

RB 111-Seglare

Medlemsblad nr 30, november 2009

ORDFÖRANDE HAR ORDET

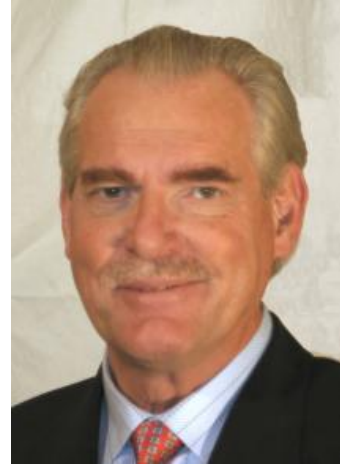
VAR SAK HAR SIN TID

Sommarens eskader som seglade runt Åland blev en höjdpunkt tillsammans med klubbmästerskapet. Att mer än var tionde RB111 tar sig från olika startpunkter för att delta tycker jag är ett handfast bevis på att det finns ett intresse för att segla tillsammans. Spridningen av båtar gör naturligtvis att det är praktiskt svårt att delta. Därför blir all kommunikation som rör RB111 viktig

Klubben fungerar som träffpunkt också för båtar utanför Sverige. Läs brevet från vår seglarvän Robert Boonzajer från Holland, som seglar i Nordsjön med RB111:an Atria, har skrivit och berättat mycket intressant om segling under andra förhållanden än de som vi möter.

Hemsidan har naturligtvis en kritiskt viktig roll för informationsutbyte. Tyvärr har den drabbats av problem med tekniken på grund av ett systemskifte i samband med byte av webbhotel. Vi håller en låg budget för detta med cirka 9 USD per år. Lars Ericson, som är ansvarig, har gjort ett jättejobb och har nu fått det att fungera igen. Kontakta gärna Lars via hemsidan för att få in bilder, frågor, annonser mm. Just nu håller 4 båtar på att gemensamt köpa sprayhoods med rostfri båge med handräcke. Sådant är typiskt av intresse för flera. Haka gärna på.

Vi vill också i höst pröva idén att samla intresserade till ett "Praktik-Forum" där vi samlar praktiska nyheter med konkreta exempel som man se och ta på. T.ex. Sprayhood med rostfritt handräcke. Integrerat sittbrunnstält, Nya segel i Tape-drive, tömning av septi, mm. Se särskild inbjudan.



En ledande tanke i vår verksamhet är att det vi gör ska vara roligt på samma sätt som att vi seglar för att vi trivs med det.

Innehåll

- Ordförande har ordet
- Ålandseskader 2009
- Ny ägare till nr 42
- Styrelsemöte i Tyskland
- Teknik
- Seglingsresultat 2009
- Vinnarpokalen
- Enkät om medlemsträff
- RB111-cupen 2009
- Medlemsmatrikel

Besök gärna vår hemsida för mer information.

<http://www.rb111.info/>

Föreningen är en rikstäckande allmännyttig ideell förening med ändamål:

- att främja intresset för och segling med RB 111,
- att utgöra en samlings- och kontaktpunkt för alla som är intresserade av RB 111,
- att höja intresset för sjön och segelsporten med idrottsligt och ideellt ansvar,
- samt att verka för ett gott kamrat- och sjömanskap.

Därför får alla kända båtägare medlemsblad oberoende av inbetalad medlemsavgift. Glädjande nog betalar i praktiken 99% en medlemsavgift. Att vi med föreningen har en entypsklass i Svenska Seglarförbundet påverkar säkert båtens andrahandsvärde med ett värde som vida överstiger en blygsam årsavgift. Men viktigare än pengar är ett gemensamt intresse från medlemmar som bär upp föreningen.

Var sak har sin tid. Vi har också påbörjat att föryngra styrelsen och den processen fortsätter. Vår sekreterare sedan föreningen bildades, Hans Eriksson, har anmält att han med ålderns rätt avböjer omval. Jag själv har gjort detsamma. Vi är båda mogna pensionärer som märker att saker blir tyngre och att det då är klokt att lämna stafettpinnen vidare.

