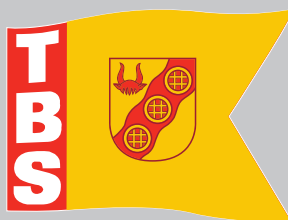


Saxat från vår nya Facebook-grupp...



TBS-nytt
nummer 2 hösten 2017



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

Innehåll

Nya vinklar på planen	4
Hamnsektionen – den borde sova gott så här års	5
TBS Seglarskola växer	6
SOS valberedningen!	8
El vid varvet?	8
Boka sjösättning	8
Försäkringsavgifter	8
Din bottenfärg	8
5 frågor till en nyckelperson	9
Seglingssäsongen 2017	10
På kanalbåt i Frankrike	12
Hur ska du palla upp din båt?	15
Åland Offshore Race	16
Tyrbjörn uppskattar attityden i klubben	22
Vår Facebook-grupp har redan 190 medlemmar	24
Kallelse till höstmöte	24

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 Lars Wadle

070-635 49 02, varvschef@trbs.se

Vice varvschef Jörgen Engberg

070-355 63 99, vicevarvschef@trbs.se

Hamnkaptén Kjell Fridlund

073-312 25 50, hamnkaptén@trbs.se

Maskiner/teknik Stefan Hermanson

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

Intendent, miljösvarig Morgan Nilsson

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

Seglingskommittén Leif R. Johansson

070-793 17 03, segling@trbs.se

Klubbkommittén och motor

Patrik Sjölander 073-526 19 17, motor@trbs.se
klubbmastare@trbs.se

Information och registeransvarig

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, Erik Jönsson 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

Sverige är unikt med sitt föreningsliv. Det finns över 200 000 föreningar och det sägs att cirka 80 % av alla svenskar är med i minst en förening. Trollbäckens Båtsällskap är en av dessa ideella föreningar med runt 650 medlemmar.

Vi erbjuder en samlingsplats för likasinnade.

Vi tillhandahåller inte bara båtplatser sommar och vinter utan har också en ungdomsverksamhet, utbildning inom sjömanskap mm. TBS är en plats där många kan hålla på med sin hobby och delta i ett socialt sammanhang. Allt detta är möjligt tack vare alla våra funktionärer.

Hela vår verksamhet bygger på dessa frivilliga krafter där många lägger åtskilliga timmar och stort engagemang på klubbens verksamhet.

Vi måste vara rädda om dessa fantastiska eldsjälar som lägger ner så mycket tid av sin fritid. Om ingen vill göra jobbet så kommer båtarna varken upp eller ner i sjön.

Ibland passar inte våra beslut och regler alla men vi måste följa dem. För föreningens skull. Om man vill få till förändringar är det enklast att engagera sig och ställa upp som funktionär.

Vi måste värna om vår fina förening, alternativet är en kommersiell marina med minst dubbla avgiften. En båtparkering helt enkelt.

Ge våra duktiga funktionärer lite uppmuntran! Utan dem finns inte TBS.



*Björn Andersson
ordförande*

PS: Titta på youtube där Ann Sandin-Lindgren har lagt upp en instruktionsfilm: *Hur går upptagning till på TBS.*

Ann har lovat att återkomma med fler filmer framöver.

Filmerna kommer du att kunna hitta på trbs.se under Hamn och Varv/Instruktionsfilmer.

Nya vinklar på planen

Första fasen är genomförd med anvisade platser och trettio graders vinkel. Höstens upptagningar enligt det nya upplägget har i huvudsak fungerat som tänkt. För några enstaka har det blivit lite ”strul” vilket vi beklagar. Efter fotografering av området med drönare och utvärdering har vi konstaterat att vi kommer behöva göra en del justeringar av platserna. Det arbetet kommer att starta efter sjösättningarna i vår.

Vår uppfattning är att det är många som är mycket nöjda med anvisade platser. Ett problem som vi kommer att få vid sjösättning/upptagning är parkering för våra bilar vilket vi förutsätter att vi helhjärtat hjälps åt med till våren så att våra slamkryparförare får en dräglig tillvaro och inte riskerar skada någons bil. Tänk på hur du parkerar samt lägg uppgift om telefonnummer i framrutan!

Tanken med anvisade platser är att man ska ligga på samma plats år efter år, om man inte byter båt. Fördelen att köra på vardagar är att vi minskar arbetsbördan för slamkryparförarna och ger medlemmarna större valfrihet. Rent spontant så har vi fått många kommentarer av medlemmar som har uppskattat att ta upp båten under veckorna.

Vi vill tacka alla funktionärer som har lagt ner ett antal heldagar med att placera ut vaggor, det har varit ett jättejobb. Vi är övertygade om att vi kommer ha igen det vid fortsatta upptagningar och sjösättningar.

