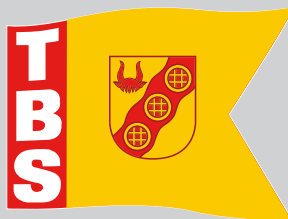


TBS-medlemmarna minns sommaren...



TBS-nytt
nummer 2 hösten 2014



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

Ordförande har ordet	3
Varvet blir 30 år	4
På gång vid hamn och bryggor	5
Höstmöte	6
Lutande huset	6
Vårt nya låssystem	6
Höstbuffè i vår lada!	7
Bara en dåre seglar mot vinden	8
Hundarna som galler!	15
Drama i dimma - förr och nu	16
Nepparen - liten och tuff	20
Seglingskommittén	23
N 58o 54,0' E 17o 57,4'	24
Mail i skräpposten?	25
Kjell Fridlund, hamnkaptén	26
TBS på Tyresöradion!	28

Styrelse

Ordförande Björn Andersson

070-384 40 04, ordforande@trbs.se

Vice ordförande Morgan Nilsson

073-533 55 29

Sekreterare Hans Strandell

770-31 55, 070-757 52 63, sekreterare@trbs.se

Kassör Tomas Kilström

070-517 57 91, kassor@trbs.se

Varvschef Klas-Göran Klasson

076-164 88 14, varvschef@trbs.se

Hamnkaptén Kjell Fridlund

073-312 25 50, hamnkaptén@trbs.se

Vice varvschef Lars Wadle

070-893 55 98, vicevarvschef@trbs.se

Maskiner/teknik Stefan Hermanson

500 283 58, 070-718 97 36, maskin@trbs.se

Intendent, miljöansvarig Morgan Nilsson

798 81 32, 073-533 55 29, intendent@trbs.se

Seglingskommittén Leif R. Johansson

070-793 17 03, segling@trbs.se

Motorbåtskommittén Patrik Sjölander

073-526 19 17, motor@trbs.se

Klubbmästare Linda Klasson

073-728 37 57, klubbmastare@trbs.se

Informationsansvarig Mats Bejbom

070-513 12 64, information@trbs.se,

tbsregister@trbs.se

Ungdomskommittén Magnus Montgomery,

070-814 45 85, ungdom@trbs.se

Redaktion

För innehåll och utveckling av TBS-nytt och www.trbs.se ansvarar Ann Sandin-Lindgren, Cristina Eriksson och Inger Klasson.

Har du bilder, sommarminnen eller önskemål om innehåll i tidningen eller på webben är du välkommen att kontakta oss via information@trbs.se.

Samordningsansvarig för information, hemsida och administration är Mats Bejbom som också är vår röst i styrelsen.

Ordförande har ordet

Ett stort grattis till vår varvsverksamhet. I år fyller den 30 år. Hösten 1984 togs de första båtarna upp på vårt nuvarande område. Sen dess har både båtar och vår utrustning utvecklats till dagens nivå. Undra hur det kommer att se ut 2044 med slamkrypare och båtar?



I vår ambition att belasta båtmiljön så lite som möjligt kommer vi att förbjuda användningen av så kallade mjuka bottenfärger. En annan effekt är att vi också slipper en massa färgränder från slingen på våra båtar. Jag hoppas att ni ser fördelen med införandet av en sådan restriktion.

Vår ekonomi har stärks under året vilket bland annat innebär att vi planerar oförändrade avgifter för nästa år. Vi kommer även i fortsättningen ha fokus på ekonomin utifrån kommande investeringar i bland annat nya bryggor i Vissvass.

*Björn Andersson
ordförande*

Varvet blir 30 år

Nu är det är 30 år sedan några entusiaster fick möjlighet att bygga upp vårt fantastiska varv. Jobbet startade sommaren 1984 och på hösten kunde de första båtarna tas upp, men det var på håret. När kajen nästan stod klar så gled den en natt ut i hamnbassängen, med mindre än en vecka kvar till upptagning. Men man tog tag i spadarna och jobbade dag och natt tills kajen stod där den står idag, på bättre grund. Drivande för att bygga upp varvet var Roy Gripsborn, Bosse Sjöstrand, Rolf Strömer, Kalle Ekholm, Lars Timberg, Reijo Kujala, Mats Selvad och några fler.

Under åren som gått har varvet utvecklats till att vara ett av Södertörns bästa ideella varv. Vi har fått bättre utrustning men samtidigt har våra båtar blivit betydligt större så jag vill nog säga att utmaningarna är lika stora idag som då.

Vid sista sjösättningen skar motorn till vår traktor. Vi trodde att vi skulle bli tvungna att skaffa fram en ny ersättningsmotor för knappt hundra tusen. Men när motorn plockats ur såg man en möjlighet att renovera den. Stefan Hermansson, Lars Timberg, Rolf Elvin och Mikael Haraldsson har under sommaren arbetat med renoveringen. Veckorna före upptagningarna visade det sig att vi fått reservdelar med fel tolerans så det var bara att plocka isär igen. Med detta avbräck kunde traktorn inte bli klar till första upptagningen. Då kom Micke Haraldsson med räddningen, hans lilla traktor var för tillfället ledig, vi kunde få låna den så att vi inte behövde släpa fram all pallning på vagnar. Stort tack killar.

På vår äldsta ramp har botten gett vika för de tunga båtar som vi numera hanterar. Niklas Isakzon, Göran Lindgren, Micke Haraldsson och Stefan Hermansson påbörjade en undersökning vad det skulle kosta med en ny ramp. När killarna gjort bottenundersökning och besiktigtat körsponten gjordes bedömningen att det borde gå att göra en bottenförstärkning då körsponten fortfarande var hel. Arbetet är nu utfört och rampen kommer att fungera flera år till. Detta arbete har sparat drygt en halv miljon av klubbens pengar.

Våra funktionärer har färdigställt varvsplan, lagat vattenpumpar och högtryckstvättar, servat slamkrypare, kranar och kameror och satt upp gångbelysning så att vi inte ska trilla i sjön under vaktnätterna.

Klubben har ett fantastiskt varvsgäng som ställer upp i vått som torrt.

Stort tack till er alla

Klas-Göran Klasson, Varvschef

På gång vid hamn och bryggor

Året inleddes med en kort vinter som avslutades med fina havsisar, perfekta för långfärdsskridsko på våra fjärdar, med utgångspunkt från våra väl frekventerade bryggor.

