 17. Jag bestämmer mig för att falla ner och sedan ducka 17 eftersom vi inte vill ut i hörnet av banan. Den manövern missbedömmar jag fullständigt och för att undvika att köra in i 17 måste jag göra mig av med nästan all fart. När det äntligen är "gång" på båten ingen upptäcker jag till min förtvivlan att jag är tvungen att ducka för 36:an. Ursäkt 36:an, men ni brukar inte vara före oss efter halva första kryssbenet.

Vi är inte först vid kryssmärket, men dess bättre är 26:an och 44:an efter.

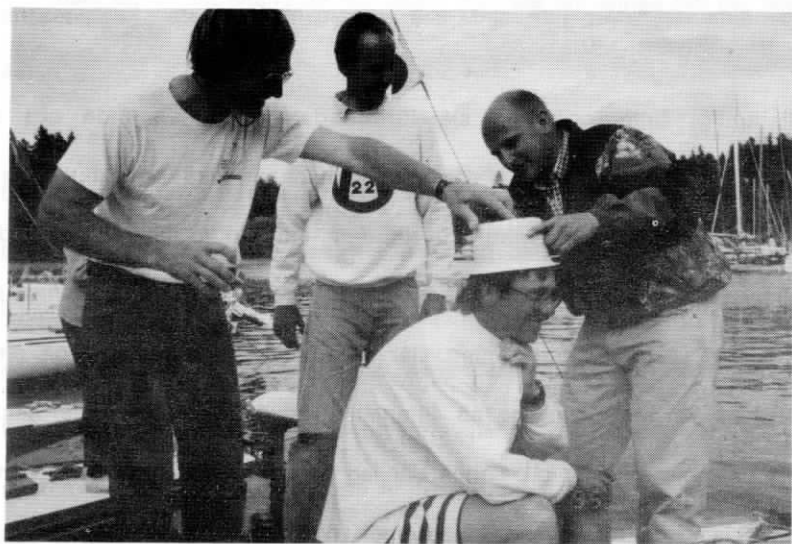
Vi kommer in för babord och jag bestämmer mig för att slå under 31:an och klämma mig ovanför märket. Just i det slaget, av alla slag under hela SM-veckan, låser sig genuaskotet och vi brakar in i märket med genuan krysskotad på fel sida av båten. Att segla sig fri kostar massor med distans och två straffrundor dessutom gör att ca. tio båtar glider förbi.

Resten av seglingen går som den ska och vi hinner upp till 5:e plats. Efter målgång meddelar Karin och P-G att vi måste vara en placering före 44:an i mål i sista seglingen för att vinna totalt. Trots två mycket dåliga manövrar kände jag ingen som helst nervositet under seglingen. Inför sista seglingen gäller det bara att undvika kniviga "båt mot båt" situationer. Klarar jag det känns det som om ingen har en chans att hänga med.

Fullständigt fullproppad av självförtroende gör vi en 8:de bra start. Visserligen är 44:an först efter första kryssbenet men vi är tätt efter och jag är fullständigt övertygad om att dom inte orkar hålla emot ända till mållinjen. Vi rundar upp först på sista kryssen. Efter ett litet, helt jämnt "dragrace" ut på babordskanten slår 44:an. Jag funderar kort på om jag skall hålla en lös bevakning på 44:an, men styrbordskanten är fel kant och jag bestämmer mig för att stanna där jag är. Jag får skäll av Karin och P-G för att jag inte följer med 44:an, men när allt känns rätt tycker jag att man skall segla sitt eget race. Vi "plockar" småvrid ända upp till märket

och rundar långt före 44:an. Väl nere vid målfartyget föreslår jag att vi ska backa in över mållinjen, som Björn Dähli brukar göra, men då får jag dagens andra utskällning.

För att lyckas i tävlingar tycker jag att det krävs tre viktiga ingredienser. Timmar i båten, ordning på grejorna och, viktigast, gästar som är med och arbetar kontinuerligt under hela seglingen. Det är helt omöjligt att segla en båt ensam. Dessutom måste man ha kul i båten. Alla som har vunnit de senaste åren har efteråt sagt att de haft en bra stämning ombord.



Den traditionella klippningen av SM-vinnaren!

De senaste åren har många efterlyst kortare, intensivare banor för att locka fler deltagare till tävlingarna. Det provades bl.a. under detta SM. Det är möjligt att många tycker att det är roligare, men en effekt av detta verkar vara att det krockas mer under seglingarna. Jag är orolig för att detta faktum skrämmer bort fler deltagare än vad som tillkommer. En kollision skadar inte bara båten, det kan även vara en mycket otrevlig upplevelse. För mig får banan gärna vara ett enda 10 distans långt kryssben, helst i lätta vindar med mycket vrid. Då kan man sitta på kanten och "gmeta" i lung ro.