Inför nästa års upptagningar rekommenderar vi från varvsledningen starkt att alla lägger några hundralappar extra på brädgården och köper regler i lite olika dimensioner. Vi har tyvärr även i höst sett ruttet pallningsvirke där båtarna sjunkit igenom och fått lyftas om. Många har också saknat tillräckligt med eget virke och fått springa runt och leta/låna. Allt sånt tar extra tid i onödan. Så om det fungerar bättre nästa höst blir upptagningsdagarna kortare för både funktionärer och medlemmar.

Ett stort tack till Conny Sparwarrrt som har ombesörjt att våra hus har blivit målade.

*Lasse Wadle, varvschef
Jörgen Engberg/vice varvschef*

Hamnsektionen – den borde sova gott så här års

Men verkligheten är precis tvärt om.

Juni, juli och augusti vill vi också ha semester. Det är därför vi har båt. Vår egentliga verksamhet startar i mitten av torrsättningssäsongen för att vintersäkra hamnarna under oktober och november för att sedan planera för nästa års bryggplatser under december och januari. Justeringar och underhåll inför kommande sommar utför vi under februari – april, med mål att det ska vara klart när sjösättningen börjar. Vi vill ju också sjösätta.

Men utöver det traditionella funktionärsarbetet tillsammans med medlemmarnas arbetsplikt m.m., arbetas det än mer med att planera för kommande behov och uppgradering av hamnarna i Storängen och Vissvass till det snart nya 20-talets nivå. Det kostar att halka efter. Båtplatserna på Storängsbryggan planeras att läggas om i sin helhet inför nästa säsong – sådant behöver göras ungefär vart 10:e år, vi kompletterar även med 10 M Y-bommar.

IVissvass handlar det inte enbart om hamnen – utan om hela parkområdet, Torpet och Ladan med kringliggande natur och markområden samt den stora parkeringen och Vissvassvägen in till vändplan (för av- och pålastning).

Det akuta har blivit el-installationerna i Vissvass som till 90, kanske 110 % slagits ur. Har ni märkt det? Nya el-installationer är på gång – och det gäller allt från ny matarledning från Vattenfall, till nya installationer från vändplan, belysning på Vissvassvägen, el till bommen, belysningen utmed gångstigarna till brygga 1 + 2 + 3 + 4 (+L 5) och upp till Torpet och Ladan samt till alla bryggor inkl. el-uttag. Allt detta kostar...

Det viktigaste i Vissvass är därefter att få till en SÄKER HAMN som skyddar människor, båtar, Y-bommar och bryggor. Under 40 år, 1978 – 2018, har detta diskuterats. Ca 35 på södra sidan av brygga 4, samt de 18 yttersta på södra sidan av brygga 1 + 2 + 3 ligger mycket utsatt, speciellt vid angöring. Vissvass bör även planera för en intern trailerramp för medlemmar – det skapar frihet.

Från Länsstyrelsen Stockholm har vi år 2012 fått NEJ till att anordna säker hamn, men de kan nu tänka sig att förhandla om detta tillsammans med Tyresö kommun. Så nu ligger vårt hopp hos vår kommun och dess handläggare gentemot Länsstyrelsen. Vi vet att vi har vår egen kommun med oss på detta – så håll i er – det är dags NU – snart. Vi väntar på ett positivt beslut – så att vi kan agera framåt.

Kjell Fridlund för hamnsektionen

TBS Seglarskola växer

- på både längden och bredden!

Seglarskolan i år har haft de äldsta (längsta) eleverna sen vi startade och nästa år kommer vi återigen ha piratskola för de yngre (från 6 år). Seglarskolan har verkligen bredd; elever mellan 6-17 år! Vi ser också medverkan av föräldrar som en stor fördel och även syskon är välkomna.

Vi har i år haft cirka 25-30 seglare på vattnet och antalet Laserseglare ökar stadigt. Klubben har investerat och har nu fyra Laserjollar men många av eleverna har egna jollar. Nybörjaroptimisterna har varit något färre i år men å andra sidan har vi haft tre optimistseglare som har varit iväg och tävlat i Gill cup med framgång!

Våra stående inslag (förutom tisdagskvällarnas aktiviteter) som deltagande på onsdagsseglingen i Vissvass och Höstcupen med TBK har också varit uppskattat. På Höstcupen, som är en kappsegling mellan TBS och TBK, så knep vi både 1:a platsen (Tommie) och 2:a platsen (Albin) före TBK. På vårt eget KM var resultatet tvärtom med Alexander som 3:a. I Laserklassen kom en TBS:are på 1:a (Harry) och 3:e plats (Elias) på Höstcupen och på KM segrade Eskil, Elias tvåa och Jacob trea.