Hasse Eriksson har med entusiasm, kunskande och generositet bidragit till att vår förening har fungerat. Som ordförande känner jag Hasse som en pålitlig klippa som står för sina åtaganden och som dessutom kan driva på när det behövs. Det vore gammelmansaktigt dumt att säga att sådana personer inte finns nu för tiden. För visst finns de. Det är nu det är dags att bli synliga och träda fram.

Jag vill också, som jag har meddelat både styrelse och valberedning, bli avbytt. Förmodligen kommer jag dessutom av åldersskäl att byta båt till nästa säsong, och då menar jag att det kan vara bäst lämna ett ordförandeskap. Jag har dock åtagit mig en mandatperiod till mars 2011, men jag överlämnar med glädje ordförandeklubban till en efterträdare redan vid kommande årsmöte om så är möjligt.

Styrelsen hade i september glädjen att kombinera sitt möte med segling på Bodensjön och allmän turism till bl.a. Mainau och Zeppelinmuseet i Friedrichshafen. Mats Wikström med familj bidrog till att göra denna upplevelse möjlig. Stort tack! Skärgårdstrettiorn bildar en stor klass på Bodensjön med cirka 60 båtar varav många är nybyggda. Detta är ett fenomen som ger relief åt hur lyckligt lottade vi är med segling längs kuster och i insjöar.

Var sak har sin tid – och dessutom sin framtid. Just nu tror jag att det är stafettväxlingen på två styrelseposter som bör stå i fokus. Men vardagen ska också hanteras – det gör vi bl.a. med ett innehållsrikt medlemsblad.

Hans Holmqvist
Ordförande

Ålandeskader 2009

En enkät om intresse för en Norrlandeskader gjordes i aprilnumret av Medlemsbladet nr 29. Endast styrelsemedlemmar visade sitt intresse. Därför gjordes en E-mail förfrågan om någon istället var intresserad av att delta i en Ålandeskader, tyvärr med samma resultat. Styrelsen valde då att ändå genomföra en Ålandeskader och satte ett startdatum för avfärd den 20 juli med start från Kanholmsfjärden.

Vid starten måndag den 20 juli, fanns två båtar Svartörn och Solaster och tre båtar aviserade att de skulle ansluta lite senare av olika skäl. Svartörn och Solaster gav sig iväg till första anhalten som var Lidös östra vik som är väl skyddad för alla vindar utom ostliga. Bägge båtarna lade sig på svaj på Solasters ankare.

På tisdag morgonen gav vi oss iväg mot Grisslehamn, i strålende sol genom Väddö kanal för motor som inte gav oss några problem. Vid utfarten av kanalen mötte vi en RB111 (Stoja), men hann aldrig reagera innan det var för sent. Väl framme vid Grisslehamn var det att hitta en ledig plats och i sökandet gick Solaster lite för långt ut och fastnade på ett grundflak. Efter lite snurrande kom vi loss och kunde gå in till en ledig bryggplats och allt var frid och fröjd.

För att fördriva lite tid i väntan på de som skulle ansluta lite senare gjorde besättningarna på Solaster och Svartörn bunkringsresa med Eckeröfärjan över till Käringsund på Åland och tillbaka. Det var fullt med folk och bufférestaurangen var fullbokad så det blev à la carte restaurangen Rospiggen istället, vilket var ett mycket gott val. Eckeröfärjan avgick klockan 15.00 och angjorde Käringsund 18.00, 18.30 gick den

igen mot Grisslehamn och vi var tillbaka klockan 19.30 svensk tid.

Nästa dag var det avgång för minieskadern till Öregrund. Besättningarna tog en promenad och intog middag på restaurang Köket. Där serverades grillbuffé med all tänkbart grillat kött, men också en enastående potatis och salladsbuffé som verkligen kan rekommenderas. På kvällen deltog några i en kvällsvandring i lotsarnas kvarter. Torsdag var det dags att tanka upp med diesel i båtarna. Tankstället hade flyttats sedan Solaster senast var där. Så det blev att runda udden på väg tillbaka och in på det nya stället. Trots sjömärken var det svårt att avgöra vilken infartsväg man skulle välja för att inte hamna på något av alla grundflak.

Vässarö, den gamla scout ön, blev nästa anhalt, där fanns lediga bojar för landförtöjning.