Omedelbart efter årsmötet i mars och efter islossning påbörjades arbetet med underhåll av våra bryggor och justering och nya montage av Y-bommar för årets förändringar av medlemmarnas båtplatser. Vissa Y-bommar hade sjunkit, andra slitits loss av islossningen. Ett tiotal medlemmar har flyttats till förhoppningsvis bättre och säkrare båtplatser, några har bytt båt, oftast till något större och ett 10-tal medlemmar från vår kölista har tilldelats sommarplats. Flera av dessa nya ligger nu på den av vind och vågor utsatta utsidan av brygga 4 och längst ut på de utsatta bryggplatserna på brygga 1+2+3.

Dessa utsatta platser leder till skador på både båtar och bryggor flera gånger per säsong. En möjlighet för att säkra våra båtar och bryggor och minska risken för alla sorters skador, inkl. personsador, vore att anlägga en ny L-formad skyddande 5:e brygga, ca 50 meter söder om nuvarande brygga 4, där båtar endast läggs på insidan. Kostsamt men bra och på sikt lönsamt för alla. Skadefrekvensen minskar.

Under hösten 2014 planeras ytterligare optimering av bryggorna för att försöka få till ytterligare några bryggplatser inför sommaren 2015. Utöver bryggorna har Torpet och ladan underhållits, låskistor och nycklar bytts, minken lämnat bastun, belysningen på parkeringen återupprättats och brygga 3 justerats och försetts med en stabiliserande T-bryggsektion.

Juli var underbar, precis så medelhavslik som vi vill att det alltid ska vara – varje sommar. Nu ser vi snart fram mot snö i våra skogar och fin is på våra fjärdar – allt medan båten sover under sina vintertäcken i väntan på en ny vår.

*TBS Hamn- och bryggkommittén med dess funktionärer
/Kjell Fridlund, Hamnkapten.*

Höstmöte

Torsdagen den 27 november, kl 19 träffas vi i föreningsgården Kvarnhjulets lokal, Nyfors, hus B, Pluggvägen 6 b, Tyresö

TBS bjuder på sedvanlig förtäring i form av öl/läsk/vatten och smörgåsar. Parkera gärna under Konsum och promenera över dalen, cirka 300 m.

Höstmöteshandlingar finns att hämta på trbs.se. Styrelsens förslag till beslut under punkt 7 i dagordningen finns tillgängliga en vecka före höstmötet i varvsstugan i Storängen och på hemsidan.

Medlem som har förslag, som ska behandlas av höstmötet, ska senast 7 november ha sänt det till styrelsen, Trollbäckens Båtsällskap Box 2072 135 02 Tyresö eller per e-post till: styrelse@trbs.se

Välkomna

Björn Andersson, ordförande

Hans Strandell, sekreterare

Lutande huset

När det gäller klubbstugans lutning, väntar vi med grundförstärkning ytterligare ett år. Mätningar sker några gånger om året för att ha full information om vad som händer med hus och mark.

Vårt nya låssystem

Kärnan i iLOQ är en elektromekanisk låscylinder, där elenergi för cylindern och nyckelns funktion skapas genom att nyckeln skjuts in. Det är därför viktigt att nyckeln inte skjuts in för fort eller för sakta. Om nyckeln inte går att vrida om är det bara att dra ut den och göra om försöket.

Lösningen med att energin skapas vid inskjutning av nyckeln gör att varken låscylindern eller nyckeln behöver batterier eller andra externa energikällor. iLOQ-nycklar skiljer sig inte från varandra mekaniskt, utan alla är helt identiska vad gäller den mekaniska funktionen.

Nycklar programmeras vid överlåtelsen och nollställs vid återlämnandet. Nyckelns behörigheter programmeras in i nyckeln vid utlämningen. Majoriteten av våra medlemmar med sommar- eller vinterplats har nu hämtat ut sina nycklar.

Om ni har behov av fler nycklar är det bara att kontakta Mats Bejbom på 070-513 12 64 för att komma överens om lämplig tidpunkt. Utlämning sker helst i klubbstugan Storängen på onsdagar mellan 18.00-20.00. Nycklar debiteras med 275 kronor och beloppet faktureras.

Marschaller i mörkret, musik och en höstbuffè i vår lada!

Visst kan det vara ganska härligt att komma ut till Vissvass även på senhösten när båtarna står på land. Snart är ni alla välkomna på höstfest i ladan.

Lördagen den 29 november klockan 19:00

Anmälan senast den 14 november till båtunionens hemsida, precis som vid upptagning mm. Glöm inte att ange namn och medlemsnummer, hur många du betalar för, samt om och var ni vill kliva på bussen.

Betala 240 kronor per person senast den 14 november till bankgiro 5720 – 9447. Då ingår buffén, en halv flaska vin, kaffe med något gott till och bussresan. Och dans till Husbandets härliga musik förstås.

Vi måste vara minst 35 anmälda för att kunna ställa till en höstfest.

För er som inte vill ta bilen kommer bussen att ta den vanliga rundan runt Tyresö. Bussen avgår från Alléplan 18:15 och stannar vid Kärrvägen, Marsvägen, Uddbyvägen, Stjärnvägen, Bollmora centrum (cirka 18:30) Krusboda, Öringe och är framme vid Vissvass cirka 19:00. Hemfärd kl 00:30.

Välkomna önskar Klubbkommittén genom Linda Klasson



Full fart på grillen vid vårens invigningsfest. Foto Hans Björkman

Fortsättning på...

Bara en dåre seglar mot vinden

(Gammalt arabiskt ordspråk)

Jag och min kompis Tommy blev våren 2013 erbjudna att segla hem en Norlin 37:a från Alanya i Turkiet till Sverige. Vi nappade direkt, helt aningslösa om vad det skulle komma att innebära. Tommy och jag har seglat mycket tillsammans, ett flertal Gotland runt, andra havsrace, ett 10-tal Ålandsrace samt Östersjömaran 2001 så en liten semestersegling av en 37-fotare torde bli en lätt match. Här kommer del två från vår segling. Hela resan kommer att gå att läsa på hemsidan om du missade del 1.

Från Patras skulle vi ta oss över till den Italienska kusten. Vi hade blivit informerade av en irländsk skeppare att vindarna var gynnsammare efter denna kust och dessutom slapp vi inklarering plus en turistskatt på ca 100 euro som togs ut i Kroatien. I Italien var det ingen kontroll alls.

