



Redaktör: Claes Estelle
E-post : info@andunge.se
Telefon: 0708-12 33 93
[www: andunge.se](http://www.andunge.se)

Årsavgiften betalas till
Plusgiro 620096-8
Båtagare 250 kronor
Övriga 150 kronor

Svensk Andungeklubb välkomnar 2015 års nya medlemmar

Barkebo Burman SWE 67 Göteborg

Bengt Engström SWE 46 Fotö

Per Gabrielsson SWE 58 Göteborg

Ralf Hanson Västra Frölunda

KG Holmqvist SWE 126 Lomma

Stellan Nilsson Uddevalla

Lennart Sundblad SWE 62 Lidköping

Carl Thormark SWE 54 Västra Frölunda

Vi hoppas få se er under helgen den 1 - 3 juli i Mollösund då vi Andungeseglare träffas. Ett tillfälle att träffa andra entusiaster. Vi grillar korv, seglar och umgås. Lördag kväll äter vi middag tillsammans i all sin enkelhet. Bjud in din familj och dina vänner. Mer information finner du på vår hemsida om anmälan etc. //Red.



Viktiga datum att lägga på minnet

4 Juni

Vårregatta för kölbåtar i Långedrag.

6 Juni

Klassiska Regattan för träbåtar med samling i GKSS-hamnen.

2 - 3 Juli

Andunge VM i Mollösund.





Västkustserien 2016

Västkustserien är till för att stimulera till kappseglande.

Här listas seglingar som är lämpliga för Andungen. Hittar du andra seglingar (enligt SRS, ALMA eller entyp) kan du delta. Poäng i Västkustserien kan du få, om ni är minst 2 svenska andungar som deltar.

Så ta kontakt med dina Andungevänner och kom överens om att delta i samma seglingar! När du deltagit i en segling, rapportera gärna till info@andunge.se!

160528	Framnäsvälsan, SS Fram. SRS kölbåt.
160604	LDSS kölbåtsregatta, Långedrag. Entyp (minst 3 båtar).
160606	Klassiska regattan, Långedrag (GKSS/LDSS/ SS Fram). Entyp.
160611	Lysekils Race, LysekilsSSG. Bankappsegling SRS.
160702-160703	Andunge-VM , Mollösunds SS och SAK.
160820	Tjörn runt, Stenungsunds SS. SRS.
160827	Vendelsö Runt, SS Vendels, Bua. Bankappsegling SRS.
160903-160904 (?)	NM, Norsk Andungeklubb, Asker.
160911	Höstregatta för kölbåtar, Långedrag SS. Entyp (minst 3 båtar).

Dessutom seglas t. ex. Brännö runt, Lyrön runt, Skaftö runt, Styrö runt och säkert flera lokala tävlingar som ej syns i Västkustkalendern.

Poängberäkning: samma som tidigare: Flitigt deltagande premieras, liksom placering.

Det gäller att samla många poäng. Deltagande ger 2 p. Placeringar ger poäng beroende på antalet deltagare, dock max 5. Maxpoäng per segling således 7p.

Ex. Placering 1 av 3: $2+3=5p$.

Ex. Placering 1 av 7: $2+5=7p$.

Ex. Placering 3 av 4: $2+2=4p$.

Så: kontakta Andungekamraterna, segla på och rapportera resultaten!

Lotte Waller



Regelkväll med Charlotte Greppe

Långedragsegelsällskap i Göteborg brukar varje år bjuda in Charlotte Greppe, internationell domare och ledamot i Seglarförbundets

Charlotte är duktig på att förklara tydligt och ge exempel på vad man får och inte får och detta bidrog till att kvällen blev mycket lyckad för oss



Fotograf Anders Näslund

Regelkväll för kölbåtsseglare med Charlotte Greppe i Långedrag Segelsällsks lokaler den 13 april

regelkommité, för att under gemytliga former friska upp reglerna kring bankappsegling. Så skedde även nu i april, där IF-seglarna stod för arrangemanget, men alla kölbåtsseglare i LSS var som vanligt välkomna.