Efter en rundvandring på stigar bland scout tält och andra byggnader intogs kaffe och äppelkaka med vaniljsås på scouternas restaurang. Vi fick ett samtal från båten Sofie som berättade att även de tänkte ta Eckeröfärjan för bunkring innan överseglingen till Åland. Vid lunchtid nästa dag utökades minieskader med båten Sofie och överseglingen började mot Signilskär som anhalt innan Käringsund.



Kaffe & äppelkaka med vaniljsås på Vässarö

Denna ögrupp är en gammal finsk lotsstation och det var tidigare förbjudet att landa där.

Ögruppen var också en gammal befästning under den ryska tiden och bunkrar och kanonplattformar sprängdes när ryssarna lämnade Finland. När vi kom fanns ingen bemanning av lotsstationen.



För ankare mot ön Hellman vid Signilskär

Vi hade nu fått sms att de övriga eskaderbåtarna hade startat sin resa mot Mariehamns östra marina.

På lördag morgonen satte vi kurs mot östra gästhamnen i Mariehamn. Vi gick för segel med västlig vind och det blev en fin segling. Vi svängde in i den Åländska skärgården söder om Marhällan strax söder om Mariehamn. Svartörn valde att gå runt i mer öppen sjö och öppen vind men längre väg via Nyhamn istället och tidsskillnaden var till fördel för oss som valde inre vägen. Resan upp till Marinan är en farled som är väl utstakad och marinan är stor och det är också många båtar som angör hamnen. Därför blev det svårt att få en samlad plats för alla fem RB111:orna, men vi hade tur och hamnade på samma brygga som har stolpförtöjning i akter. Poseidon och Timjan, som kom direkt från Sverige, kom lite senare men det var inga problem med att lotsa in dem till oss som redan var förtöjda. På kvällen åt hela sällskapet middag vid ett långbord uppe på vinden på restaurangen Indigo som rekommenderades av Torgny som kände ägaren.



Eskaderdeltagarna samlade i Mariehamn

Det blev mycket prat om segling och vägval och om morgondagens mål som föreslogs bli Kastelholm som ligger bara 14nm nordost om Mariehamn. Senare på kvällen gick delar av sällskapet en promenad runt i Mariehamn där man fick uppleva ett stort fyrverkeri som för övrigt även sågs i hamnen. Efter frukosten började eskadern lämna på förtöjningarna och ta kurs mot Kastelholm. För att anpassa oss till broöppningen vid Lemströms kanal som leder ut på Lumparn så var det motorgång som gällde och vi var på plats strax före klockan 13.00. Bron öppnas varje hel timme. Det blev segling i den lätta vinden över Lumparn och motorgång sista biten upp genom Slottssundet. Hamnen var bra med stolpar som förtöjning i akter, samma som i Mariehamn. Väl framme samlades alla besättningarna (13 personer) under Solasters sittbrunnstält för kaffe och doppa.



Eskadern på väg mot Kastelholms slott

Efter frukost lämnade Sofie eskadern för en tidigare bestämd familjträff i Stockholm och övriga gick ut på vandring mot slottet Kastelholm.

Den guideade turen på svenska började inte förrän klockan 13.00.



På Jan Karlsgården tillverkades saker för barn

Medan vi väntade passade vi på att titta på den fina Jan Karlsgården, ett friluftsmuseum som ligger en bit utanför slottet. Gården visar hur en typisk åländsk bondgård kunde se ut i slutet av 1800-talet. Kastelholm är den enda medeltida borg som Åland har och anlades runt 1380-talet och har ändrats och byggts ut i omgångar ända fram till 1600-talet. Det berättades att vattenståndet var mycket högre när slottet var i bruk omkring 1388 och därför kunde man kontrollera denna viktiga vattenväg och ta ut tull.



Kastelholms slott

Under Gustav Vasas tid blev Kastelholm ett kungligt slott och förblev så fram till 1634. Slottet förföll när det tappade betydelse, men har renoverats allt sedan 1890. På måndag eftermiddag var det dags för nästa etapp på 14,5 Nm till Bomarsund, som har en hamn i en vik som sköts av campingplatsen. Förtöjningen är bojar mot brygga men det var redan i det närmaste fullt så det blev ankare mot brygga. Den sena eftermiddagen var ljus och varm och besättningarna åt middag uppe på berget. Några åt Thaimat som inhandlats vid receptionen som även hade restaurang.