Vi har i år varit sju ledare. Vi har haft god hjälp av trevliga föräldrar och med stöd av ledare från TBK så har vi kunnat ha två Lasergrupper; nybörjare och en kappseglingsgrupp och två optimistgrupper; nybörjare och kappseglare grön även där.

Som alltid är vi mäktat imponerade av hur mycket barnen lär sig under en säsong! Välkommen att anmäla ditt intresse till Seglarskolan på hemsidan: www.trbs.se/segling/seglarskola-for-barn/anmalan-och-avgifter-2/seglarskoleanmalan

Eftersom vi breddar verksamheten till nästa säsong så är vi i behov av fler ledare. Så känner du för att vara seglingsinstruktör hos oss nästa säsong så är du hjärtligt välkommen. Kontakta ungdom@trbs.se eller Katharina 070 924 53 42.

Katharina Sparrwardt, ungdomssektionen TBS



SOS Från sammankallande i valberedningen!

På grund av avhopp från valberedningen behöver vi medlemmar se till att det väljs in nya kandidater på höstmötet. Så känner du att du själv, eller känner du någon medlem som kan ställa upp för val till valberedning så är du/ni hjärtligt välkomna till höstmötet.

Vill ni veta vad vi gör i valberedningen, kontakta mig så berättar jag mer.

Sammankallande valberedningen

Rolf Elwin, rolf.elwin@tykoflex.se, 070-692 49 56

Vad gäller när du använder el vid varvet?

- Tankning av el-/elhybridfordon får ej förekomma.
- All el som förbrukas för handverktyg, är att betrakta som normal elförbrukning och debiteras ej medlemmen.
- Kabel får enbart vara ansluten när arbete pågår och någon är närvarande.

För all övrig elförbrukning ska tillstånd av varvschef erhållas. Kabeln märks med numrerad TBS-bricka som erhålls av varvschef. Dessutom ska en ej nollställningsbar elmätare anslutas. Om dessa kriterier inte är uppfyllda dras kabeln ur. Varvschef ska kontaktas innan förbrukningen påbörjas.

För att underlätta batteriladdning och administration kommer inga omärkta kablar att dras ur på fredagar, lördagar och söndagar

*Kontakta Varvschef per e-post
varvschef@trbs.se*

Boka sjösättning

Vi har infört nya rutiner gällande sjösättning 2018. Sjösättningen måste bokas på samma sätt som torrsättning. Scheman finns för sjösättning måndagar, sjösättning lördag-söndag och sjösättning av trailerbåtar på onsdagar.

Försäkringsuppgifter

Kontrollera att du har rätt försäkringsuppgifter noterade hos Båtunionen. Vi behöver information om försäkringsbolag och nummer.

*Uppgifterna mailas till
tbsregister@trbs.se.*

Din bottenfärg

Du har väl inte glömt att uppge vilken bottenfärg som funnits på båten under 2017. Uppgift om bottenfärg anmäls på Båtunionen ”Schema Uppgift om bottenfärg 2017”

5 frågor till en nyckelperson

Bosse Rydberg är nyckelansvarig i TBS. Han är 57 år och bor i Fårdala. I botten är han tonsättare men arbetar nu mest som administratör inom musiklivet. Tillsammans med sin fru har han en Hallberg-Rassy Rasmus 35 från mitten av 70-talet. De blev medlemmar i TBS för cirka 15 år sedan, och Bosse har varit funktionär i 6-7 år. Han körde slamkrypare under några år, men en avsliten hälsena har nu satt stopp för det.

Vad gör en nyckelansvarig?

– En nyckelansvarig håller reda på alla nycklar och lås, vem som har vilken nyckel och i vilka lås nyckeln ska fungera. Systemet omfattar nu 60 låscylin drar och 675 nycklar som administreras via Internet med en särskild programvara. Och sedan gäller det att se till att de som ska ha en nyckel får den så fort som möjligt.



Vad bör medlemmarna veta om nycklar?

– I varje nyckel och lås sitter små minnen som aktiveras elektroniskt genom att nyckeln förs in i låset. Som alla säkert märkt så kan det ibland vara trixigt att få nyckeln att fungera, men om man skjuter in den lagom bestämt och med jämn fart så brukar det gå bra.

Har vi ett bra nyckelsystem?

– Det är ett mycket bra system när det gäller att hantera många nycklar och lås. I traditionella låssystem är det lätt att nycklar kommer på avvägar och hamnar i fel händer utan att man kan göra något åt det. I vårt system kan en nyckel lätt blockeras utan att vi har fysisk tillgång till den.

Är det ett betungande uppdrag?