10-12 st som deltog.

Vad friskades då upp under kvällen?

Vi började med regler kring starten och



hamnade då naturligt under avdelning A i KSR 2013-16 som handlar om rätt till väg.

Regel 10 till 14 handlar fortfarande om rätt till väg men under olika former och med eller utan överlapp osv.

Regel 14 handlar dock om att undvika kontakt. Här visades Charlottes gedigna erfarenhet som internationell domare verkligen, och hon både förklarade och redde ut de frågor som uppstod på ett sakligt och pedagogiskt sätt. Mycket bra!

Vad som var extra givande för mig som Andungeseglare var att Charlotte berörde Appendix T – Alternativ för att lösa tvister.

Ett lite mjukare sätt att ta en bestraffning efter segling där även medling ingår.

Här kan man då dömas med en procentsats avseende på antalet anmälda båtar istället för att bli diskad.

Reglerna i appendixet har för avsikt att förbättra efterlevnaden av Grundläggande principer, Sportsmannaanda och Reglerna. Appendix T kan man hitta på SSF's hemsida, ej i KSR (kappseglingsreglerna).

För att Appendix T skall gälla måste arrangören av kappseglingen ha med detta i sin inbjudan annars gäller det inte så Charlotte.

Mollösunds BK har med Appendix T i sin inbjudan så det är bara till att ladda ner och läsa på.

Tyvärr var jag ensam från SAK i denna samling av IF- och Smaragdseglare men inte desto mindre var kvällen mycket givande med Charlotte vid rodret.

Har du inte KSR 2013-16 så skaffa den.

Vissa "gamla" regler gäller ej och är vi duktigt

pålästa så blir också seglingarna under VM i Mollösund roliga, spännande och förhoppningsvis fria från repor i lack och yelcoat.

Anders Näslund, SWE 35



Några säkerhets- och riggfrågor

I andungereglerna (du hittar dem på andunge.se) finns en del bestämmelser som har med säkerhet att göra, t ex listan på vad som ska finnas med i båten när man kappseglar. Se till att alltid ha detta ombord!

En andunge kan bli vattenfylld, men det händer väldigt sällan. Därför säger reglerna att man ska ha minst 300 l flytmateriäl i träbåtarna och 500 l i plastbåtarna. De flesta träbåtar har cellplast i fören, från det femte spantparet och ända fram till stäven. I aktern bör man i stort sett fylla utrymmet akter om sittbrunnssargen, men de flesta har en låda där och då får man fylla volymen under och vid sidan av lådan. Det här bör du förstås kolla, och även att flytmaterialet sitter fast. Köp en tjock skiva cellplast och såga till kompletterande bitar om du behöver. Se också till att inte täppa till för- och akterpikarna. Luft ska kunna cirkulera innanför bordläggningen så att fukt inte kondenserar där och letar sig ut genom mahognyn eller i spunningen.

Har du lufttankar eller luftsäckar i stället för cellplast måste de naturligtvis vara täta. Dubbelbotten i plastandungar ska inte läcka!

Tänk också på att cellplast kan förlora sin flytförmåga efter något/några dygn i vatten.

Så till riggen. Förstag och vant ska vara av minst 4 mm rostfri wire, häckstag och fiolstag minst 2 men gärna 3 mm! Vantskruvar och infästningar ska ha minst samma styrka. Kolla ordentligt varje vår att inga trådar i wiren börjar lossna och att den inte har någon kink. Kolla också infästningarna både i masten och i däck. Byt de gamla galvade beslagen och bultarna till nya i rostfritt om så behövs.