Bomarsunds gästhamn

Bomarsunds försvarsanläggning började byggas av ryssarna 1830 och blev aldrig klar. Anledningen var att de allierade, engelska och franska flottorna, anföll och förstörde anläggningen innan den blev klar. Ruinerna som är kvar är av imponerande storlek och välarbetade och väl värda att besöka. Efter besöket och en glass lättar vi ankare och en lugn segling, i delvis lite regn, för oss till Hamnsundets gästhamn. Vi lägger oss för ankare mot en ny fin betong brygga där vi intar en grillmiddag och därefter en kvällspromenad utmed landsvägen med smultronplockning. På morgonen kommer fiskhandlaren och öppnar fisklagret och alla köper sik.

Nästa hamn blev Djupviken på norra sidan av Åland och det är vår enda naturhamn på Åland. Det blev en fin segling i sol, men kort bara 12 Nm med ett enda slag. Alla får plats vid samma klippa och det blev ett bad för skepparen på Solaster och långpromenad för besättningen på Svartörn tillsammans med Poseidons extra gastar Ludde & Linus.



Eskader i den enda naturhamnen under resan

I den härliga kvällen grillade alla uppe på berget och det var något mycket speciellt och gott att få äta grillad färsk sik. Nästa morgon var det dåligt med vind så det blev motor hela distansen till Käringsund. Det var tänkt att vi skulle ta färjan fram och tillbaka till Grisslehamn, men den

var fullbokat, det fick istället bli sill & potatis i sittbrunnen. Hamnen i Käringsund drivs av en dansk och är väldigt mycket fräschare idag än när vi var där senast för ca:10år sedan.

På kvällen inträffade något märkligt i hamnen. Det blev helt fullt med småbåtar som låg och fiskade runt ett grund mitt i hamnen. Det visade sig att man hade släppt ut tusen laxöringar som hade storleken runt ½ kg. Många båtgäster tog sina gummijollar och rodde ut för att pröva sin fiskelycka med gott resultat.

Fredag morgon provade delar av eskadern lyckan igen på Grisslehamnsfärjan. Solaster, som hade ett tidigare bestämt möte att passa, bestämde sig för att lämna eskadern och gå direkt till Lidö på svenska sidan och sedan hem till Grödinge. Den övriga delen av eskadern valde att gå till Mariehamn för att delvis lämna av besättning och därifrån gå mot Sverige.

Sammanfattningsvis kan man säga att eskaderseglingen varit kort men ändå intressant. Vi har haft vädret på vår sida med sol och måttliga vindar och distanserna har varit korta. Med på tanke upplägget så blev det inte så många naturhamnar, dels för att vi ville se Åland och dels i någon mån dess kultur med de sevärdheter som har stor anknytning till Sverige.

Hans Eriksson Solaster

Artikel från ny bätägare till nr 42



Dear friends,

In September 2008 we bought a used but well kept RB111, sail number 42. We had no idea what kind of ship it was, and had

never heard of its famous pedigree in Sweden. In fact, no one in Holland did... a Rival is a different boat altogether, RB111 meant nothing to anyone, and then there was some mention of Ederfors in the ships papers we found. We finally decided this ship is a BERGSTROEM, since this is a name that means something in Holland at least. Of course we know there are various Bergstroems and we are sure to do some of them an injustice – but the name has stuck, so when in Holland be sure to tell the on-lookers you have a Bergstroem too. We liked the line of the ship, the workmanship and we could appreciate the sailing capacities straight away. Just an enormous keel and ditto mast, with only a light and narrow ship between them.

I must confess I come from shallow keel cruisers, so at first I just could not believe what I experienced. Seven, eight knots, 38 degrees to the wind, and still you hardly feel the helm – I admit we checked and rechecked all the clocks before we could believe it to be true. Of course many sailboats are easily driven these days, but usually this leads to a bumpy ride, slamming in waves or uncomfortable hobby horsing. By contrast, the Bergstroem always behaves like a real lady – just as fast, but never a false move. A superb sailing ship.

