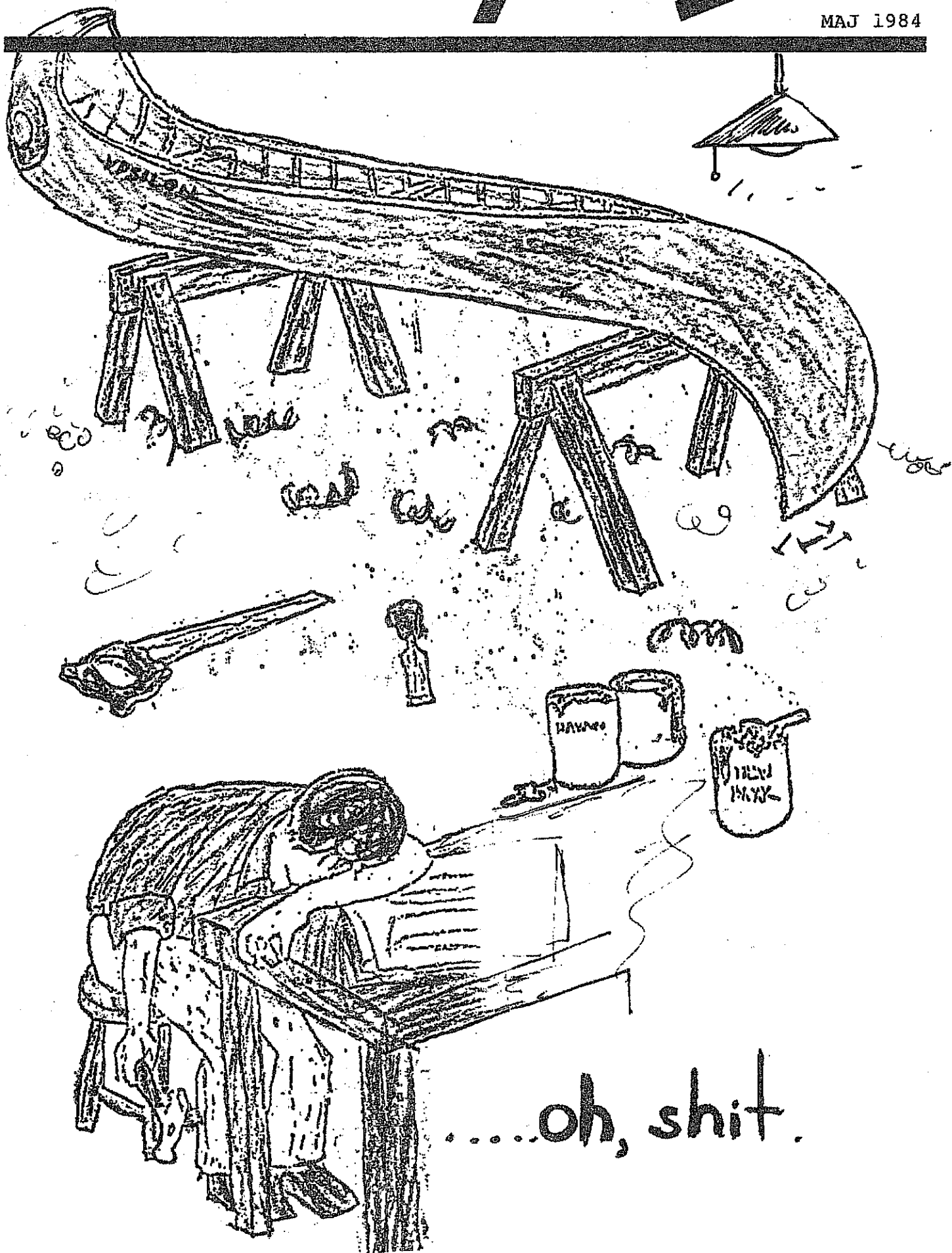


# Klubbnytt

SPORTBÅTSKLUBBEN

MAJ 1984



.....oh, shit.