På vår färd i NV riktning räknade vi ut att vi hade ont om diesel (tankmätaren var ur funktion) och om vinden skulle dö ut fanns det risk för att vi skulle bli liggande guppandes mitt ute på havet, Vi la om kursen till nästan nordligt mot ön Paxio där det skulle finnas en sjömack enligt pilotboken. På eftermiddagen fick vi besök av delfiner som simmade ikapp med båten. Under en halvtimme satt vi trollbundna och tittade på våra nytillkomna gäster innan de försvann lika snabbt som de dök upp. Man blir nästan religiös vid åsynen av detta skådespel.



Paxio ligger precis nedanför Korfu

Efter en natt i Paxios fina hamn var det så dags att ta sig över mot Italien. Vi lämnar Paxio och så småningom Joniska havet bakom oss för att segla in i Adriatiska havet. I gryningen ser vi den Italienska kusten, i frisk nordlig vind kryssar vi mot första italienska staden, Monopoli. Efter 200 nm lägger vi till inne i hamnen, promenerar upp till gamla stadskärnan, äter frukost och provianterar för att 4 timmar senare ge oss ut på böljan den blå igen. Äntligen lagom frisk vind resten av dagen och när natten förvandlades till dag var vi framme vid en riktig pärla, St. Domino som bestod av tre öar 10 nm utanför fastlandet. Vi badar, äter lunch ombord och efter 2-3 timmar bär det av igen. **Vi känner en viss press** på att hålla tidsschemat. I lagom frisk vind sträcker vi mot Ancona. Ibland blir det motorgång och äntligen, ingen sjöhävning. Efter 125 nm når vi vår första och sista natthamn i Italien.



På väg in mot Anconas stora hamn och marina

Äntligen sista etappen mot Koper marina i Slovenien. Vi hade i början av seglingen en idé om att kvista förbi Venedig och bienalen och kolla på konstutställningen, men tiden räckte inte till. Vi har blivit varnade för en nordlig vind som kommer helt oannonserad i norra delen av Adriatiska havet, Boran, som kunde bjuda på orkanstyrka i byarna. I staden Trieste fanns det monterade räcken och rep efter husväggarna att hålla sig fast i när den överraskande vinden kom. Vi var lite oroliga över att få besök av denna ovälkomna gäst vid inseglingen till Koper.

Dagen bjöd på motorgång. Jämfört med Medelhavet var Adriatiska mycket lugnt. Vi gör ett stopp på eftermiddagen för ett välförtjänt dopp mitt ute på havet. Det var över 30 grader i luften och 27 i vattnet och vi tuffade vidare för motor med en kall öl och en macka i handen. Livet kändes bra. Under nat-

timmarna ser vi en mängd ljus som vi inte kunde identifiera. Det visade sig tillhöra olje-och gasplattformar utspridda på ett stort område.

Jag upptäcker att gyrokompassen har slutat att fungera, jag kollar vår position och upptäcker att vi har seglat 90 grader fel i tre timmar. Vad fan berodde detta på? Vi hade ju ställt in autopiloten på kurs till Koper? Efter lite analyserande kommer vi på orsaken, Tommy har ju väldigt stora tår eftersom han är stor hela han, så efter badet råkade han kicka till knappen på autopiloten innan han gick av sitt pass. Eftersom huvudkompassen inte hade någon fungerande belysning och inte var helt tillförlitlig fick vi förlita oss på stjärnorna och Navionics. Polstjärnan blev vår nya kompis.

Äntligen, under förmiddagen närmade vi oss vår slutdestination. Vi hade lyckats nå vårt mål planenligt den 28/7. Bra jobbat team Tommy/Perre - 1350 nm på 21 dygn är nästan i snitt en segling till Åland från Vissvass varje dag, ett Ålandsrace om dagen i 21 dagar.

Koper marina visade sig vara en väldigt välordnad och bra marina. Nu tog nästa fas vid, att masta av Vildrenen för första gången på 17 år! Vi hade fått av masten och mitt uppe i surrandet av alla linor och fall kommer hamnkaptan förbi och meddelar att om ett par timmar kommer Montanan så vi måste flytta oss från mastkran och lägga till för storm. Men det är ju strålande väder och 30 grader varmt, vad menar karln?

På nästan utlovat klockslag brakar det loss. En enorm vind slår till i



hamnen, vattenkaskader över hamnpiren och en väldig sjörullning. Det var Montanan som sägs vara ännu tuffare än Boran som slog till med full kraft. En kall luftmassa från bergen i kombination med ett lokalt lågtryck kom som ett lokomotiv på besök, kusligt. Tur att vi låg i hamn och hade blivit informerade. På grannbåten hade mamman hoppat iland under stiltje och solsken för att gå och duscha. När hon kom tillbaka överraskades hon av ett fullständigt kaos. Det blåste så hårt att det var omöjligt för henne att komma ombord på båten igen innan Montanan hade dragit förbi. Efter 45 minuter var faran över. Solen började titta fram i småregnandet och allt blev lika fridfullt igen.

Efter två dagars arbete med att montera ner alla uppstickande prylar på däck var det dags att lyfta upp Vildrenen på trailern. Mantåget togs bort först när båten stod i sin ”mobila vagga”. Günter Obst hette killen som transporterade båtar mellan Östersjön och Medelhavet. Med noggrannhet och precision placerades Vildrenen på trailern. Günter skulle transportera två segelbåtar upp till Östersjön. Vi lämnade marinan vid 14-tiden och tog en taxi upp till Kopers järnvägsstation där vi åt frukost-lunch 14.30. Vi hade skakat hand med Günter och önskat honom trevlig resa och sagt att vi syns om tre dagar på Böbs-Werft, d v s marinan i Travemünde.

Tågresan inkluderade fem olika tåg samt fyra tågbyten innan vi var framme. Från Koper till huvudstaden Ljubljana. Vidare med nattåg till München. Från München till Uelzen där vi bytte tåg till Lübeck och slutligen ett sista byte till Travemünde. När vi väl var framme tog vi in på hotell i två nätter i väntan på Günter och Vildrenen.

Travemünde – Stockholm

Günter anlände fredag morgon den 2/8. Vildrenen lyftes av men blev hängandes i hamnkranens sling tills dess att marinan hade fått betalt och all pappers-exercis var avklarad. Nu väntade ett par hektiska dagar med påmastning och återmontering av allt som var nerplockat.