På återseende. Karin Froste, Per-Johan Sandberg, Ulf Myrin.



SAGAN OM DEN FULA ANKUNGEN.

Året var 1930, och den mycket kända konstruktören Gustav Estlander hade överträffat sej själv, än en gång då ritningarna till M22:an lämnade ritbordet.

Det dröjde inte länge förän det byggdes båtar i var och annan buske, och varv. Många var lottbåtar, så även nummer 7, som den här berättelsen ska handla om.

Hon byggdes på Erikssons varv i Strängnäs, 1930. Det var Enköpings SS som hade beställt den för att ha en lottbåt. Vem som vann henne är för mej helt okänt, men hon seglades framgångsrikt dom första åren av den inte helt okände Lasse Thörn, senare flerfaldig osvärldsmästare i 5.5:a. Nåväl, troligen så hade inte varvet lyckats riktigt, utan båten blev nog lite för klen någonstans, så att man blev tvungna att förstärka båten med extra järnspant mellan hjärtstocken och mastfoten.

Lite längre in på 30-talet seglades hon av Albert Bonnier j:r, och även då fanns det bra med fart i lådan.

Sen var eran över, och hon försvinner in i den marina dimman.

I mitten på maj 1994 ringde en polare, Uffe Strömberg, (M22-37) och frågade om jag skulle med och kolla på en 22:a ute på Lidingö.

-Nää, den verkade fräsch, den behöver bara ett nytt däck, tvåtusensexhundra spänn bara!

-Kolla kan vi ju alltid göra, men vi ska inte ha något, okej?

-Det är lungt. Jag ringer Linus, han hänger nog med.

Väl ute på Lidingö , inne på Shells område, ibland oljecisternerna stoγ hon. Det var en bedrövlīg syn. Båten var renoverad någon gång för länge sen då däck och ruff byttes, även ett par bord i botten.

Däcket, ett plywood däck var totalt uppruttnat, och med det även alla balkar, balkvägare, översta bord-raden och dom flesta ändarna på spanten. Dessutom fattades det ett bord i häcken.

Hela fördäcket hade rasat in i båten! Lāgg då till att språnget slokade betänklīgt.

Vi bara tittade på varandra och skrattade. Det här var definitivt det värsta vrak vi hade ākt och kollat på! Man skulle göra båten, och dess efterlevande en tjänst genom att elda upp henne.

Vi fick veta att det faktiskt var en som hade bjudit tusen spānn, men vi bara skrattade och sa det att det får han den för.

När vi lite senare på kvällen satt och fikade hemma hos Linus flög sjālvaste jävulen i mej.

Men hörni grabbar, ska vi inte satsa på en racer? Om vi lāgger fyrahundra var, det blir ju tolvhundra spānn, så tar vi en snabb-renovering på sådär en sex veckor, så kör vi SM med den...Sagt och gjort. Uffe slāngde sej på telefonen och bjöd 1200:- , och det fick vi den för.

Helgen därpå fraktade vi ner den till SSK:s varv, där vi hade fått låna Linus pappas hangar.

Och så var det dags att börja renovera. Vi började med attsåga bort ruffen och sparka loss resterna av däcket, sen rev vi i rask takt bort halva akterstāven, häck-trät och mastfoten och ett par bottenstockar. Ju mer man grāver, desto mer skit hittar man! Men nu var det dags att ge sej, annars kunde vi lika gärna

ha parkerat den direkt i kontainern.

Vi breddade akterstävén så att vi skulle få lite friskt trä att skruva i. När detta var klart fäste vi en ögla i akterstävén och en i taket på hangaren med storskotet i mellan, och så började vi skota. Ca. 15 centimeter drog vi upp häcken, så att skrovet åter igen skulle få en harmoniskt språnglinje.

En frisk bit Ek passades raskt in som häck-trä.

Nu började dom destruktiva känslorna smyga sej på, så nu åkte balkvägaren och översta bordet all världens väg.

En normal person hade gett upp för länge sen, men vid ett sånt här jobb får man inte tappa sugen..... Sen låg jobbet nere i två månader! När hösten kom, så kom också jobbet i gång så smått. Tidsplanen på sex veckor hade spruckit för länge sen, så här var det inga stressade grabbar inte! Nu var det dags att hyvla in översta bordet. Men det tog alldeles för lång tid, så vi körde med fräsen i stället. det tog bara tre- fyra timmar så var dom på plats, limmade och klara.