## SPORTBÅTSKLUBBEN

KANSLI-telefon: 08/783 78 81 Björn Langbeck (kvällstid), Box 10101, 100 55 Stockholm

S P O R T B Å T S K L U B B E N S S T Y R E L S E 1984

			TELEFON:	
			Bostad	Arbete
<u>Ordförande:</u>	Magnus Plathin-Stureaus	Skarpövågen 57 132 00 Saltsjö-Boo	715 82 00	68 05 40
<u>V Ordförande:</u>	Eric Thorén	Kung Hans Väg 141 B 191 76 Sollentuna	(eft 20.30) 754 47 28	35 93 20 -avg post
<u>Sekreterare:</u>	Solange Schröder	Kristallvägen 76 126 41 Hägersten	19 87 20	44 98 20
<u>Kassör:</u>	Björn Langbeck	Erik Dahlbergsallén 3 115 24 Stockholm	60 65 56	
<u>Material- förvaltare:</u>	Bo Axelsson	Ekvägen 5 180 40 Brottbys	0762/411 86	
<u>Tekniska kommittén:</u>	Kurt Erlandsson	Tingvallavägen 82 195 00 Märsta	0760/149 19	
<u>Sjövetts- kommittén:</u>	Ake Eriksson	Parkslingan 17 178 00 Ekerö	0756/326 10	
<u>Tävlings- kommittén:</u>	Eric Thorén	Se ovan		
<u>Informations- kommittén:</u>	Roland Schröder	Kristallvägen 76 126 41 Hägersten	19 87 20	67 81 12
<u>Expert- kommittén:</u>	Runar Andersson	Bokhållarvägen 5 123 57 Farsta	64 71 45	
<u>Klubb- kommittén:</u>	Peter Eriksson (Styrelsesuppleant)	Box 39115 100 54 Stockholm	56 60 40	10 28 93
<u>Junior- kommittén:</u>	Christer Sparring	Svartgarnsvägen 16 184 00 Akersberga	0764/272 66	
<u>Styrelseleda- mot:</u>	Mårten Säflund	Norrgårdgen 23 186 00 Vallentuna	0762/796 38	
<u>Suppleanter:</u>	Dan Börjesson	Viveca Trolles gr 23 162 30 Vällingby	785 41 34	
	Peter Jobs	Strandvägen 1 191 45 Sollentuna	35 21 35	13 08 80
	Stig Kimby	Törnskogsvägen 45 191 48 Sollentuna	96 52 39	
	Peter Eriksson	- se ovan		

# KLUBBAFTON

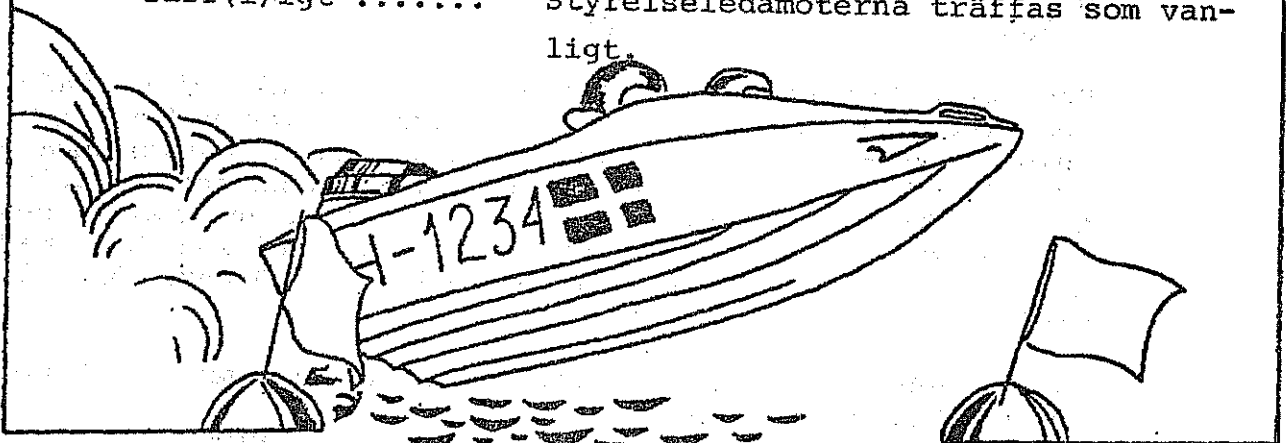
# QBS!