Vi träffade en trevlig och intressant person, José som hade seglat mycket. Bland annat hade han seglat Fastnet Race det ödesdigra året 1979 då en orkan svepte in över hela armadan och flera kappsegelare omkom men José hade också många roliga minnen med ett otal kappseglingar på välkända båtar och seglarprofiler som Magnus Olsson. José hade också varit skeppare på Travel, en 65-foots Swanbåt som han så småningom seglade Östersjömaran med. Ja gud vet vad han inte varit med om, så vi hade mycket att samspråka om med denna erfarna skeppare.

På lördagen fick vi välbehövlig förstärkning. Leif mönstrar på och hjälper oss med skruvandet och provianterandet för Östersjöetappen. Vi blev klara under söndagen mitt på dagen. På eftermiddagen ger vi oss av i svag vind, gissa

riktning? Nu väntade en lång etapp till Christiansö non-stop, 150 nm. Vi inledde med många timmars motorgång. Äntligen, sent på kvällen kom en frisk vind från NV. En riktigt härlig segling rakt mot målet.

När vi närmar oss Bornholm sent på eftermiddagen efter dryga dygnet börjar vinden vrida emot. När det börjar bli dags att runda Hammerodde för att ta kurs öster ut mot Christiansö får vi en tuff kryss med jobbiga vågor rakt emot oss. Vi inser att vi måste antingen söka hamn, trötta som vi var, eller välja en snällare kryss direkt mot Utklippan. Vi valde det sistnämnda. Leif blev lite besviken, för vi hade talat så väl om denna pärla i Östersjön och vi var så nära, men det var nog rätt beslut trots allt. Jag och Tommy var innerligen trötta på att lägga till i mörker.

När vi passerar norra udden på Bornholm och satt kursen mot Utklippan, möts vi av en hel del svåridentifierade fartygsljus, vi får inte ihop det hela, rena tivolit, vad ser vi? Ett ljus betar sig extra konstigt, går först från oss, sen vänder det nästan rakt mot oss. Möter vi en ubåt i ytläge eller vad händer? Då ropas vi upp via megafon och förstår att dom vill oss något, så jag går ner och anropar båt styrbord ut på VHF:en. ”Ni måste avlägsna er från området genast, en stor militär övning pågår, har ni inte läst tidningarna?” Jag förklarar att vi är på väg mot Utklippan och har ingen avsikt att störa i lekstugan (nä, exakt så sa jag inte). ”Ok” sa en något avslappnad patrullbåts telegrafist/styrman. ”Om ni ändrar kurs 90 grader i en timme kan ni sen återgå till er kurs”. Vi tyckte väl efter ett tag att en timme var lite väl tilltaget så vi ”råkade” justera autopiloten lite tidigare och åter var vi på väg mot vårt mål.

Eftersom kompassen inte hade någon belysning och gyrokompassen slutat fungera, så seglade vi återigen på Polstjärnan och med hjälp av Navionics. När jag ska lägga mig ropar Leif att



Utklippan i solnedgång

något är fel, när jag kommer upp ser jag att vi bytt kurs ordenligt, det lever i seglen som tusan. Vad var nu detta? Jo, återigen hade någon kommit åt autopilotknappen, så vi seglade nästan på kontrakurs. Denna gång var det inte Tommys stortår som var orsaken. Han hade frivakt och låg till kojs. Vilket elände att reda ut denna härva, den enda ficklampa vi hade var försvunnen men då kom jag på att i min mobil fanns inbyggd ficklampa och kompass så strax var allt i sin ordning igen.

Kolla bara att Polstjärnan är precis vid akterliket på Genuan, då är vi på rätt spår, instruerade jag Leif. Vi når Utklippan i gryningen, en pärla i Blekinges yttersta skärgård, välskött hamn med en enklare krog som vi passade på att testa.

Läs och hjälpna. En liggeday, men ack så välbehövd. Nu har vi ju bara två etapper kvar. 50 nm till Kalmar som kom att gå som på räls, inte ett slag och hamnanlöp innan mörkret, vilken lyx. Välbehövlig vila, mat på lokal och tidig kojning.

Nu har vi bara en sträcka kvar, Kalmar-...men vart vet vi inte? Ägaren Peter hade inte ordnat med destinationshamn så vi börjar fundera på vad vi ska göra. Nåväl mot Tyresö bar det av. Bara 150 nm att avverka, frisk vind och hyfsad öppen bog, så det blev en sträcksegling till Nynäshamn. Jag var tvungen att flytta ner på durken på min frivakt, det skumpade så in i bäng. Sista natten på havet blev det hopplöst att försöka ligga kvar i kojen.

Efter dryga dygnet anlöper vi Nynäshamn på morgontimmarna. Vi åt frukost och jag gick upp till hamnkontoret och Sjöräddningsällskapetets lilla bod med en trasig ladd-sladd till våra mobiltelefoner. Jag hade turen att få låna en lödkolv. Det var inget tokigt beslut att gå med i Sjöräddningsällskapet en gång i tiden. Problemet fixat och sjöräddningen hade fått göra en insats. Nåväl vart ska vi nu?

Efter några samtal med trogna och hjälpsamma TBS funktionärer och Tommys idoga arbete vid mobilen får vi en tillfällig plats i Vissvass, Tack, trogna båtsällskap! Ett tag trodde jag att vi skulle bli flygande Holländare. Vi anlöpte Vissvass på fredagseftermiddagen den 9/8. Resan avslutas med en sista gemensam middag med extra god mat och dryck. Vi hade funderingar på att låna klubbens bastuanläggning senare på kvällen men det tog inte så lång tid förrän tre utslagna seglare hade somnat i sina respektive kojor.

Epilog

- Segla i möjligaste mån inte mot vinden,
- Se till att ha minst två länsmpumpar ombord
- Ha inte tidspress, för då äventyrar man säkerheten
- Segla med dem du vet klarar av det. Leif var en klockren förstärkning till

en utarbetad besättning,
som visade sig bli ovärderlig

- Ha minst en ficklampa ombord. I det sammanhanget kan jag säga att jag drog lite på munnen när Tommy plockade fram sin lilla mini-ficklampa som han hade köpt för en euro på en kinesshop i Spanien några veckor innan vår avresa
- Ett elektroniskt navigationshjälpmedel är ovärderligt
- Mobiltelefon/navigator. En telefon funkar som kompass och ficklampa också
- Navionics var vår trogna hjälpreda. För 169 kr fick vi detaljerade sjökort över Östersjön samt Medelhavet med gps-funktion så det gick att följa båten i displayen, toppen!
- Jag var så vansinnigt trött på fyra veckors skumpande på havet så jag ville inte se en segelbåt på en hel vecka...