Den största huvudvärken just nu var alla ruttna, knäckta och spruckna spant. Någon måste ju göra det, förr eller senare, så i slutet på Augusti gjorde jag och Linus ett ryck. På fem dagar bytte vi, limmade och nitade, 44 st spant. Mycket blåmärken blev det, dom gånger som man missade dornet med hammaren!

Balkvägaren passades också in hastigt och lustigt, under käckä tillrop! Sen var det inte så kul längre, så arbetet låg nere fram till början på Maj-95. Då var det plötsligt väldigt brottom, eftersom vi hade bestämt oss för att segla SM i år! Ett nytt ruffskott tillverkades och nya däcksbalkar spottades fram i ett rasande tempo. Att fälla in däcksbalkar i balkvägar var nog det tråkigaste evighetsjobb jag någonsin pysslat med!

När det var klart var det bara tre veckor kvar till SM!!!!

Nu började det verkligen bli bråttom, dessutom var vi bara två delägare kvar, Linus drog sej nämligen ur i början på våren.

Däcket skruvades dit och ruffen ställdes på plats.

Som tur var så hade vi sparat den gamla ruffen, och den passade hyfsat efter diverse pussel. Sen nåtlimmade vi skrovet där dom gamla nåtlisterna hade ramlat bort. Vi var lite oroliga över hållfastheten i skrovet, eftersom alla stävar var, snällt sagt ruttna! Vi beslutade oss för en nödlösning i år, en plast-behandling.

Vi ansåg oss ha "rätt" att göra det, eftersom dom ska bytas nästa år. Därefter återstogbara målningen. Uffe kom på att han hade åtta liter med fönsterfärg ståendes hemma i källaren, det fick duga, så det körde vi hela vägen runt Grön var kulören! Båten sjösattes en vecka före SM... och den sjönk som en gråsten!

På något sätt fick vi den i alla fall att flyta, och vi tog oss även in till Rastaholm, där SM skulle gå. Vi ångnade hela kvällen före, och även morrgonen till att skruva beslag, skotskenor lär ju vara bra att ha , har jag hört!

Sen var det dags att hissa segel för första gången.

Starten gick, och vi hängde med ett tag, men på sista varvet kändes det bra trögt, och vi skojade om att det värsta som kunde hända var att plasten hade lossnat!

När vi hade segat oss över mållinjen lutade jag mej ut och kunde kontatera att, -Det är faktiskt plasten som har lossnat!

Tillbaka in i hamnen och leta reda på killen som sköter kranen.

Som tur var så hittade vi honom , och snart hängde hon där och dinglade. Nu var goda råd dyra. Vi började med att skära rent, så att man fick en rak kant att gå efter. När det hade torkat till lite så tog vi och limmade hela rasket med PL400, som vi sen fäste med pappspik.

Dagen därpå blåste det gaska mycket på morromkulan, så vi beslutade oss för att ta det lungt den dagen, så jag mönstrade på hos Lillen, på 128:an, medans Uffe seglade med Linus på 136:an.

Sista dagen var vi i allafall med, det blev inga framskutna placeringar, men det kvittade, vi hade i alla fall nått vårt delmål. så att nu kommer det nog att kännas roligt att fortsätta renoveringen i höst, då alla stävar, kölbultar, bottenstockar, döträ, samt sju bordrader på varje sida, nerifrån, bland annat. Vi drog upp båten strax före segelbåtens dag, och ställde in den i en renoverings-hangar som vi har blivit tilldelade.

Och där står vi nu.

Om en katt har nio liv, så undrar jag hur många liv 7:an har...

Hon är på väg in i sitt fjärde....

Snipp, Snapp, Snut, så var sagan slut!