# ONSDAG 2 Maj

# 1915

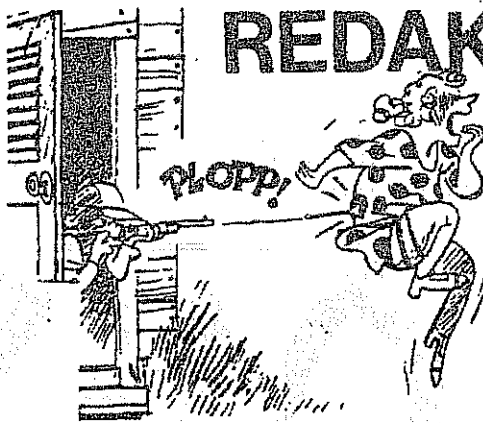
kl

Sista klubbmötet innan tävlingarna börjar. Kom mangrant den här gången serveras en vartallrik till självkostnadspris. Program är inte fastställt men blir säkert något raff(1)igt ..... Styrelseledamöterna träffas som vanligt.



Våra segerrika vänner FAMILJEN KIMBY, har sänt in omslagets reportagebild från båtbyggarsidan - bäva månne konkurrenterna.

# FRÅN REDAKTIONEN



Sommaren kommer var så lugn och med den alla trevliga race land och rike kring. Utomlands har ju redan dom stora elefanterna dansat och det gick ju bra för Bertil Wik i Milano vid F2-preminären. Peter Eriksson fick tyvärr en sämre början, bättre kan man ju önska sig. Det är tajt i kurvorna och poängen är värdefull och meningarna är ju som alltid i den här sporten lite delade om vad man får och inte får göra i spåret.

Här hemma får vi kanske ett nytt race som det har varslats om i IB, nämligen Knivsta. Det vore ju kul om det blir tillstånd för detta race så nära inpå knutarna. Annars får vi väl ge oss till tåls och invänta Västervik som har alla möjligheter att fixa till ett lika populärt race som förra året.

Lite nya förhållningsregler har sett dagens ljus och får vi uppmana alla berörda att hålla ögonen öppna för fälorna.

Märsgarn är det arrangemang som står närmast i tur för klubben och vi önskar ett soligt och vackert väder med många kursdeltagare. Ake Eriksson är ju den som håller i trådarna så det brukar ordna sig.

Ungdomssektionen rapporterar en glädjande aktivitet inför sommaren. Fler ungdomar än på länge startar för SBK i sommarens race. Det plastas och slipas i många garage och Christer Sparring har kö-lapp på stugknuten. Christer och Daniel lägger ner ett jättejobb på ungdomsklassen och är värda all uppskattning för sitt stökiga jobb med att hjälpa till och få båtarna körklara. Heders för sådana krafter inom klubben.

Får vi hoppas på att alla trotjänare finns kvar för klubbens aktiviteter i sommar. Vi litar på Er.

RED.

# INLÄGGET !

Under denna vinjett får vem som helst skriva och tycka till. Skriv om det du tycker är bra eller dåligt med klubbar, tävlingar, båtar, regler, ja allt! Skicka gärna en kladd - vi redigerar. Skriv under med signatur om du vill. Månadens inlägg i debatten!

## VILL VI HA FLER TÄVLINGAR?

Sportbåtsklubben är en av de stora arrangörerna av race.