Navigare est nest est

*Perre Jonsson,
som annars seglar Balla Damen*

*P.S. Nästa resa blir med vinden
mot varma vatten*



Framme i VissVass. Leif, Tommy och undertecknad

Nu är det hundarna som gäller!

Nu tänker Cristina Waserbrot ägna mer tid åt sina hundar och lämnar över ansvaret för TBS:s hemsida till Erik ”mini” Jönsson. Cristina har tillsammans med Inger Klasson och Ann Sandin-Lindgren varit en del av TBS:s informationskommitté. Cristina och hennes man Paul säljer nu sin segelbåt, en Comfort 32, och funderar istället på att köpa en motorbåt.

– Vi kan inte segla med två hundar. Vi får inte plats! menar Cristina.

Hon anser att den stora utmaningen att ha hundar ombord på en segelbåt är att ge hundarna en egen plats medan man seglar.

– Hunden måste få känna sig lugn och trygg och veta sin plats under seglingen. Få ett bra ställe att vara på och må bra. Att ha *en* hund fungerade jättebra, tycker Cristina men *två* blev för mycket.

– Visst fungerar det att ha båt och hund. Det är kul med hundar och båt! Min erfarenhet är att hundar älskar att åka båt, säger hon.

Det viktiga tycker Cristina är att man inte kör för långa dagsetapper när man har hundar ombord.

– Det är ungefär som att ha småbarn ombord. Man får testa vad

som fungerar, men det viktiga är att man själv är väldigt lugn och trygg. Att man själv känner att det här kommer att fungera.

Men en båt måste vi ha! Vi kommer annars sakna båtlivet alldeles för mycket, avslutar Cristina sitt samtal med Ann Sandin-Lindgren.



Drama i dimma - förr och nu

eller Ingen dag utan att man lär sig något

Kvällen var becksvalt. Dimman låg tät. Vi låg förtöjda för natten och satt och spelade Yatzy före kojningen.

Då! Krasch, bom!

Rigg- och mantågsskaller! Skrik och rop på hjälp...

Två båtar hade krockat strax bakom vår akter. Det var valdagen den 19 september 1982.

Efter en trevlig kväll i Varsnäsviden med våra vänner Nisse och Barbro med döttrarna Anna-Karin och Annika i m/s Mysan – en sprillans ny Oxelö 30 – vaknade vi upp till solig härlig morgon. Lennart, jag och vår dotter Åsa seglade Balladen Josabet på den tiden. Vi åt frukost och njöt av att det var ännu en dag med så vackert väder. Barnen lekte och vi vuxna drack förmiddagskaffe i godan ro innan vi drog i väg mot våra respektive hemmahamnar. Vi skulle till Vissvass och våra vänner låg då i Karlslund. (Nu på brygga 2 i Vissvass.) Det var valdag den dagen, alltså val till riksdagen.

Ingen GPS, ingen navigator, inte ens ekolod

Vi passerade Björkö Sund och... men??? Vad var det här?? Allt blev plötsligt alldeles mjölkvitt. Ingen sikt alls! Vad hände? En kompakt dimma hade slagit till. Sikten var bara någon båtlängd. Det här var i början av 1980-talet. Det fanns ingen GPS, ingen navigator, inte ens ekolod hade vi och mobiltelefoner var inte ens påtänkta. Men vi hade en finess och det var kommunikationsradion. Men att larma sjöräddningen? Det var väl att ta i, tyckte vi.

Det här skulle vi väl fixa. Vi hittade ju bland öarna. I alla fall hade vi kompass, så strategin var att försöka lägga kursen så att vi gick direkt på öarna och sedan försöka följa stranden där det var möjligt och sedan ta kurs på nästa ö. Farten var nästan noll. Det gick någorlunda bra. Ett tag. Vi lyckades krångla oss fram öster om Björkö Skräkholmar och Breviks Skräkholmar och öster om Vettskär och ut i stora farleden. Där söder om Dalarö Skans såg vi absolut ingenting. Då dök det plötsligt upp alldeles intill oss en liten, liten öppen motorbåt med två personer i. En glad (?) kvinna frågade oss på klingande finlandssvenska om det var

här till höger (!) som fyren låg. Vad var höger i dimman? Och vilken fyr? Det visade sig att något sjökort hade de inte. Det hade ju varit så fint väder och de skulle inte så långt. Men de visste inte vad ön hette som de skulle till. Och så kom dimman... och där satt de. Vi skildes åt och hoppades att de snart skulle hitta sin fyr och vidare till sin önskade destination. Snart blev det också dags att skiljas från våra vänner på Mysan. De skulle ju bara till Karlslund.



Josabet före dimman

Ibland måste man trotsa landstigningsförbud

Vi fortsatte vidare i krypfart direkt på Tuklo vars strandlinje vi försökte följa. De öar vi sedan skulle passera på vår väg förbi Dalarö var grunda

runt stränderna och vi insåg att det skulle vara bäst att försöka ta oss till den lilla bryggan på västra sidan av Dalarö Skans, som då var militärt område och hade landstigningsförbud. Men vad gör man i sjönöd? Vi lyckades ta oss dit. Och se där. Där låg redan ett par båtar och tryckte, som inte heller de vågade sig längre i den kompakta dimman.

Gissa om det var skönt att känna fast mark under fötterna. Vi hade Nisses och Barbro's dotter Anna-Karin ombord. (Anna-Karin som sedan länge är gift med Anders Lindeberg och seglar på egen köl i Omega 28:an Våga som ligger på brygga 2 i Vissvass). Hon och vår dotter Åsa sprang omkring på ön och lekte med en svart labrador som också fanns där. Det dröjde inte länge förrän vi hörde anrop på komradion Tyresöbåt 153, Tyresöbåt 153, Karlslundsbat 17 kallar. Ett anrop som vi lystrat till i många somrar. Det var Nisse som meddelade att strax efter att vi skilts från dem, var det som att öppna en dörr och kliva rätt ut i solskenet. Så de var då redan vid sin hemmabrygga i Karlslund. I solskenet.

Ha alltid ett nödförråd med mat i båten

Och där satt vi i dimman. Det började bli dags för mat av något slag, men eftersom vi bara skulle vara ute över helgen så hade vi inte tagit med oss så mycket. Det var i slutet på säsongen och reservförråden var redan hemtagna. Vi fick nöja oss med lite fil och hårt bröd. Kaffe och O'boy hade vi också. (Det är aldrig för sent att lära sig något.)