Our Atria as it is called had been fitted out with offshore cruising in mind originally – mast steps, a cutter stay, four reefs in the mainsail and a double straight spreader mast with backstays. Later we found out the ship formerly belonged to Mr. Claes Ljung who had just such a voyage in mind, but apparently he changed his mind while in Holland, and sold the boat there.

After a cold winter where we refitted some non essential parts, we took the Atria on a maiden trip from Holland straight to Crouesty, at the mouth of the Morbihan in Southern French Bretagne. It is a trip of roughly 550 miles that takes you across the Channel, the English south coast, Normandy and finally Southern Bretagne. These can be uneasy waters at times – heavy

commercial traffic, strong tides, and a few infamous capes and rocks to stay clear of.

As we did this trip as participants in a race and rally, we were allowed only one stop. For us, this was Cherbourg where we awaited a forecasted gale. The gale never showed up, but since it was the French national day (le 14 juillet) we had a good time anyway, with oysters, wine and fireworks. And wine again, and then more oysters of course, and wine.

Sailing up to then had been uneventful – wind straight up the nose, but never more than 20 knots which the Atria took all in good cheer. After Cherbourg this changed however, and not for the better. The wind was still on the nose, but rose to full gale force with heavy rainfall and a choppy swell. Moreover, we had to take great care not to be forced into the Alderney race or run into the adjacent underwater rocks. It was wet and bumpy, but the ship kept fit and controllable at all times. We trimmed the ship down to just a storm jib and the fourth reef, thanked Claes Ljung for his modifications, and went for upwind speed. In fact we had no other option, since we were to clear the capes before the wind would turn northerly and press us onto a dangerous lee shore. Under just this tiny scrap of sail, we got to 12 knots max through the water. We had no wind meter, but others who did the same trip told us they experienced 35 knots, getting to over 40 in gusts.

After the last cape, we had the wind from abaft, the sun blew the rain away, and we had fine sailing racing off the five meter waves. Pity the boat will not surf – but one cannot have everything.

At Crouesty we were a bit disappointed at first to find out that we were one of the last boats to arrive – but then it turned out that in our rally class only seven out of twenty boats had made it there, and that we had arrived second in our length group. So - not bad at all, especially considering the fact that the Bergstroem was the smallest ship of all. We had no damage whatever, save for a torn leech line in the (still origi-

nal) mainsail. Nothing gave way, flexed, rattled or broke – even the remaining fresh eggs were still perfect. It is a tribute to the workmanship and the design of the vessel.



When the three other crew members left, I sailed the Atria by myself in the estuaries and along the coast of Brittany. I must confess she is a real handful to sail single-handed. The running backstays are in the way all the time, so I ended up always using the second reef in the mainsail and leave the backstays on permanently. And the mast steps will get in the way of the main halyard under any pretext. Coming winter we will saw them off – the mast steps I mean, not the backstays.

After all the praise, I must confess there are a few things that I felt a bit less happy with from a cruising point of view. The narrow beam is great for sailing upwind – but for on board cooking it is hell. In any kind of sea you need the complete width of the boat to brace yourself, which makes it difficult for crew members to get past or change their clothing. The only place to do all this is in the kitchen space. God only knows how many times I have been trodden on my feet, jumped on or bumped against while preparing my hot lobscouse, coffee or fried bacon.

And secondly: for four people, there is not enough readily accessible wet storage space. This means that you are in a constant mess of wet oilskins and sea boots. We ended up using one of the two pilot berths as a wet locker. That's about it – other than that, no problems from a cruising point of view.

On a technical note: we have an ordinary main with four reefs, and use an old fashioned 140 % rolling genoa when sailing in sheltered waters. When at sea, we change the genoa for a jib. We take a first reef in the main from 14 knots onwards, a second from 20, a third from 26. The fourth reef we only use under gale conditions and over 35 knots we take the main down completely since she will sail well enough under jib alone.

The jibs stay on until 20 knots, we then reef it, and from 26 on we replace it with a storm jib on its own cutter stay. We find out it does not make much difference in speed – boat will sail on regardless. As you will notice, this is not going for max speed, but we are careful with the sails – and it is remarkable how well the boat will sail under reduced canvas.