Vi sysslar både med rundbana och distans och strävar för ytterligare arrangemang som nu t ex Hägernäs. Och vad som är viktigt är att vi kör alla klasser. Även OC, OA och OSB är tänkta för Hägernäs. Vilken annan klubb gör denna enorma insats för båtåkare. Ja, det finns väl några till som jag kan komma på och det är Karlskoga, Strängnäs och i viss mån Waxholm vilka har bjussat åkarna på fina och mycket givande tävlingar för alla parter och på sista tiden har de smugit sig in en och annan klass till i arrangemang som bär SUKs prägel - och så höll jag på att glömma Öregrund men intresset är tyvärr svårt för arrangemanget vi får hoppas det blir bättre i år.

Men var gör alla andra klubbar. Jo, man gör ett litet race för det som intresserar en mest. Andra klasser anser man inte ha tid med eller är för lika varandra i båttypshänseende och många andra orsaker.

Hur skall vi kunna få dessa klubbar runt om i landet att köra flera ungdomsklasser där våra framtida ess får sin första kontakt med sporten. SA-klassen är ju ganska väl matad med race men det finns ju SB eller numera T4-klassen där lagan dan, likaväl som individuella prestationer, betyder mycket för många. T4-klassen är ju fortfarande ekonomiskt försvarbara inför en allt tunnare plånbok i dessa dagar.

Vi som kämpar i SC-klassen och gör våra första försök att hitta sponsorer har ett dåligt utgångsläge med allt för få race för att en sponsor skall tycka det vara intressant. Jag gjorde ett försök att medelst en sponsors hjälp (en som kunde lägga en mycket hyfsad summa pengar på några platser i stället för på en enda båt). Jag tillfågade då bl a Falun, Nora, Västervik och inte en enda av dem svarade. Detta ointresse är nästan inte försvarbart. Vad skall man då göra? Ja SVERA lär ju inte kunna göra så mycket mer än att uppmuntra. Det faller givetvis på klubbens lott att skapa förutsättningar. Är det då bara distansåkare så har man ju inget till övers för rundbana, såvida inte någon har egna barn i lämplig ålder, som vill ratta i rundbana då kanske det kan bli något gjort.

...forts.

Funktionärssidan är nog det största problemet trots allt. Det går ju åt några stycken för ett race. Ta bara Riddarfjärden som slukar minst ett 30-tal själar. Och hur många får inte mer än bara tack för slitet, det är knappt det räcker till bensinslantar för våra värdefulla funktionsärbåtar.

Nu märkte vi ju att det fanns ett bra intresse från företag vid vår monter på Mässan - ALLT FÖR SJÖN.

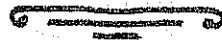
Dom ville t o m sponsra hela race. Det var mycket intressantare än att sponsra enskilda båtåkare. Dom tyckte t o m att det var billigt!! Här finns en oanad marknad för de som vill och har munlädret i form. Det är väl så vi kanske vill ha våra race. En stor uppbackning och kanske t o m prispengar för varje klass. Jag tror att det kan vara lätt att sälja race. En ordentligt redogjord bild av kundens möjligheter vid tävlingsplatsen och klubbens uppbackning för att utföra ev dekorationer osv känns positivt och att man inte glömmer att följa upp efterverkningarna.

Får vi spridning på denna möjlighet kanske intresset att fixa race för alla sprider sig genom klubbarna. Men det kommer inte flygande in i munnen. Man får jobba lite för sporten och räkna inte med att få betalt, däremot betala för din insats. Det är så vi jobbar i Sportbåtsklubben och nu i en sällan skådad optimism.

En sak som kanske vore något för SVERA att tänka på är hjälpen till självhjälp när det erbjuds möjligheter att visa upp sig på mässor och dylikt runt om i landet. Kanske det t o m finns några slantar över i bössan som en obefintlig PR-kommitté har att spendera som kan satsas just på denna form av PR för hela sporten som det trots allt är. Det kostar ju att transportera båtar till utställningar osv.