I Sjövärnsskårens lilla hus på norra sidan av ön fanns det människor och telefon.

Vilken lycka! Förutom att det var trevligt att prata med dem, så kunde vi låna deras telefon och ringa varsko våra föräldrar att vi inte skulle komma hem till kvällen utan skulle bli tvungna att tillbringa natten vid Dalarö Skans. Vi hade faktiskt bett Nisse att ringa dom, men det kändes bra att kunna ringa själva också. Gissa om vi också var rätt nöjda med att ha poströstat.

Reservförråden var redan hemtagna. Vi fick nöja oss med lite fil och hårt bröd. Kaffe och O'boy hade vi också.

Ligg aldrig på svaj i dimma

På kvällen när vi satt i båten och spelade Yatzy hörde vi plötsligt ett väldigt brak utifrån mörkret och kraschande ljud och rop och skrik. En båt i nöd hade inte vågat gå ända in till bryggan utan lagt sig på svaj strax utanför med den påföljd att en annan båt som optimistiskt skulle

passera i mörkret och dimman körde rätt in i den ankrade båten som låg där utan ljus. Antagligen lärde sig den båtens skeppare också något den kvällen. Turligt nog så blev ingen skadad. Båtarna blev lite illa tilltygade, men inte värre än att dom fortfarande flöt.

Tiden gick och vi beredde oss på att koja, när vi rätt som det var såg svaga ljus från Dalarö. Jippi! Det klarnade mer och mer. När vi trodde att vi skulle kunna ta oss till land ringde vi från Sjövärnsskårens hus och bad min pappa komma och hämta oss med bil. Vi fick ytterligare en passagerare med oss. Passageraren som bodde i Trollbäcken visade sig vara kapten på isbrytaren Ymer och bjöd oss att komma och hälsa på honom ombord.

Dimma igen... och igen...

Vi la oss vid en brygga i Askfatshamnen och avsåg att köra hem Josabet dagen efter. Glada i hågen körde vi dit i till en början fint väder, men i Dalarö var det kompakt dimma igen. Och den låg envist kvar. Då och då ringde vi våra jobb och sa att vi skulle komma lite senare än vi tänkt. Dimman lättade inte på hela dagen, så det var bara att ta bilen hem i kvällningen medan Josabet troget låg kvar och väntade att vi skulle komma dagen efter och köra hem henne.

Det är fler än vi som råkat ut för dimma på samma ställe – 32 år senare. Vi har goda vänner som har sommarhus vid Björkö Sund och som med egen båt har kört mellan Björkö Sund och Gålö i ur och skur i 50 år. På väg till Gålö en dag i somras råkade de ut för så tjock dimma att de inte kunde orientera sig. Fast de kört denna rutt otaliga gånger under de 50 åren, var de tvungna att stanna vid en ö och fråga var de var!! Kaffe fick de också. I fortsättningen kommer de nog ihåg att ta med sig sin GPS.

Ingen dag utan att man lär sig något.

*Gunnel, numera styrman på s/y Fragancia af Tyresö
(Hallberg Rassy 312, brygga 1)*

Nepparen - liten och tuff

Redaktören har bett mig berätta lite om mitt kappseglande med Neptunkryssare. Neptunkryssaren (eller Nepparen som vi brukar säga) ritades av Lage Eklund 1938. Redan 1945 seglades det om Svenskt Mästerskap för första gången. I år seglades det för 70:e året i rad om SM i Neppare (bara Starbåten har seglat SM längre). Deltagarantalet har på senare tid legat mellan 25 och 30 båtar (rekordet på 48 båtar är från 50-årsjubileet 1994).

Nepparen är en med moderna mått mycket liten båt (även om den på 40- och 50-talet rubricerades som en rymlig familjebåt) med en längd på 9 m (men bara knapp 6 m i vattenlinjen) och en bredd på 1,9 m. Seglas på två man med både backstag, genua och spinnaker. Komforten i ruffen kan väl betecknas som obetydligt bättre än ett fjälltält men med ”supstuga” över sittbrunnen så kan man faktiskt semestersegla med den om man inte har alltför stora krav på utrymmen. Men de flesta Nepparseglarna idag använder den i allt väsentligt som en ren kappseglingsbåt (och har ofta liksom vi en större ”semesterbåt”). Nästan alla har också båtarna på trailer (som kan dras av en medelstor personbil utan krav på BE-körkort) vilket ju underlättar kappseglandet väsentligt.

Från trä till plast

Själv är jag nu inne på min tredje Neppare. Den första var en träbåt i furu som jag seglade mellan 1975 och 1983 (nr 168). Med den var jag med på SM 6 gånger med en bronsplats som bäst placering.

Sen blev det ett uppehåll på 15 år innan jag 1998 köpte min andra träbåt (nr 174). Kappseglingsresultaten var blandade – vi gick fort som attan i lättvind men hade problem i hårdvind. 174:an hade jag bara ett år eftersom jag inte tyckte jag hade tiden för att få den i det skick jag ville ha den.

I stället byggde jag en plastbåt vintern 1998 – 1999. Det fanns inga halvfabrikat att tillgå då utan här blev det till att börja från grunden (ja, en form hade vi ju) med sex rullar glasfiber och två tunnor plast. Jag hade blivit grundlurad av norrlänningarna som byggt strax innan, som påstått att man skulle sno ihop en Neppare på några helger. I slutändan hamnade arbetsinsatsen på 800 – 900 timmar vilket ju är rätt mycket för en båt som i princip saknar inredning. Det fick ju inte bli för dyrt heller så kölen togs från en upphuggen träbåt, vinschar, rulle och diverse

beslag hade jag brandskattat 174:an på innan försäljning och seglen syddes av gästens pappa. Ändå blev det ju i alla fall mycket dyrare än vad jag tänkt mig – bara skruv, bult och lim kostar astronomiska summor och är grejor man lätt glömmer att budgetera för.



SM 2007, foto Mats Åhlander

Konsten att slippa uppmärksamhet

Debuten med 268 Sjöfröken II skedde hösten 1999 på SSS höstregatta på S Björkfjärden i Mälaren. Vi hängde med hyggligt och förhoppningarna var stora inför 2000. Men en skilsmässa kom i vägen (samband med båtbyggandet?) och först 2001 skedde SM-debuten och resulterade i en 9:e plats. Sen dess har vi kört alla år utom 2010 (då ett bröllop kom i vägen – dock inte mitt eget) och vi har hela tiden legat högt upp i resultatlistorna utan att någon gång kunna knyta ihop säcken och vinna ett SM.