Peter. M22-107

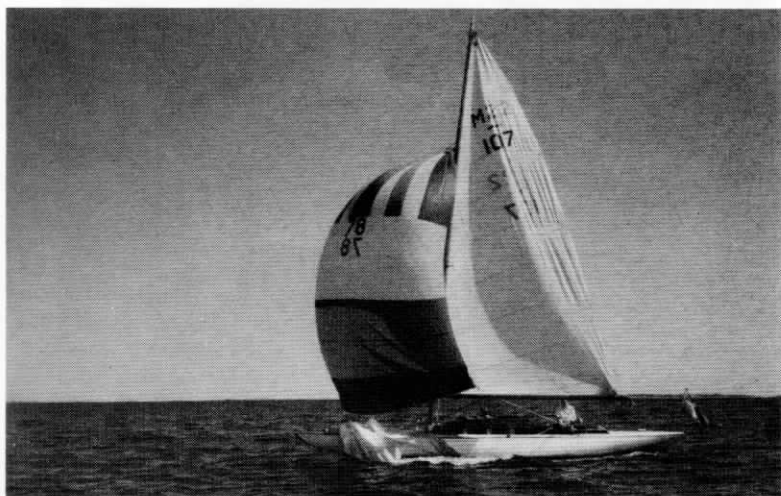
Uffe. M22-37

PS. Stöd våran renovering av 7:an, köp någon av våra andra 22:or dom är bägge till salu...DS.

Eskadern sommaren 1995. Västervik Tur och Retur.

Sommaren 95, nu skulle det äntligen för min del bli en eskader sommar. Vi var tre båtar som länge planerat en gemensam semester efter SM. Vilket SM föresten, bra tävlingar men med mindre bra landarrangemang. Jag själv Magnus M-22 128 lämnade SM området lite tidigare än de andra. Min första gast skulle äntra skönheten i Södertälje.

I Södertälje gästhamn två dagar senare var vi äntligen fulltaliga vi hade till och med blivit en till. Vilka vi var, Jo det var Peter i 107, Magnus 128 med gästen Mats, Linus i 136 och Stefan i 135. Peter hade ingen motor och vind var det ont om, så första kvällen kom vi bara till Norrviken. Andra dagen började vi äntligen komma i form. Oj oj det började blåsa, motvind förstås, kryss söderut. Men vad händer, Stefan försvinner, vi M-22 128 vänder och började leta efter Stefan. Linus och Peter beslutar sig för att vänta i en liten vik invid farleden. Stefan bytte bara segel bakom en ö och lyckas segla förbi mej på andra sidan en annan ö samt missar Linus och Peter som väntar i viken invid farleden. Peter ger sig av och försöker segla i kapp Stefan emedan Linus väntar på att jag ska ge upp och komma tillbaka. Vilken början på våran eskader. Genom en ren tillfällighet träffar Linus och Jag på Peter och Stefan ett antal timmar senare i en liten vik söder om Trosa. Stefan hade inte under ca 5 timmar vänt sig om utan trott att vi var långt före honom. Nåja kvällen avslutades vi tillsammans på klipporna med en mycket vacker solnedgång som sällskap, jag sydde för ovanlighetens skull på mina gamla fina Örtan från tidigt 70-tal. I viken vi hamnat i låg Stefans syster Carina och Magnus i M-30, 63. De var inte intresserade av att segla ner till Västervik vilket var det övriga sällskapets planer, förutom då Peter som inte visste om han skulle börja jobba nästa vecka.



M22-107, med semester-seglerna uppe!

I Västervik pågick visfestivalen och vi var i starka behov att hitta lite kvinnlig fågring. Vi kom till Västervik och på vägen ner han vi besöka krogen i Arkösund. Linus hittade visst en vägkon på morgonen. S.H. Lundevall M-30, 79 hade bjudit in oss på rökt ål och nyfångad fisk på hans sommarställe strax söder om Fyrudden, där blev vi av med Peter han skulle börja jobba och var tvungen att vända. Det fanns även några söta flickor där så Peter stannade visst kvar där ytterligare en dag medan vi i järngänget satt fart mot vårt mål. Vi nådde Västervik på fredags kvällen och ankrade upp strax nedanför fästningen. Vilket drag och fullt av festande människor, vi hade jätte kul. Vi lämnade Västervik under söndagskvällen, jag och Stefan hade båda lyckats med att ragga var sin söt gast (Karin och Linda). Stefan fick visst en bonus, Hampus två år. Jag och Linus kunde nu snabbt se hur Stefan växte in i pappa rollen och hur överlägset han tog hand om Hampus. Linus var fortfarande själv ombord men det skulle vissa sig senare att han började "prenumerera" på min tredje gast under kvällstid. Hampus, vilket charmtroll vi, Linus och jag njöt av varje stund vi såg Stefan agera pappa.



Detta är INTE hampus, utan i stället en bild på Erika, M22-96.