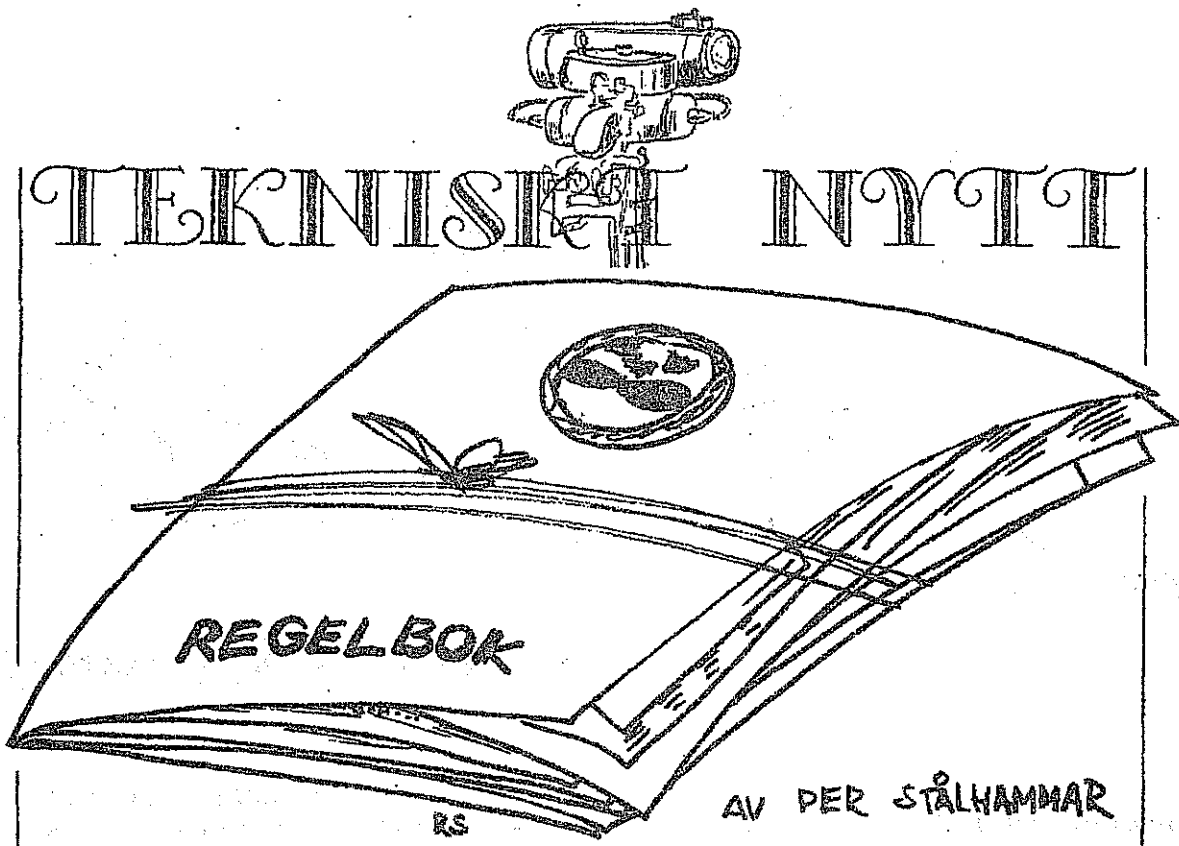
Det gäller att utnyttja alla medlemmars kontakter både när det gäller företag och glada funktionärer. Så kom med i entusiasmen - du som bara tycker eller inte funderat över att göra en insats och kom ihåg att det är inte bara karlar som kan det här även om dom är "nåt att ha och satsa" på enligt monologen som Lill Lindfors gör så snyggt.