Nej, det kan jag inte påstå, även om det ibland krävs några timmars arbete i veckan.

Hur känns det att ha detta förtroende?

Det är givetvis kul att få vara en nyckelfigur i föreningen!

Seglingssäsongen 2017

Antalet soltimmar under sommaren 2017 går nog inte till något historiskt rekord, men trots det så var det torrt och ganska lite regn. Seglingsmässigt så har klubbens seglare varit väldigt aktiva och vi har sett många nya deltagare på våra onsdagsseglingar där vi ofta haft runt 15 deltagande. På dessa båtar seglar cirka 50-talet personer som ser dessa aktiviteter som ett viktigt avbrott i vardagen och ett trevligt sätt att umgås med klubbmedlemmar.

Genom våra regelbundna seglingsaktiviteter med onsdagsseglingarna som bas genomförs från tidig vår till sensommar tävling under lättsamma former där vi lär oss att hantera båt och besättning med lite extra utmaningar.

Flertalet TBS-seglare har bl.a. deltagit i Lidingö Runt, Ornö Runt, SeaPilot TwoStar, ÅF Offshore Race, Hyundai Cup, Kräftköret och Åland Offshore Race med fina placeringar i många av tävlingarna. Vi har kul, stärker varandra och hejar på alla klubbseglare vilket stärker klubbkänslan och teamandan.

Kräftskiva med TBK

Den traditionella kräftskivan i ladan lockade cirka 80 personer, med nya gäster från TBK, vår grannklubb som uppskattade festen extra mycket. De deltog sedan på den efterföljande seglingen dagen efter.

Kräftköret med 12 deltagare där klubben både seglar tillsam-

mans och har tipspromenad med samkväm ute i skärgården var uppskattad som vanligt trots regn på morgonen och vindar på mellan 12-17 m/s. Väl i hamn hade vi helt lä och många behövde vila upp sig och svalka sig med dopp efter denna tuffa dag. Extra kul med både ungdomsbåt och TBK'are som deltar.

Seglingssektionens höjdpunkt

”Åland Offshore Race”, näst sista helgen i september samlade 41 startande båtar, vilket är rekord på många sätt både i antal båtar och besättning (195 st) som skall få plats på restauranger.

Till skillnad från förra årets svaga vindar fick vi i år känna på rak NO motvind i 8-11 m/s. Endast en mindre båt valde att inte gå över Ålands Hav, vilket var klokt och visar på bra sjömanskap. Andra båtar gick på grund, seglade på Södermöja i mörkret och skörade segel och skotskenor.

Väldigt trötta väntade bastu, bortförklaringar och en härlig kväll på restaurang "Nautical".

Returseglingen över Ålands Hav blev i år otroligt fin, med spinakersegling hela vägen i lagom vindar och stundtals lite sol, dock varmt och skönt. Blidö Hamnkrog bjöd oss på en fantastisk middag

med kareoke och underhållning in på småtimmarna. Årets totala vinnare av ÅOR blev First 36.7 Pro4u, ett seglarteam som vunnit Gotland Runt och EM, men team Göran Ricking från TBS med sin X-362 var inte långt efter vilket visar att klubben har bra potential.

För Seglingssektionen / Leif Johansson



*Totaltvåan i TBS-mästerskapet Johan Lindskog i First 36,7 Mia T.
Fotograf Göran Haglund*

På kanalbåt i Frankrike

Allmänt om Europas kanaler

Kanaler har konstruerats för att skapa gen- och transportvägar sedan lång tid tillbaka. Idag kan man bland annat ta sig på kanaler från Östersjön/ Nordsjön till Medelhavet och Svarta havet samt mellan Medelhavet och Biscayabukten. Många av dessa rutter är en kombination av att åka på floder och i kanaler. Idag har kanalernas betydelse för kommersiella transporter minskat och vissa kanaler används uteslutande för turisttrafik.

Vår resa

Vi har valt att färdas med hyrbåt på kanaler i Bourgogne. Förra året åkte vi på Canal du Nivernais som konstruerades i slutet av 1700-talet och byggdes för att frakta ved till Paris. Den kanalen knyter ihop floderna Loire och Seine. Årets resa gick på Canal du Bourgogne som är 242 km lång. Vi åkte knappt halva sträckan och passerade 51 slussar. Det gör c:a 20 km per dag och 8-9 slussar per dag, så det är ingen stress. Hastigheten är begränsad till 8 km/t.

Vi tog tåget från Paris till en av uthyrningsföretagets baser, i Montbard. Där kunde vi bunkra båten i en näraliggande supermarket. Vi



planerade för frukost och lunch ombord och normalt middag i land. Det är dock viktigt att bunkra även åtminstone en middag. I Frankrike kan man ha otur och komma till en ort där allting är stängt just den veckodagen.