Summing up, the RB has much the character of what used to be called a gentleman's yacht. Sailing comes first, space is of not much importance. No excessive trimmings, but all of a first class quality. Lots of lines to play with – we have 12 coming into the cockpit, not counting the sheets. And cooking – well, better to save that for the evening when at anchor or in a nice harbor.

Kind regards, and do come and sail in Holland with your Bergstroems!

Robert Boonzajer Flaes

Styrelsemöte i Immenstaad am Bodensee

I slutet av september besökte styrelsen Mats Wikström och Immenstaad.

Immenstaad ligger på östra sidan av Bodensjön. Min väg dit gick via Zürich med tåg till Romanshorn och därefter färja tvärs över sjön till Friedrichshafen. Där hade Mats vänligheten att möta upp och ta mig till Immenstaad.

Bakgrund

Styrelsen träffas regelbundet hemma hos varandra för styrelsemöte. Det brukar vara en väldigt anspråkslös träff på rullande

schema där en enkel måltid äts innan själva mötet äger rum. Då skapas utrymme för utbyte av idéer och erfarenheter sedan förra träffen eller med anledning av aktuella teman. – Både vad beträffar RB111 eller andra ämnen.

Mats Wikström, suppleant i styrelsen, träffade styrelsen vid en träff i våras i Stockholm. Sommarens eskader skulle planeras. Mats är bosatt i Tyskland med sin familj. En galen ide om att träffas hos Mats i Immensaad som ligger vid Bodensjön föddes. Sagt och gjort enades styrelsen om ett tillfälle i september.

Resa

En resa till sydvästra Tyskland innebar att medlemmarna tog med sig sina respektive. Några hade möjlighet att vara i området längre medan andra av oss sträckte ut resan till en långhelg. Denna del av världen erbjuder besök i flera länder; Schweiz, Frankrike, Österrike, Liechtenstein och Tyskland och det tog delar av sällskapet tillfälle att utnyttja genom att hyra bil och resa runt Bodensjön.

Aktiviteter

Bodensjön bjöd givetvis på segling. Mats hade organiserat så att vi fick tillfälle att segla en Mälär30 samt en Marieholm26. Bodensjön kryllar av hamnar/marinor som man kan besöka. I princip har varje ort/by en hamn där det finns möjlighet att få skydd. På traditionellt europeiskt vis finns det oftast även någon form av restaurang där man enkelt kan ta sig en öl eller glas vin.



Delar av styrelsen seglade denna fina båt

Vädret bjöd på normala svenska sommartemperaturer med dimma/dis på förmiddagen och klart väder/sol på eftermiddagen.

Kvällarna var lite kyliga men inte på något sätt obekväma. Tyvärr var vindförhållanden svaga varför det blev lite motorgång för att hinna tillbaka till nästa aktivitet. Mat! Stort tack till Mats och hans familj som bjöd hem hela sällskapet på traditionell tysk mat men även visade oss fina restauranger.

På det kulturella planet hade vi möjlighet att besöka Lennart Bernadottes Mainau och Zeppeliner museet i Freidrichshafen. Freidrichshafen ligger fem minuters bilväg söder om Immenstaad.

Till Mainau åkte vi båt direkt från Immensaad. Blomsterön bjöd på enastående blomprakt trots att det var slutet av september. Dahliorna var imponerande.



Över 20000 dahlior av över 250 olika sorter

Den som är duktig i historia vet att luftskeppen har sitt ursprung i Freidrichshafen. Därför var det särskilt intressant att lära sig mer om funktionen och livet på Zeppelinnarna i stadens museum.

Lägligt nog bjöd staden även på båtmässa denna helg.

En mässa som i mångt och mycket liknade mässan i Älvsjö men på tyska. Vi fick tillfälle att lära känna en av utställarna som är vän med Mats. Han säljer bl.a. ljudisolerings- och båtdynor. Ett kännetecken för hans dynor är ett speciellt isoleringslager som även kan läggas löst under befintliga dynor. (Se efterföljande artikel) Produkterna är representerade i Sverige genom Watski, www.gisatex.de, och Mats säger sig ha goda erfarenheter av isoleringsprodukterna.S

Styrelsemöte

Själva styrelsemötet klarade vi av under den tidiga söndagskvällen.