ROLAND S



**KATAMARAN:** Flotte, består av två separata krov förenade genom en plattform. Vanliga i Söderhavet - liksom kanoter med utriggare för att öka stabiliteten. Experiment med dubbelbåtar i större format görs i USA och Sovjet.

Källa: BBBs lexikon



Uppringd av Ake Eriksson. Bidrag till Klubbnytt saknas skriv ett par sidor. Om vad? Vad som helst (nästan). Vad är aktuellt för min del, jo UIMs "nya" regelbok. Den är inte ny men paragraferna skall vara insatta i en bättre ordningsföljd. Tyvärr har man lyckats göra en hel del fel .....

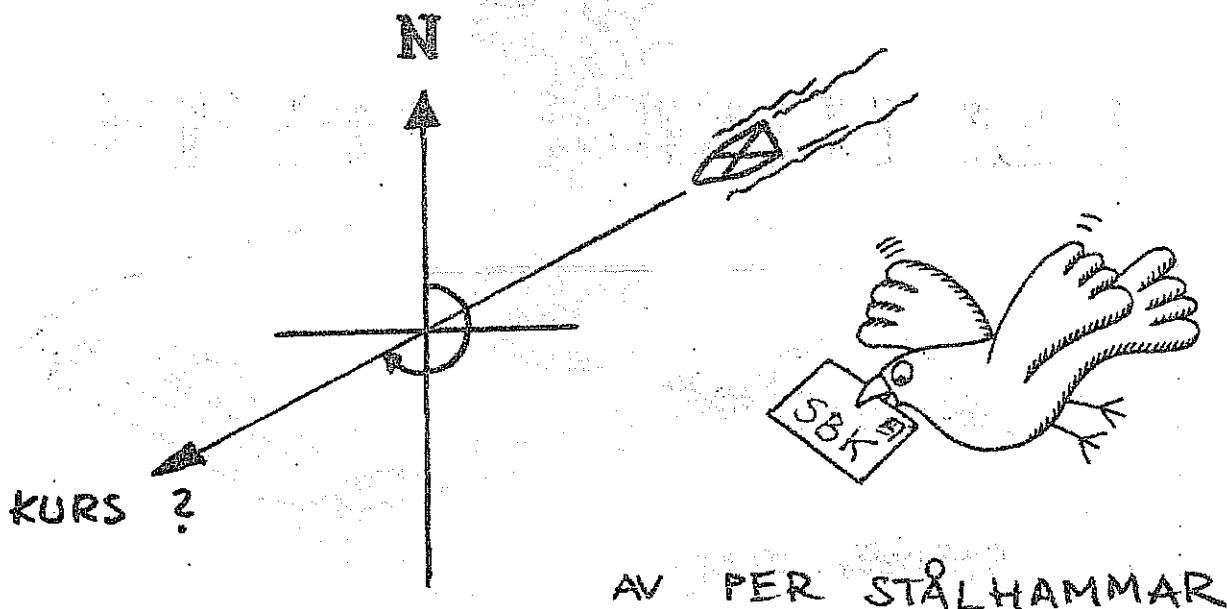
Inbordare för sportbåtar måste ha oljekylare. Motorer i utbordarnas-racerklasser behöver inte vara avlyftbara i ett stycke och får ha kraftöverföringen passera genom skrovet. Sportbåtar för utombordare har minimilängd. Utbordare i racerklasserna måste ha elstopp och skall medföra startbatteri under tävling. Bullernivån för sportbåtar med cylindervolym under 700cc skall mätas genom torrkörning på land vid varvtal motsvarande 13 M/S medelkolvshastighet, motorer kan inte bullra mer än 95 dB osv.

Uppenbarligen kommer det att dröja innan vi kan få en ny svensk regelbok. Felen (bl a de uppräknade) i UIMs officiella regelbok måste först rättas. Skandal? Kanske, men man måste komma ihåg att personalen på UIMs kansli är hälften så stor som på SVERAS kansli.