Hampus som var "mycket uppfostrad" brukade alltid säga till när det var dags, men en kväll tittade han ut ur Stefans ruff och säger högt och tydligt som bara ett barn kan. "Mamma... BAJSAT " observera redan gjort formen han brukar annars säga "Mamma bajs" och då fanns det tid till att agera. Linus stackaren fick svårt med andningen och såg lite konstig ut, Stefan Vi beundrar honom en i dag. Han tittade lugnt in i sin båt och ser den lilla högen påLinus dyna. Stefan hade lånat Linus mitten dyna, då Stefans egen dyna var kvar hemma. Linus såg inte lika road ut när han fick reda på att det var på hans dyna den lilla olyckan hade skett. Min andra gast (Karin) och Pappa Stefans två gaster(Hampus och Linda) lämnade oss vid Fyrudden på vägen norröver. Vi såg med saknad när de lämnade oss.

I Fyrudden kom min tredje gast och vi lämnade Fyrudden ganska sent, vi var alla lite trötta. Det skulle vissa sig att detta skulle bli Linus kväll, I Fyruddens hamn går hans segel sönder samtidigt som krockar med Stefan, när vi senare passerar genom ett smalt sund som enligt mitt sjökort ser lite skumt ut, går Linus på en jätte sten, jag som ligger före honom ser hur han kommer runt ö och styr i full fart efter mig. Jag hinner precis ställa mig upp och vifta med armarna att han ska ta det lugnt då det smäller till. Pang. Krasch och knäck.....Linus båt reser sig rakt upp och hoppar minst tre meter. Vilken groda. Enligt Linus sjökort från tidigt 80 tal så var sundet helt farbart. Stefan som var sist gick en annan väg. På Stefans sjökort som var det nyaste låg nämligen en stor bränning mitt i sundet, Linus mumlade något om nytt sjökort den kvällen innan han försvann in i skogen för att meditera.

Vi besökte Gubbö kupa, seglade genom sundet i Harstena, vilken upplevelse, vilken skärgårdsmiljö. På vägen norröver seglade vi i de gamla skutfarlederna vi var nästan själva där och när man tittade bort mot den "nya" farleden så var det som E-20. Vi besökte även Marö kupa, vilken Ö bara fästningar och långt var det att gå, fråga Linus. Vi seglade åter över Bråviken och hamnar i Oxelösund där vi bunkrade. Denna dag blåste det väldigt mycket och vi lämnade Oxelösund för bara focken. Vi började nu alla få hemlängtan men på vägen hem han vi besöka Broken, där fick vi bära bajs tunnor och soppor men det gjorde vi gärna då vi fick ligga där gratis. Näst sista kvällen hamnade vi Trosa, vi seglade hela vägen in genom Trosa ån till den inre hamnen. Vilken känsla, hela hamnen stannade upp och beundrade våra jakter som sakta gled in. En reporter var snabbt på plats för en intervju av det stolta sällskapet. Från Trosa gick vi hela vägen till Slando kalv i Mälaren där vi till slut skildes efter tre veckors underbar semester i den Svenska skärgården. Nästa år efter SM bär det av igen och då hoppas vi att det blir några fler vackra jakter. Västervik och visfestivalen blir ett säkert kort liksom ett besök hos S.H Lundevall, om han nu vill ha oss tillbaka och mycket, mycket annat. Välkomna att följa oss, om du nu hinner i kapp.....

M-22 Eskadern.....

Magnus M-22 128.....

M22-Pokalen 1995

PLAC	M22	SSS öppna	TSS	VSS	SM	Kraft- köret	SSS Örd	SvD	ÄRSTA	Västerås regattan	TILLÄGG	TOTALT
1	96			0,40	0,04	0,14		0,14	0,33			0,655
2	44	0,20			0,07		0,57			0,29		1,129
3	85		0,33		0,96		0,29			0,14		1,726
4	128	0,80	0,50		0,32		0,14					1,764
5	26	1,00	0,83		0,11		0,43			0,43		1,798
6	136			0,80	0,39	0,36		0,57				2,121
7	91			0,60	0,14			0,43	1,00			2,171
8	80	0,40	0,67		0,29		0,86					2,210
9	33	0,60	1,00		0,57		0,71			0,57		2,457
10	40				0,25	0,07		0,29			2,00	2,607
11	84				0,18	0,86			0,67		2,00	3,702
12	135			1,00	0,43	0,29					2,00	3,714
13	63				0,68	0,79		0,86			2,00	4,321
14	36				0,79	0,64		1,00			2,00	4,429
15	31			0,20	0,46						4,00	4,664
16	107				0,82	0,21					4,00	5,036
17	52				0,36	0,93					4,00	5,286
18	116				0,75			0,71			4,00	5,464
19	35				0,50	1,00					4,00	5,500
20	133					0,57	1,00				4,00	5,571
21	49				0,86	0,71					4,00	5,571
22	17				0,21						6,00	6,214
23	129					0,43					6,00	6,429
24	93					0,50					6,00	6,500
25	117				0,54						6,00	6,536
26	18				0,61						6,00	6,607
27	111				0,64						6,00	6,643
28	11									0,71	6,00	6,714
29	65				0,71						6,00	6,714
30	120									0,86	6,00	6,857
31	74				0,89						6,00	6,893
32	6				0,93						6,00	6,929
33	7				1,00						6,00	7,000
34	72									1,00	6,00	7,000