Dagsetapperna planeras utifrån en kanalguide där förutom navigatorisk information även finns information om gästhamnar, sevärdheter och shoppingmöjligheter. Bagerier, för frukostbrödet, hittar man överallt, men det kan vara svårare med mataffärer.

En typisk dag kastar vi loss efter frukost, vid cirka 09.30. Sedan kör man fram till 12.00 när slussarna stänger för lunch. Då kan man med fördel förtöja längs kanalbanken och avnjuta sin skinka, ostar, grönsaker och frukt, gärna nersköljt med något lokalt vin.

Efter lunch fortsätter färden några timmar, fram till dagens mål. Slussarna är öppna till kl 19.00 men man behöver sällan utnyttja hela eftermiddagen. En dag låg vi stilla hela eftermiddagen och cyklade runt och besökte vingårdar.

Resan avslutades i Joigny där vi tog tåget tillbaka till Paris.

Praktiska tips

När man planerar sin resa får man först bestämma sig för vilket område man vill fara i. Sedan måste man fundera på hur man enklast ska ta sig till och från baserna. Vi har valt att flyga till Paris och sedan ta tåget, max tre timmar.

Man kan välja att hämta och lämna båten på samma ställe eller att köra "one way". Det senare får man normalt betala extra för. Vi har valt



”one way” och att köra medströms, alltså att slussa ner hela tiden. Det är både enklare och snabbare.

Hyr gärna en båt med ”flybridge”. Det är skönare att sitta ute och man ser så mycket bättre.

Slussarna är bemannade och hjälper man till går det snabbare.

Båtuthyrningsföretagen hyr normalt också ut cyklar. Det är inte dumt att ha med cyklar ombord. Dels för att ta sig till bagerier och affärer och dels för att kunna göra utflykter till sevärdheter och vingårdar. Längs de kanaler vi har åkt finns det också cykelvägar, vilket gör att delar av besättningen kan cykla halva dagen om man vill.

Det finns inga krav på kompetens hos den som hyr båten så länge den är under 15 m.



Länkar

Uthyrningsföretag

www.locaboat.com (det företag vi hyrt genom)

www.leboat.com

www.french-waterways.com/boating-holidays-vacations/hire-boating-holidays/

Annat

www.carte-fluviale.com/en/ (kanalguider och kartor)

www.vnf.fr

(franska kanaler)

Det finns också böcker som beskriver kanalfärder och förstår en hel del på nätet. Googla när ni planerar er resa!

Tomas Kilström

Hur ska du palla upp din båt?

Här följer några goda råd:

- Båtar med bockar behöver pallningsvirke att lägga under bockarna. Det är direkt olämpligt att bygga upp med virke på bocken. Det ska bara finnas en regel mellan båt och bock. Övrig pallning ska göras mellan mark och bock.
- Segelbåtar som har kölpallning direkt mot mark behöver rejäla långa reglar som fördelar ut belastningen över en större markyta för att minska risken att båten och pallningen sjunker och sidostöttningen trycks in i skrovet.
- För de som kompletterar vagga eller bockar med stöttor av typ Tyresö eller Seaquip är det rekommenderat att man använder plattor under benen som fördelar marktrycket över en större markyta. Detta på grund av våra markförhållanden.
- Det är alltid båtägarens ansvar att båten lyfts, ställs av, pallas och stöttas korrekt och säkert.

Nyordning vid varvet - fasta platser och lite snett.



Åland Offshore Race med Omega 42 Anandra

Åland Race – som numera heter Åland Offshore Race – seglades i år för 31:a gången och samlade ett rekordstort fält på 40 båtar. För vår del på Anandra så var det sjätte året i rad vi var med. Årets segling blev för vår del inte lika äventyrlig som den första 2012 som vi fick bryta (se artikel i TBS-nytt nr 2 2012 – finns på hemsidan) men inte långt ifrån.

Med ombord var det vanliga gänget bankappseglare från Neppare och skärgårdskryssare, Per, Micke och Bertil. Väderprognosen var rätt OK med klart väder och vindar kring 8 – 10 m/s. Vindriktningen var dock inte så rolig – O till NO – dvs. rätt i näbben i stort sett hela sträckan. Visserligen har vi en bra kryssbåt men det är rätt jobbigt att ligga och slå bland en massa andra båtar mitt i natten i trånga farleder. Kl. 20.27 var vår starttid och vi var som tur var ensamma om att starta den tiden – det kan annars vara rätt trångt på startlinjen mellan styrbords- och babordsprickarna vid Östra Stendörren. Avståndet mellan prickarna är även dagtid rätt litet och på natten när man inte ser dem ordentligt känns avståndet ännu mindre.