Tre gånger har vi lett inför sista två seglingarna (vi kör normalt 8 seglingar på ett SM) men alla gångerna har det gått åt skogen – oftast efter katastrofala taktiska misstag under sista seglingen. Men bland alla fjärdeplatser (5 stycken de senaste 10 åren) har vi i alla fall snott hem en silvermedalj (2007) och ett brons (2013). I år var vi dock åter nere på vår fjärde plats - vilket ju i och för sig är tryggt eftersom man ju slipper den jobbiga uppmärksamhet som kan uppstå om man hamnar på pallen ;-).

Perfekt för oss – hård vind, mycket kryss, trångt och bökiigt

Jag har alltså gjort mig känd som den där seglaren som nästan alltid är med i toppen men aldrig vinner men det finns faktiskt ett undantag från den regeln. 2007 blev vi nämligen totalvinnare i världens största inomskärskappsegling – Tjörn Runt. Bland 500 startande båtar slog vi till och tog en helt överlägsen seger med över 7 minuter på beräknad tid.

Det var en segling där de yttre förutsättningarna var perfekta för oss – hård vind på 12 – 15 m/s, mycket kryss, trångt och bökiigt – samtidigt som vi hade ett helt otroligt flyt i seglingen med en kanonstart, hela tiden rätt vägval och perfekta slag på vindskiftena. Genom att gå mycket nära land under hela den långa kryssen ner mot Åstol och Rönnäng så slapp vi det mesta av motströmmen, fick en del sjölä och slapp att segla i ”skitvind” från konkurrenter eftersom få vågade/kunde gå så nära land som vi.

Uppmärksamheten efter vinsten blev enorm – någon båt från ostkusten hade aldrig vunnit Tjörn Runt tidigare. Vi blev intervjuade i TV och tidningar, fick berättas om seglingen på båtmässan i Göteborg m.m.

Att vi lärt oss segla på Mälaren, byggt båten själva och att gastens pappa träcklat ihop seglen hemma på vinden ökade ju bara intresset (att det sen fanns en del sura västkustkommentarerna på vissa forum på nätet efter vår vinst är smällar man får ta).

Uppmärksamheten efter vinsten blev enorm – någon båt från ostkusten hade aldrig vunnit Tjörn Runt tidigare.

TBS satsar på segling

Fram till 2011 så kappseglade jag för min ”moderklubb” Ängby BK i Bromma men då vi har vår Omega 42 i TBS så tycker jag det känns bra att segla för TBS även i Neppare. Det är ju faktiskt rätt få klubbar som numera satsar så mycket på segling som TBS med både seglarskola och egna kappseglingsarrangemang.

Göran Haglund

Neptunkryssare 268 Sjöfröken II och Omega 42 SWE 303 Anandra

Verksamhetsberättelse från Seglingskommittén

Seglingskommittén har planerat och genomfört följande seglingar under säsongen med bra deltagarantal och fina seglingsförhållanden. Flera av klubbens medlemmar har i tillägg till klubbtävlingarna också deltagit i flera officiella kappseglingar såsom Lidingö Runt, Ornö Runt, Seapilot Two Star, Gotland Runt, (se bild) Hyundai Cup m.fl. med bra resultat och vi har fått tillskott av seglare som valt att kappsegla för TBS framför annan klubb. Året 2014 kan som helhet (med vissa undantag) summeras som en perfekt båtsommar med mycket sol och värme, men på tok för lite vind under våra seglingsaktiviteter.

- Tolv onsdagsseglingar är genomförda med bra deltagarantal. Korv med bröd alt. ärtsoppa serveras efter varje segling för att främja sammanhållning och utbyta erfarenheter.

Under en onsdagssegling i september hade vi även Tyresö Närradio ombord som gjorde ett reportage som kan avnjutas på deras hemsida alternativt klubbens facebook.

- Tävlingen "Sommar natt" i juni fick i sista stund ställas in då det blev stormvarning (även inomskärs).

- Den årliga kräftskivan 15 augusti arrangerades i år av Seglingskommittén och genomfördes traditionsenligt med härlig underhållning och dans till "Kalasorkestern" med medlem Bernt Johansson som koordinator.

- Klubbkappseglingen "Kräftköret" arrangerades lördagen 16 augusti med 12 deltagande båtar. Lagom vindar med bättre väder i skärgården än i Vissvas. Tipspromenad anordnades vid Sälskär där bad, kvällsaktiviteter och ost & vin förgyllde tillvaron.

- Åland Race genomfördes 18-20 september med 25 startande båtar. Varmt väder, men lite dåligt med vind. Alla kom dock både till och från Mariehamn och förutom segling bjöds på mycket socialt umgänge. Flera av Stockholms bästa seglare deltar i denna tävling vilken vanns av Göran Ricking, TBS.



För Seglingskommittén /Leif Johansson

N 58° 54,0' E 17° 57,4'

Var är vi någonstans? Ja inte så långt ifrån Tyresö. Här finns en av de största gästhamnarna i vår närhet och platsen är Nynäshamn. Hit åkte vi, dvs undertecknad och make Sölve, med båten en vacker septemberdag för att se och uppleva den ganska nyligen ombyggda gästhamnen.

Det var förstås inte så mycket båtar på plats så det var bara att välja var vi skulle ligga (bland de 300 gästplatser som hamnen har). Riktigt utanför säsong var det ju inte för vid inseglingsleden låg ett stort kryssningsfartyg till ankars och små "skyttel"båtar körde turisterna till och från land. Kanske skulle de ta en tur in till Stockholm landvägen.

valde en plats i inre delen av hamnen, nedanför de bodar som är så karaktäristiska för hamnmiljön.

En ståtlig byggnad som syns tydligt vid inseglingen är den ganska stora kyrkan som ligger på en klippa en bit ovanför hamnen. Hamnkontoret/turistbyrå är öppen året om och lätt att hitta längs med kajen.



Den långa piren som är utbyggd ger ett väldigt bra skydd för vågor och vind i hamnen nästan hur det än blåser, och den kan också användas för förtöjning. Vi

Vad kostar det då att ligga här? Utan el kostar det från 240-300 kronor under juni till aug och då ingår tillgång till dusch och bastu om man säger till i receptionen och det fungerar med hjälp av

ett kodlås. Övriga tider är priser 150 kronor. Vid vårt besök var det snyggt och välstädat och även toaletterna, som ligger i anslutning till duscharna, kändes bra.