De fyra bästa resultaten räknas. Poängen fås genom att dela slutplacering genom antalet startande. Om ej fyra seglingar uppnåtts ges två poängs tillägg för ej seglad segling.

Slandöregattan och Höstrasta : ingen M22-klass.

M22- SHOPPEN!

nu kan vi visa vad vi seglar genom att bära M22-tröjan!

Tröjan finns endast som collage-tröja storl. M,L,XL.

Men skynda er, det finns bara ett fåtal kvar!!

den kostar 225:- och beställningarna görs hos Lynn.

Leverans sker hos någon i styrelsen, annars kostar frakten 60 spann.

Kontakta Lynn för leveransdatum.

Du kan även köpa hårda paket!

Ritningar	150:-/paret
Dekal, "Snabb som få"	30:- styck
Rund dekal, M22- emblem	20:- styck
Standert	50:- styck

Betala in på M22-klubbens pg. 28 93 50-1

samt skriv på inbetalningskortet vad du vill ha!

Om du har några frågor, Kontakta:

Lynn Svanström

Stensborgsgatan 8c

63355 ESKILSTUNA

016-51 63 75

Svar till regelknuten:

A är läbåt och B är lovartsbåt. Lo ska hålla undan (IKR 37)

B har mast tvärs. Då får läbåten A ej segla högre än tillbörlig kurs. (IKR 39.1)

A seglar tillbörlig kurs (Se definitionen på *tillbörlig kurs*)

Hon skär för att komma så snabbt som möjligt till märke 2. Frågan är hur länge hon kan hålla på att styra ovanför märket.

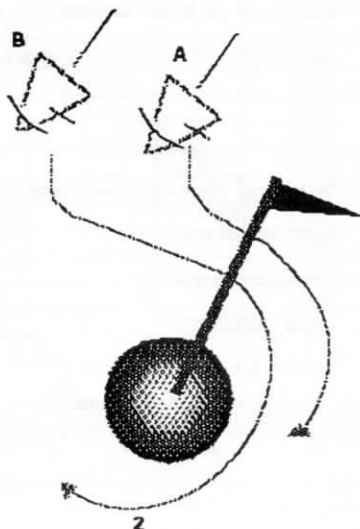
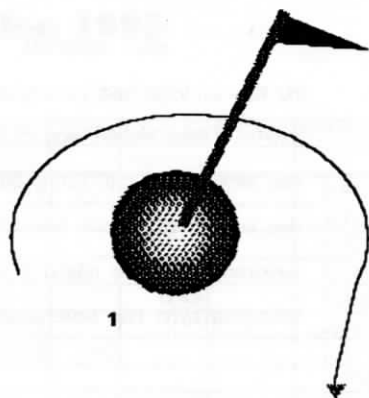
Om hon håller på så länge att hon knappt kan bära sin spinnaker efter gippen har hon förmodligen seglat för långt. Hon skulle nog kommit snabbare till märket om hon gippat tidigare.

I matchracing hade förmodligen B protesterat redan från början och menat att A seglat högre än tillbörlig kurs. Så länge som domarna bedömer att A seglar tillbörlig kurs så visar de grön flagg. Dvs de friar A. Efter ett tag protesterar B igen. Om då domarna tycker att A borde ha gippat tidigare, så straffar de A.

Hon får då göra en stagvändning som straff.

Domarna ingriper i denna situation enbart om någon båt protesterar.

En sak är säker. Matchracing är ett bra sätt att hålla regelkunskaperna vid liv både för seglare och domare.



Ordförandespalten

Äntligen slog det till för Totte i M30/1. Efter en fint genomförd serie står Totte där som Svensk Mästare. Han har varit nära många gånger tidigare. Grattis Totte, Thomas och Ulf. Ni är värdiga svenska mästare.

Nu har jag tagit upp min kära båt. Den nittonde gången för att vara mer exakt. Återigen har man planer för vad som ska göras till nästa säsong. Inredningsarbete och installation av el står på programmet. Kylskåp som drivs med solenergi är det tänkt att vi ska ha till nästa sommar.