Intressant att notera är att motornummer inte behöver finnas i mätbrev (ingen regel säger att de skall finnas på motorerna), att luftpropellerdrivna båtar indelas i viktklasser om 250, 300, 500, 900, 1200 kg samt med obegränsad vikt att samma klassindelning gäller för både turbo-jetdrivna och raketdrivna båtar, att det finns två klasser för gummibåtar, P3 upp till 550cc, och P2 om 551-750cc.

Den svenska regelboken har bara haft översättningar av de regler som varit intressant här i Sverige. Den allvarligaste bristen i det avseendet är att reglerna för "T-klasserna" dvs enskrovsbåtar med standardutbordare ännu inte finns översatta trots att klasserna funnits i flera år.

T1 751-850CC -- T2 551-750CC -- T3 400-550CC -- T4 UPP TILL 400CC



Besökte under mars SVERAs navigationskurs. Leddes av Palle Mattson, som de flesta vet är sjökapt. Han rekommenderade givetvis transportör för kursuttagning. Men flera deltagare föredrog att använda s k kurslinjal. Kom att reflektera över orsaken.

Palle är yrkesnavigatör, han "ser" vad kurserna är på en  $10^\circ$  när. Transportören används alltså egenligen bara för att få fram den exakta kursen. De som dels inte "ser" kurserna och dels inte är vana att använda transportören gör lätt fel, läser av kursen åt fel håll, på fel skala, efter en parallellcirkel eller med transportören felvänd (spetsen skall vara nedåt).

Inte underligt att kurslinjalen är populär bland amatörer! Men transportören är noggrannare.

Vad många behöver träna på är att "se" kursen, vet man ungefär - utan hjälpmedel - vad kursen måste vara gör man inte fel när transportören används. Många gånger räcker det dessutom med en kurs uttagen med "ögonmått" dvs på  $5-10^\circ$  när. I skärgården kör man ju ganska korta sträckor efter kompassen.  $10^\circ$  fel är 175 meter fel på 1000 meter. Kan vi hålla felet nere vid  $5^\circ$  hamnar vi alltså efter ett par distansminuter (förlåt, numera vill man att det skall heta sjömil) fortfarande gott och väl inom synhåll från målet.

Att kunna gradtalen för väderstrecken utantill är en förutsättning. N =  $0^\circ/360^\circ$ , O =  $30^\circ$ , S =  $180^\circ$ , V =  $270^\circ$ .

Genom att lägga till  $45^\circ$  delar vi de rätta vinklarna mitt itu - detta kan vi göra i huvudet när vi tittar i sjökortet. Vi får t ex för en SO-kurs  $90+45 = 135^\circ$ . Vår kurs ligger mellan  $90^\circ$  och  $135^\circ$ . Låt oss säga  $1/4$  av skillnaden mellan  $90^\circ$  och  $135^\circ$ .  $90$  plus en dryg fjärdedel av  $45^\circ$  blir  $90 + 12 = 102^\circ$ .

Att uppskatta kurser inom  $\pm 5^\circ$  med denna metod är inte särskilt svårt. Träna!

.... forts.

För den som till skillnad mot en yrkesnavigatör inte kan se vilket ungefärligt gradtal som gäller för ett streck draget åt ett visst håll i sjökortet finns annars alltid ett extra hjälpmedel, kompassrosen i kortet.