Ombord på medtävlande Johannes Odgrens båt. Fotograf, Vytautas Petrauskas.

40 båtar på pinkryss

Starten gick bra men ovanan att segla på natten gjorde sig snabbt påmind och vi hade svårt att få fart på båten. Är man van vid att segla genom att nästan bara titta på tell-tailsen i focken så är det svårt att helt förlita sig på instrumenten för att hitta rätt balans mellan höjd och fart. Vi blev också rätt snabbt omseglade av TBS-suveränen Valkyria i lä som startat två minuter efter oss och sånt är ju aldrig kul. Men så småningom så fick vi i alla fall fart i båten och började hålla ungefär jämna steg med båtarna runt omkring oss.

Hela vägen upp mot Möja var det pinkryss med lite längre slag för styrbord än för babord. Med 40 båtar som kryssade uppåt i mörkret gällde det verkligen att ha koll på lanternorna för att se om det kunde föreligga risk för kollisioner. En stor hjälp är då att kunna se andra båtar med AIS på GPS-plottern.

Mindre bra är de masttopps-lanternor som en del använder och som i och för sig är

tillåtna men rätt svåra att se om det sitter 15 – 20 m upp i luften. Det är tillräckligt svårt i alla fall med avståndsbedömningen utan denna typ av lanternor. Vi kryssade dock på i mörkret (många slag blev det) och när vi kom uppåt Kanholmsfjärden var det dags för första man ombord (Bertil) att gå och knyta sig för att sova ett par timmar.

Att tömma färskvattentankarna inombords...

När Bertil slaggat färdigt och kliver upp ur kojén får vi höra ett rop nerifrån ruffen när han satte ner fötterna från kojén:



*TBS-mästaren Göran Ricking i X-362 Sport Valkyria
Fotograf Göran Haglund*

– Det är vatten på durken! Hela kölsvinet är fullt!

Han upptäcker sen att vatten rinner från blandaren vid diskhon. Avloppet är visserligen öppet men det hjälper inte när locket ligger över diskhon utan vattnet fortsätter ner på babordssidan bakom pentryt. Vi håller alltså på att tömma färskvattentankarna inombords! Han stänger naturligtvis snabbt kranen och sen är det bara att sätta igång att pumpa. Detta går dock inte så bra i början då det visare sig att silen till pumpen snabbt sätts igen av hundhår (vi har normalt familjens två labradorer med ombord som faller konstant). Snabb rensning alltså och sen blir det snart torrt i kölsvinet. Det här har ju tagit lite energi från seglingen förstås men ingen större skada verkar vara skedd. Men bara några minuter senare (när vi slagit) och nästa man ska ner och slagga så kommer samma utrop igen om fullt kölsvin och vatten på durken!

Nu blev vi lite nojiga och sätter igång att kolla alla genomföringar i pentry, toa och självlänsar men ingenstans verkar det läcka. Smakprov tas på vattnet men med salt på fingrarna så är det svårt att avgöra om det är sjö- eller färskvatten. Ny läns-pumpning (och rensning av silen) och sen är det torrt igen. Även om vi förstår att det måste varit vatten från läsidan som runnit ner i kölsvinet vid senaste slaget så känns det ändå lite oroligt att ge sig utomskärs med ett ev. okänt läckage ombord. Vi överväger därför att bryta innan vi kommer ut på havet men bestämmer oss ändå för att vänta en halvtimme och pejla kölsvinet efter en halvtimme och fatta beslut då. Tack och lov så har det bara stigit några cm när vi kollar igen och vi fortsätter alltså ut på havet norr om Tjärven.

Kanske borde vi tagit in ett rev...

Sen följer ett långt styrbordsslag som för oss uppåt Eckerö och alltså en bra bit norr om Marhällan syd om Mariehamn där vi har en rundningspunkt. Hit har det väl gott hyfsat även om det stampat en del i sjön som nu blivit rätt grov. Vinden har också ökat till ca 10 m/s och kanske borde vi tagit in ett rev för att få mer tryck i storen. Men här gör vi ett stort strategiskt misstag. I stället för att fortsätta in under land och få sjölä så tror vi att vi ska kunna ligga upp Marbådan för babord redan nu och riskera att gå för långt om vi fortsätter in mot land. Vi slår alltså till babord och får genast besvärligare sjö emot oss som sänker farten med ca 1 knop. Och i stället för att slå tillbaks in mot land så fortsätter

vi mot sjön och tappar också massor i höjd och är inte i närheten av att ligga upp Marhällan. Så småningom inser vi vårt misstag och vänder in mot land men då har vi redan tappat massor mot våra konkurrenter som fortsatt längre på styrbordsslaget.