Under en period i somras hade vi nästan bestämt oss för att byta båt. Vi tänkte oss eventuellt en Rival 22 eller något liknande, men det kändes inte riktigt rätt. När vi diskuterade vilka båttyper som vi kunde tänka oss så var de alldeles för dyra eller så hade de inte de seglingsegenskaper som vi har vant oss vid med M30:an. På vägen hem från SM hade vi en kille som var spekulant på M30:or ombord och tittade. Efteråt kände jag att jag vill ju egentligen inte sälja båten. Efter ytterligare någon vecka av resonering så kom vi fram till att vi behåller 41:an och rustar upp henne med lite extra bekvämligheter. Beslutet kändes helt rätt.

Sedan stack vi ut en extravecka i Stockholms skärgård i början av augusti. En helt underbar vecka med varmt i vattnet, sjöbris och solsken.

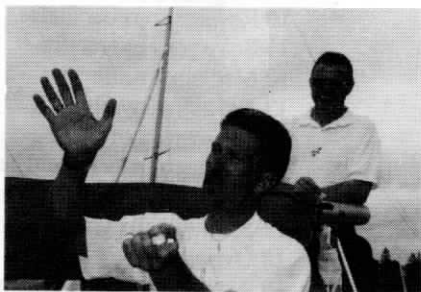
Under hösten har jag dessutom fattat ett annat beslut, nämligen att lämna över ordförandeklubban i M30-eskadern till någon annan. Det

har varit trevliga år tillsammans med medlemmar och styrelse, men nu känns det som att det behövs någon med friska krafter som kan leda arbetet framåt. Till årsmötet som är den 25 november hos Göta SS på Långholmen hoppas vi att vi fått fram en lämplig efterträdare.

M22-klubben i samarbete med Svearna i Eskilstuna planerar en regelkurs någon helg i januari. Alla M-båtsseglare är välkomna att deltaga i kursen, som äger rum i Eskilstuna. Närmare information kommer senare.

Vi ses på årsmötet!

Kjell E.



Bildtext: Svenske Mästaren i berättartagen.

M30-Eskaderns årsmöte

lördagen den 25/11 1995

kl. 11.00

Göta SS klubblokal Spinnhuset, Långholmen.

OBS! Samma dag som M-båtsförbundets
årsmöte (kl. 14.00)

Dagordning:

- 1 Mötets öppnande
- 2 Mötets behöriga utlysande
- 3 Fastställande av dagordning
- 4 Val av mötesordförande
- 5 Val av mötessekreterare
- 6 Val av två justeringsmän tillika rösträknare
- 7 Föregående årsmötesprotokoll
- 8 Årsberättelse
- 9 Kassarapport
- 10 Revisorernas berättelse
- 11 Styrelsens ansvarsfrihet
- 12 Medlemsavgifter
- 13 Val av ny styrelse
- 14 Val av revisor
- 15 Nominering av kandidater till M-båtsförbundets styrelse
- 16 Av eller till styrelsen framlagda ärenden
- 17 SM -96 och övriga seglingar av intresse
- 18 Övriga frågor
- 19 Avslutning och prisutdelning

Vi hoppas på stort deltagande.

VÄLKOMNA!

Halvmodellen -95

1:	M30 - 79	113 poäng
2:	M30 - 1	109 poäng
3:	M30 - 66	91 poäng
4:	M30 - 131	89 poäng
5:	M30 - 117	86 poäng
6:	M30 - 115	80 poäng
7:	M30 - 58	78 poäng
8:	M30 - 106	76 poäng
9:	M30 - 54	67 poäng
10:	M30 - 63	64 poäng
11:	M30 - 110	64 poäng
12:	M30 - 20	59 poäng
13:	M30 - 49	57 poäng
14:	M30 - 114	55 poäng
15:	M30 - 44	51 poäng
16:	M30 - 84	48 poäng
17:	M30 - 123	46 poäng
18:	M30 - 41	43 poäng
19:	M30 - 48	39 poäng
20:	M30 - 119	37 poäng
21:	M30 - 42	36 poäng
22:	M30 - 67	35 poäng
23:	M30 - 107	29 poäng
23:	M30 - 104	29 poäng
23:	M30 - 17	29 poäng
26:	M30 - 105	22 poäng
27:	M30 - 112	19 poäng
28:	M30 - 68	13 poäng
29:	M30 - 103	12 poäng
30:	M30 - 127	10 poäng
31:	M30 - 13	9 poäng
32:	M30 - 124	8 poäng
33:	M30 - 19	8 poäng
34:	M30 - 52	7 poäng
34:	M30 - 57	7 poäng
34:	M30 - 59	7 poäng
37:	M30 - 39	6 poäng
38:	M30 - 4	3 poäng