Lars Rosenberg

Teknik

Nytt från mässan i Freidrichshafen

Via Mats Wikström fick vi god kontakt med företaget GISATEX som är specialiserat på inredningsmaterial till bl.a. båtar. Det var särskilt en produkt som intresserade oss, nämligen ett luftande elastiskt distansmaterial mellan kojboten och dyna. Dynan kommer 12 mm över kojboten med en luftspalt samtidigt som materialet ger ytterligare mjukhet åt kojen. Bärigheten är 500 kg/m² med en leveransbredd på 1850 mm. (En tunnare version finns också). Mats har provat med gott resultat och kan ge referenser.



Bild på en provbit

Det finns någon liknande kopia i svenska båtbutiker, men den har inte alls samma kvalitativa egenskaper som originalet. Vi erbjöds en bra klubbabatt och man pratar bra engelska på företaget. Adress mail: info@gisatex.de. Hemsida www.gisatex.de. Intrycket var att det här är ett spännande och lätt alternativ för att få bort kondens under dynor och samtidigt bättre komfort. Det verkar också lätt att hantera och prisvärt överkomligt.

Kontakta gärna Mats Wikström via post, Hardstrasse 13, 88090 Immenstaad, Tyskland, eller via mail matswik@t-online.de för mer information.

Hans Holmqvist

Kappseglingsresultat 2009

Klassmästerskapet 22/8 2009

Båt	Skeppare	Placering
Poseidon S41	Hans Holmqvist	1
Sofie S49	Lars Ericson	2
Mia S19	Björn Carlström	3
Solaster S18	Hans Eriksson	4
Svartörn S34	Torgny Hållstrand	5
Grace S3	Bertil Schörling	6

Grattis till Hans Holmqvist med gästen Anne som återigen tog hem årets KM!

I år hade vi lagt KM ganska tidigt på hösten i hopp om att få med lite fler båtar. Denna gång var vi tillbaka i södra delen av skärgården, upp i Södertäljeleden, vid Arkholmen strax söder om Oaxen. Det gav ju en bra utdelning, 6 båtar kom till start, det var roligt att få hälsa Bertil Schörling med Grace välkommen för första gången på ett KM.

Arkholmen har bra bryggor, på bägge sidorna av ön så oberoende av vindriktning kan man hitta en skyddad plats.

Lördagen bjöd på hyfsat väder, lite molnigt men med behaglig temperatur. En bana på ca 15nm lades och i en svag SV startade vi norrut mot Pipskär innan vi vände söderut. Poseidon som alltid går bra i lätta vindar tog en liten ledning följd av Sofie, Mia och Svartörn. Vid Pipskärsgrundpricken lyckades Mia ta sig förbi Sofie och vi påbörjade en lång bidevinds bog nedåt Lindholmarna i V Fifångsdjupet. Efter någon timme började det lätta ur och efter ytterligare en halvtimme hade vi bleke och låg och drev i trakterna NV fyren Gåklubb. Så småningom kom vinden tillbaka men mycket vridig och nyckfull. Sofie hade lite tur med vriden och vägval så vid rundningen av Lindholmspricken ledde vi och påbörjade plattlänsen mot norra Fifång. Men vi hade inte tillräckligt god koll förut och missade att hålla undan för mötande Grace för SB halsar, Bertil fick gira något och protesterade. Sofie tog en straffrunda som kostade oss två placeringar, Poseidon och Mia gick om igen. Sedan var det mest transportsträcka hela vägen hem med halvvind.

Sofie lyckades dock på slutet ta sig förbi Mia och gick i mål ca 30 sek efter Poseidon.

Det blev ett spännande race där hemmaseglaren Björn på Mia hade god nytta av sin lokalkännedom och kunde hålla undan ökända vindhål. Då var det bra att ligga bakom!

Poseidon seglade utmärkt, i ledning nästan hela tiden.

På kvällen hade vi samling i land och åt gemensamt, sittande på en gammal stock vid strandkanten. Alla fina sittplatser vid grillarna som Rangsta BK har ordnat var upptagna men vi fick en trevlig kväll tillsammans i alla fall. Det var roligt att Amone S31 med familjen Wikström kom och anslöt till kvällssamlingen.