Nästa motgång...

Plötsligt smäller det till i focken och halshornet åker upp. Sömmarna som håller webbingbanden i halshornet har gått av allihop och banden sitter ensamma kvar i schacklet vid däck. Det är naturligtvis inget annat att göra än att snabbt falla av till läns för att kunna rulla in seglet utan att förstöra det ytterligare. När det är gjort och focken surrad ordentligt så slår vi ut revet och börjar kryssa mot Marhällan igen på bara stören. Vi kommer visserligen framåt men inte går det fort inte. Dags att ta fram den hårdvindsflock som vi fått omsydd hos segelmakaren bara två dagar tidigare. Jag hade testat den på onsdagen men ingen annan hade sett seglet tidigare så det tog en liten stund att få upp den. Sen gick det betydligt bättre även om vi tappade ca 1 knop i fart jämfört med när vi seglade med focken. Vi lyckades i alla fall komma i mål på en 18:e plats i SRS A vilket väl var hyggligt med tanke på omständigheterna.



Skepparmöte i Mariehamn inför returracet med Per Englund och Leif R Johansson på podiet. Fotograf Göran Haglund

Väl i hamn i Mariehamn kunde vi konstatera att halva kylboxen var fylld med vatten från kranen så att maten flöt omkring. Det mesta var dock plastförpackat så det var ingen större fara. Värre var att själva boxen lagt av vilket kanske inte var så konstigt då kompressor m.m. legat under vatten. Får väl se om den möjligen kan hosta igång igen så småningom?

Efter välbehövlig vila, bastu och öl (och några whisky) var det dags för regattamiddag med prisutdelning på restaurang Nautical. Trevligt som vanligt och alla fick del av det fina prisbordet med gåvor från seglingens sponsorer.

Nu vänder det

Vindprognosen inför lördagens race från Mariehamn över till svenska sidan var att det skulle blåsa från O ca 4 m/s. Det lät ju bra för oss med medvind eftersom vi ju inte hade någon fock att hissa upp (vi hade gjort ett försök att laga focken men att sy i ett halshorn utan en rejäl symaskin är omöjligt). Starten drogs ut till Marhällan eftersom det var tunt med vind inne i hamnen och mållinje blev vid Ålandskobb strax utanför Furusund.



Spinnakrar efter starten av returracet.

Fotograf Göran Haglund

Vi fick en bra start med fullt drag i spinnakern redan från början. På Ålandssidan var det rätt brant slör som bar direkt mot Tjärven så vi såg ingen anledning att krångla till det genom att göra någon under- eller överbåge utan höll kortaste vägen mot Tjärven. Vi upptäckte rätt snart

att vi hade bra fart i båten och började plocka båtar som startat tidigare. Farten låg för det mesta mellan 7 och 8 knop i en vind som var lite kraftigare än vad som prognostiserats. Närmare Tjärven så öppnade vinden upp lite grann men vi gick lika bra jämfört med andra båtar som när det var brantare. När vi kom in i Furusundsleden blev det så småningom plattläns och vi kunde försiktigt börja skära lite grann. Vi plockade hela tiden på båtarna framför oss och till slut var det bara fyra båtar kvar. Ingen båt bakifrån hade heller kommit i kapp och vi började inse att det här såg riktigt bra ut. Vi kom visserligen inte ifatt de fyra första i mål men vi var hack i häl och vi förstod att vi rimligen måste ligga med i topp.

Vi plockade hela tiden på båtarna framför oss och till slut var det bara fyra båtar kvar.

I gästhamnen vid Blidö Hamnkrog – där middag och prisutdelning skulle vara – kan man bara ligga långsides brygga så här gällde det nu att positionera sig för att kunna sticka hemåt tidigt på söndagen utan att vara instängd. Här var det naturligtvis en nackdel att ligga först så vi ”bromsade” en del på slutet av inseglingen för att så småningom kunna lägga oss på utsidan av den vackra yawlen Carela. Sen blev det språngmarsch upp till den lilla bastun som vi visste snart skulle bli knökfull. En trevlig middag följde sen och vid prisutdelningen visade det sig att vi efter omräkning (det hade blåst mer än kalkylerat) faktiskt vunnit SRS A-klassen vilket ju var extra roligt när vi hade haft så mycket strul på vägen till Åland.

Till de som ännu inte testat att vara med på Åland Offshore Race kan jag bara säga att ni går miste om något verkligt kul och spännande. Nattsegling genom skärgården är en utmaning (speciellt om det är kryss hela vägen som i år) och blandningen av tävling och social samvaro i hamn, bastu och på krogen är väldigt tilltalande. Så ställ upp 2018 så vi blir ännu fler!