Pristagare -95

<u>Trimpokalen:</u>	Peter Lundqvist M30-66
<u>SCANIA-kannen:</u>	Christer Björk M30-115
<u>Saltsjö-Mälarpokalen:</u>	Classe Gustavsson M30-106
<u>Distansen:</u>	Sven-Håkan Lundevall M30-79
<u>Träskon:</u>	Lars Öhman M30-49
<u>SM-mästaren:</u>	Tord Bergman M30-1
<u>Mälarens Seglarförbunds högtidspris:</u>	Vilande
<u>Gripsholmspokalen:</u>	Christer Björk M30-115
<u>Kulings VPR:</u>	Classe Gustavsson M30-106
<u>M30-kanonen:</u>	Sven-Håkan Lundevall M30-79
<u>Halvmodellen:</u>	1: Sven-Håkan Lundevall M30-79 2: Tord Bergman M30-1 3: Peter Lundqvist M30-66 4: Hans Rindegård M30-131 5: Kent Johansson M30-117
<u>Årets debutant:</u>	Joakim Larsson M30-112

OBS! Prisutdelning sker i samband med årsmötet.
Göta SS lokal Långholmen 95-11-25 kl. 10:00

Broken Cup 10-11/6 -95

1995 års Broken Cup började redan på lördagen med knytkalas på Brokens dansbana.

Seglingarna, som ägde rum på Örsbaken, genomfördes i lätta vindar.

11 båtar kom till start för att göra upp om vandringspriset "Bomracken" som Hasse Rindegård till i år hade putsat upp till perfekt skick.

Resultatlistan kom att svänga en hel del. Det var många som var på hugget.

Efter tre genomförda delseglingar hade Peter Lundqvist den bästa serien och vann därmed. S-H Lundevall visade att han kan lättvind och kom tvåa. På tredje plats kom årets Svenska Mästare Totte Bergman som därmed hade signalerat att han var att räkna med i år.

Övriga prislistan blev: 4.Åke Wikström, 5.Magnus Gustafsson, 6.Rindegård/Knutsson, 7.Pia Frimodig, 8.Anders Norling, 9.Kjell Eriksson, 10.Niklas Boman, 11.Bertil Forslund

Magnus Gustafsson / M30-63

Annonser

Säljes/M30

M30 - 67,
Niklas
Tel: 011 - 13 22 44

M30 - 84
Pris 55 000:-
Tel 08 - 645 17 66
Kvällar
070 -760 91 74 Dagar
Lasse Carlsson

M 30 -Genua
säljes. Rebellsegel.
Använd 3 ggr.
Pistolhakar 1 500:-
Tel: 031-773 96 01
Anders Johansson

Säljes/M22

M22 - 37
bra skick, ny supstuga,
nya dynor mm.
Pris 20 000 kr
Tel: 08 - 530 32 799

M22 - 63
Fullt utrustad
nytt storsegel
Pris 33 000 kr
Tel: 08 - 912466
Anders

M22 - 107
bra skick,allt nytt
fullt utrustad
Pris 35 000 kr
(ett klipp)
Tel: 08 - 540 27 642
OBS! Rutig
bottenfärg ingår vid
snabb affär

Sobstad Genesis
Genua till M22.
Sprillans ny, endast
körd ett SM. Pris
diskuteras.
Tel 08 - 39 38 63

Köpes/M25

Segel till M25 köpes
Cristoffer Wrånghede
tel: 08-34 11 31

Beg segel till M 25
köpes
Marcus Öhman tel
08-739 89 08

Sökes

penningstinna
sponsorer till M22-7
alla bidrag tages
tacksamt emottas
med Peter eller Uffe

Båtkapellväv

bredd 150cm 100% spinnacryl 320 gr
Priser : blå (A) 145:- / lpm
övriga färger (E,K,P.) 170:- / lpm

För hamnkapell,sittbrunnstält,Segelskydd mm.
Skriv eller ring så sänder vi prover, mycket bra kvalitet.

INTERIOR-SUPPORT

Tellusgatan 13 195 55 Märsta 08-591 219 02 , 010-278 25 68

Med vänlig hälsning Kjell Gustafson" seglare " i klass

M25 , Neptunkryssare , IF mfl.

leveranser per postförskott

E= gulbeige, K=ljusgrå , P=ljusbeige