I hamnbodarna finns alla möjliga aktiviteter, även om restaurangverksamhet är det som dominerar. En del av bodarna för t.ex. hantverk och glass har bara öppet under sommaren och resten av året är de helt stängda eller har öppet några dagar i veckan, vanligtvis i samband helgen. En fin liten fiskafär har öppet året runt och säljer lokala produkter (bl.a. rökt fisk) och restaurangerna har öppet hela året. På sommaren finns dessutom en restaurangbåt, Freja, som ligger i hamnen. Till affärscentrum i Nynäshamn är det gångavstånd om man behöver proviantera lite mer. **Vill man stanna några dagar** så finns det många utflyktsmål. Bl.a. en tryffelabrik och ett bryggeri som kan vara värda ett studiebesök. Eller varför inte ta en tur med segway.

Eftersom vi hörde att det hade varit mycket båtar på besök den gångna sommaren ringde jag till turistbyrån för att få lite information. Den största båten som besökt hamnen den här säsongen var briggen Tre Kronor och den båt som kom längst bort ifrån kom från Australien. 8000 båtätter ungefär betyder 20-24000 gästnätter i hamnen. Inte illa! Jag frågade också om det hade varit några problem med el- resp. vattenför-

sörjningen, men efter en utökning och ombyggnad från förra sommaren har det fungerat ganska bra.

Vad finns då att tillgå i gästhamnen? Jo bl.a. båtbottentvätt, tvättstuga, färskvatten, sopstation, Wifi, pumpoutstation för latrin, bensin och diesel.

Jag tycker att Nynäshamn och gästhamnen är väl värt ett besök som omväxling till att ligga och njuta i en naturhamn. Prova själva.

text Ulla Larsby

foto Nynäshamns gästhamn

Mail i skräpposten?

Några mottagande mailservrar har klassificerat mail som skickas från oss via Båtunionen som skräppost. I några fall filtreras mailen in i mottagarens skräppostkorg. Enstaka mailservrar har helt filtrerat bort dessa mail som då inte ens når mottagarens skräppostkorg.

För att minska risken för att mailet ska fastna i mottagande servers skräppfilter, ber vi er att lägga klubbens emailadress i emailklientens kontaktlista.

OBS! Har meddelandet klassificerats som "Skräppost"? Markera meddelandet som "Ej skräppost", så kommer det fortsättningsvis att skickas direkt till inkorgen!

Kjell Fridlund, vår nya hamnkapten

Kjell Fridlund har i år ersatt Ola Bergström som hamnkapten. För många är hans namn bekant då han är känd i kommunen bland annat för sitt engagemang i Trollbäckens Egnahemsförening.

Vad gör en hamnkapten?

–Jag samordnar det som behöver göras när det gäller hamnar och bryggor tillsammans med vice hamnkaptenen, de fyra bryggbasarna, bojåtgångsgruppen och den elansvarige på klubben. Jag försöker arbeta framsynt och förbättra det som går att förbättra.

Hur kom det sig att du tackade ja till att vara hamnkapten?

–Roffe Strömer som varit hamnkapten tidigare värvade och övertalade mig. Han har också varit min mentor i detta. Har jag ett problem som jag undrar över så kontaktar jag alltid Roffe. Han är väldigt saklig och duktig.

Har du några visioner som hamnkapten?

–Ja, jag vill gärna att vi bygger en skyddande L-formad brygga bortom brygga 4 i Vissvass. En idé som jag från början fått från Roffe Strömer. Vi får varje år skador på både båtar och bryggor på grund av vårt utsatta läge. Då kunde denna nya brygga skydda de andra bryggorna när det blåser och ofta är stora vågor söderifrån.



Vid Storängen har det hänt mycket under många år, men i Vissvass behöver det idag satsas mer. Vi borde utveckla möjligheterna i Vissvass nu när Tyresö kallar sig för en skärgårdskommun. Invånarna i Tyresö har inte samma möjligheter att få båtplats och komma ut i skärgården som i t.ex. Haninge, Nacka och Värmdö. Vi borde se över de möjligheter vi har i Tyresö att bli en bättre skärgårdskommun för flera.

Vad är bäst med TBS?

–Jag själv anser att vi är den bästa båtklubben i Tyresö om man jämför med de andra båtklubbarna. Det har varit en mycket aktiv framåtsträvande båtklubb under alla de år jag varit med. Vårt läge i Vissvass är också helt fantastiskt och unikt. Det är det bästa läget i kommunen eftersom man kommer ut direkt i skärgården när man passerar Bagarsundet.

När jag var utan båt i tolv år och sedan kom tillbaka med båt 2006 såg jag vad som hade hänt vid Storängen där man tagit bort alla gamla kranar med mera. Jag märkte tydligt hur klubben hade utvecklats. Det har hänt så mycket positivt under åren!

Skeppare: Kjell Fridlund, medlem sedan 1982. F.d. företagskonsult, byggkonsult.

Besättning/delägare: Sonen Andreas Fridlund.

Båt: "The Flow", Comfortina 32, brygga 1 i Vissvass.

Uppmaning till klubbmedlemmarna?

–Var inte rädda för en fortsatt utveckling inom TBS! Vi i klubben har varit fantastiska i många år. Låt oss fortsätta att tänka framåt! Vi ska inte se "miljöhoten" som hot utan vi ska se kraven som kommer på bottenfärger, båttoaletter m.m. som möjligheter att få en ännu finare och renare skärgård.

B

SVERIGE

PORTO
BETALT

TBS på Tyresöradion!

Under september och oktober hördes flera program på Tyresöradion 91,4 MHz som handlade om klubbens seglingsverksamhet. Det var Gunnel Agrell-Lundgren som bland annat gjorde ett reportage från en onsdagssegling och intervjuade seglingssektionens ledare Leif R Johansson ombord på hans båt. Leif berättade om Sommarnatt, Ålands Race och onsdagsseglingarna.

I våras sändes också ett reportage från klubbens sjösättning där flera klubbmedlemmar blev intervjuade om sina båtar, utrustning, sjösättning och sommarplaner.

Programmen finns att lyssna till i efterhand på www.tyresoradion.se



*Leif R Johansson
under en onsdags-
kappsegling.*

Bli vän med TBS på Facebook

Finns vi på nätet så finns vi förstås även på Facebook. Gå med du också och se vad dina klubbkompisar har för sig.