[Redacted signature box]

Sex RB111 morgonen efter.

Lars E, Sofie

Inbjudan till klubbträff

Nu när båten är uppe och täckt och höstruset lägrar sig över oss så behövs en liten uppmuntran:

Klubben inbjuder till en liten medlemsträff där temat blir ”utrustning och uppgradering av RB111, redovisning av olika projekt som medlemmar har utfört”

Några kommer att berätta och kanske visa medhavda detaljer, några visar bilder o.s.v. Alla är villiga att svara på frågor.

Tid för trevlig samvaro med fika och bulle som klubben bjuder på.

Exempel på projekt:

- Nya segel av moderna material
- Ny sprayhood med störbåge i rostfritt, 4 medlemmar har lagt beställning nu under hösten.
- Sittbrunnskapell (”Supstuga”)
- Byte av fönster
- Badplattform/räddningsstege
- Elektriskt ankarspel i akterutrymmet
- Motorbyte
- LED belysning i rufftaket
- Varmvattenberedare
- Luftningsmatta under dynorna, RB111 seglare kan få rabatt på ett fabrikat
- Cocktailbord m.h.a. en nedgångslucka

Tidpunkt: Antingen lö 28/11 eller lö 4/12 kl. 11:00 till ca 14. Val av dag beror av vilket intresse som medlemmarna visar.

Plats: Kvarvikens Båtsällskap klubbstuga.

Adress: Kanaans väg 161 03 Bromma.

Karta se: www.kvarnviken.com

Vi behöver er anmälan senast måndag 16/11 till sekr. Hans Eriksson 0703 24 16 46 eller

e-post hans@solaster.se Ange den dag som passar bäst och ange även om ni inte kan någon av dagarna. Vi ska försöka jämk ihop så gott det går.

Välkomna!

Styrelsen

[Redacted signature box]

RB111 CUP 2009, slutresultat

Båt	Skeppare	Segling	Datum	Placering/antal båtar	Poäng	Summa, Akkumulerad
Cavella S24, Bromma	Reidar Stolt	Frostrace	19/9	2/19		1.09
Sofie S 49, Bromma	Lars Ericson	Mälarvarvet	30/5	24/50	0.72	0.72
		RB111 KM	22/8	2/6	0.87	1.59
		Frostrace KBS	19/9	6/19	0.88	2.47
Solaster S18, Grödinge	Hans Eriksson	RB111 KM	22/8	4/6	0.53	0.53
		GBK Vårrace	13/6	4/8	0.70	1.23
		Arkholmen race	23/8	4/21	1.01	2.24
		GBK	12/9	10/15	0.53	2.77
Poseidon S 41, Ekerö	Hans Holmqvist	RB111 KM	22/8	1/6	1.03	1.03
		EBK	27/8		0.42	1.45
		EBK	3/9		0.2	1.65
		EBK	10/9		0.4	2.05
		Slagstaköret.	29/9	3/9	0.87	2.92
Svartörn S 34, Bromma	Torgny Hållstrand	RB111 KM	22/8	5/6	0.37	0.37
Grace S3	Bertil Schörling	RB111 KM	22/8	6/6	0.2	0.2
Mia S19, Sorunda	Björn Carlström	RB111 KM	22/8	3/6	0.70	0.70
		Arkholmen Race	23/8	15/21	0.49	1.19

7 båtar har rapporterat sina resultat.

Vinnare av RB111 Cupen och vandringspriset Annes och Birgittas Cup, Briggenblocket instiftat 2004 blev alltså Poseidon, S41 Skeppare Hans Holmqvist.

2:a Solaster, S18, 3:a Sofie, S49, 4:a Mia S19, 5:a Cavella S24, 6:a Svartörn S34 och 7:a Grace S3.

Vinnarpokalen vanns av Poseidon som i KM:et placerade sig etta av 6 startande båtar. Poseidon med skepparen Hans Holmqvist och gästen Anne H samt de ”assisterande” gästarna skeppshundarna Linus och Ludde tog detta år en trippel, samtliga priser!

Stort grattis till Anne och Hans för väl genomförda seglingar!