*Göran Haglund
Omega 42 SWE 303 Anandra*

Tyrbjörn uppskattar attityden i klubben

TBS-Nytt får tag på funktionären Tyrbjörn Birelius-Boström en sen söndagskväll i oktober efter att han kommit hem från en heldag på varvet. Det har regnat hela dagen och Tyrbjörn var på klubben för att ta upp sin egen segelbåt samtidigt som det var upptagning. När det ordinarie funkisgänget tog lunch så fick han som funktionär hjälpa till. Dessutom hjälpte han några att masta av så det blev en lång dag.

– Det blir ofta så men det gör inget. Men man får ju erkänna att man är rätt mör efter en hel dag. Det var kallt och man är ju blöt intill själen men det går ju bra när man kommer hem och blir varm igen, skrattar Tyrbjörn.



Tyrbjörn startade sitt båtliv när han var i 20-årsåldern och skaffade en motorbåt. Sedan blev det ett långt uppehåll innan han och frun Birgitta köpte segelbåt år 2000. Det var en Fingal, en gammal 27-fots kappseglare från 60-talet. Den hade de några år innan de bytte upp sig till en Hallberg Rassy Monsun 31 från -75.

Då höll de till i Åva båtklubb men när de bytte till en Malö 38 som var den drömbåt som de ville ha, så fick de inte vara kvar. Åva båtklubb har också slamkrypare men de har ramper som inte håller för mer än 6 ton och Malön var ett halvt ton för tung.

– När jag pratade med Klasse Klasson som då var varvschef för sex år sedan, så sa han att det behövdes funktionärer. Jag förstod att det fanns en lång kö till klubben och att det var lättare att få plats om man erbjöd sig att bli funktionär. Så då anmälde jag mig!

Skeppare Tyrbjörn Boström
Besättning Kaptenen Birgitta
Båt Malö 38 som heter Sunshine
Plats Brygga 2, nästan längst ut.

Tyrbjörn och Birgitta upplevde båda direkt att TBS var en mycket bra och välskött klubb med många trevliga människor. Och att det framförallt var ordning och reda.

– Folk ställer upp på ett annat sätt här. Det är inte lika mycket vi och dom i klubben som det är i många båtklubbar. I vissa klubbar så finns det ju en kärna av medlemmar som alltid styr och ställer och andra medlemmar betraktas som något nödvändigt ont. Så upplever de inte alls att det är i TBS.

– Det är så gott som alltid en bra attityd bland medlemmarna. De flesta medlemmar accepterar ordningen när vi tar upp båtarna. Blir det problem får man kalla på planbasen.

Som funktionär får Tyrbjörn göra det mesta precis som alla andra funktionärer.

– Jag ansvarar inte för någon speciell del. Vi gräver diken, kör slamkrypare och fixar med det som behöver göras.

Tyrbjörn jobbar till vardags som reservdelsmän och säljer reservdelar på Stockholms MC-Varuhus på Norra Stationsgatan. Eftersom han tidigare jobbat som motorcykelmekaniker tycker han inte att det är speciellt svårt att köra slamkrypare.

– Jag tycker om att köra saker! Det har jag alltid gjort. Det som kan vara lite bökiigt med slamkryparna är att beräkna hur mycket sling man ska lägga ut vid upptagningen.

De bor i Rönninge och det tar honom cirka en timma att med sin gamla ryska bil, en Niva, ta sig till klubben men åker han motorcykel går det mycket fortare.

– På onsdagskvällarna då funktionärerna jobbar på varvet försöker jag vara nere alla onsdagar tills jag inte kan åka motorcykel längre. Det är svårt att ta bilen när man jobbar mitt i stan. Men så länge jag kan åka motorcykel är det inga problem! Det är kul och bra gemenskap!



B

SVERIGE

PORTO
BETALT

Vår Facebook-grupp har redan 190 medlemmar

Sedan i maj har vi nu en aktiv Facebook-grupp Gruppen Trollbäckens Båtsällskap där alla medlemmar fritt kan dela inlägg och bilder. Så här står det i gruppens beskrivning: ”Här kan vi byta erfarenheter om allt från masttopp till köl. Det ska vara en lättsam och tillgänglig kanal för medlemmarna att mötas i. *Arga lappar* bör hålla en god och kamratlig ton.” *Gruppen är en sluten grupp och hittas från den öppna Facebook-sidan Trollbäckens båtsällskap.*

Kallelse till höstmöte

Välkomna på höstmöte torsdagen den 30 november 2017 kl 19.00. Vi träffas i Tyresö bygdegård, Kyrkvägen 7. Eventuellt programinslag före mötets öppnande kommer att meddelas på hemsidan.