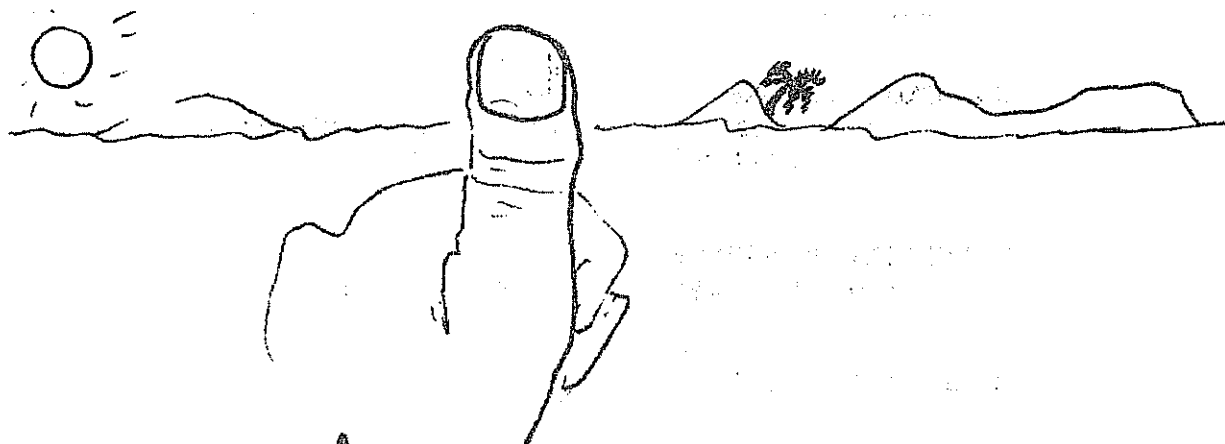
Amerikanska navigaörer använder för övrigt inte transportör. De parallellförflyttar i stället kurslinjen till rosen i kortet och läser av gradtalet där.

Att kunna "se" en kurs utan hjälpmedel är angeläget i tävlingsbåtar. Kommer man bort från den avsedda kursen och inte känner igen sig måste man ändå åka "åt rätt håll". Vad som är "rätt håll" bör vi kunna se utan hjälpmedel som inte kan användas när man sitter med kortet i knät.

Att sedan komma åt rätt håll är enkelt, styr bara med kompassens hjälp det uppskattade gradtalet.

Metoden att "se" kurser är inte en "metod" för yrkesnavigatörerna utan en VANA. Kryssarklubbens Åka Améen rekommenderar emellertid amatörnavigatörer att träna in metoden. Självt har jag fått lära mig den på torra land och med siffrorna. 1575, 3150, 4725 och 6300 för väderstecken. Artillerister känner igen kompassvinkelmätarnas streckindelning ... Grundprincipen är densamma, kan man grovt bedöma en kompassriktning utan hjälp gör man inte grova avläsningsfel när hjälpmedlen används.

Och, som sagt, vi behöver inte ens alltid den noggrannhet hjälpmedlen ger.



# Glöm inte....

~~Kommande klubbmöten:~~

2. maj

- onsdag

3 september - måndag

1 oktober - måndag

5 november - måndag

10 december - måndag-Arsmöte

Sommaruppehåll

Om inte annat meddelas hålles ovanstående möten på Trossen - S:t Eriksgatan/Flemminggatan - T-bane-pla-net.

# SPORTBÅTS MARKNADEN

SÄLJ, KÖP, BYT GRATIS. MEN SKRIV KORT!

TILL SALU

2 st nästa nya FLYTVÄSTAR (Öbergs)

- 1 normalvikt

- 1 över 80 kg

640 FLIPPER

- komplett med Evinrude 235 hk - gångtid 5 timmar

SVAR TILL. Michael Gjertz 08/97 65 66

---

3-BLADIG CLIVER PROPELLER

- i rostfritt - tillverkad av Allan Öman.

Passande till Suzuki 14 hk

TRYCKLOGG/MANOMETER

- 0-4 kg tryck - diameter 10 cm

HJÄLM MED VISIR

SVAR TILL: Börje Sinnby 08/49 44 42

Nedanstående NYA MEDLEMMAR

hälsas välkomna till SBK

Leif Dahlqvist

Göran Björklund

Carl Fredriksson

Raymond Johansson

Bengt Martinsson

Guy Sandström

Johan Stenqvist