Många andungar har kvar sina ursprungliga trämaster. Efter ett halvsekel är det risk att både virket och limmet blivit sprött och förlo-

rat en stor del av sin styrka. Trämasterna ska ju vara massiva och limmade i två halvor. Oftast är halvorna skarvade eftersom det var svårt att få tag på tillräckligt långt virke. Kolla både limfogar, ojämnheter i virket och områdena nära infästningar av beslagen. Observera hur masten beter sig när du seglar i hårt väder. Den får gärna böja sig (lagom mycket!) i längdskeppsled men den ska helst inte bukta ut på tvären. En del master har förstås blivit permanent krokiga eller vridna, men det kan man leva med om det inte är för mycket. Du kan pröva att sätta masten i spänn under vintern, men det är lönlöst att försöka räta en krokig mast med fiolstagen. De ska i stället vara lite lösa så att masten kan böja sig i en fin båge när du tar i ordentligt på häckstaget. Det är viktigt för att akterliket ska kunna falla ut i lä så att du kan segla upprätt och tryggt i hårt väder. Men kom i håg att lossa på häckstaget när du får medvind. Och du bör naturligtvis testa att spänna häckstaget så hårt du kan hemma vid bryggan först.

Givetvis ska man tänka säkerhetsmässigt också för den löpande riggen. Storskotet måste man kunna lossa omedelbart och även stor- och fockfallet om det skulle behövas. Bomnocken ska inte ha några utstickande beslag som kan fasta i andra båtars rigg. Det lärde vi oss på VM här-omåret!

Att ta hem ordentligt på kicktaljan är viktigt för att båten ska bete sig lugnt på länsen, men det ger stora påfrestningar nere vid bominfästningen och där kan masten spricka. Kolla om det finns tendenser till att masten kröker sig mycket i nedre delen eller om limfogen börjar öppna sig.

Masten står ju på däck, och de två balkarna framför sittbrunnssargen är därför extra kraftiga. Det har visat sig vara en fördel att luta masten bakåt och placera den så långt fram som reglerna tillå-



Nya regler för rigg och segel

låter. Då kommer nästan hela belastningen på den främre balken. Kolla att den är i gott skick! Det kan vara bra att förstärka både den balken och den som sitter närmast framför. Man kan också ha en lös maststötta som man sätter in mellan en bottenstock och den förliga mastbalken.



Fotograf Claes Estelle

SWE 33:an maststötta

Det är inte obligatoriskt att ha rev i storseglet, men väldigt klokt!

Med ett revat segel blir andungen lugn och trygg att segla även i mycket hårt väder, och påfrestningarna på riggen minskar. Själv har jag faktiskt två rader med revhål i mitt gamla storsegel.

Leif Sjögren, SWE 15

Årsmötet beslöt att ändra reglerna för Andungen. Men det krävs två beslut och därför kommer reglerna att tas upp på ett extra medlemsmöte i samband med VM.

Ändringarna innebär:

1. att den översta lattan får vara genomgående om akterlikets längd minskas från 7500 mm till 7300 mm,
2. att man inte behöver ha likränna på bommen samt
3. att lattorna får ha valfri längd på fock nr 2 (den stora focken).

Motiv för att ändra reglerna:

1. Ett segel med genomgående latta står bättre och håller längre. Med ett kortare akterlik hänger inte bommen ner när masten lutas bakåt. Då minskar risken att de som sitter i svärsmorsbrunnen får bommen i huvudet. Den genomgående lattan kan vara en fördel när man kappseglar, men kompenseras av att seglet blir lite mindre. Observera att det blir valfritt att sy eller ändra ett segel efter denna nya regel eller med nuvarande mått på lattan och akterliket.

2. Det är tillåtet att ha lösfotat storsegel, och då behövs ingen likränna på bommen.

3. Längre lattor kan vara bra för att få focken att stå bättre. Observera att det bara gäller den stora focken som få av oss har och som vi inte kappseglar med.

Leif Sjögren, SWE 15



Svensk Andungeklubb

Datum 20160515

KALLELSE TILL EXTRA MEDLEMSMÖTE

PLATS OCH TID: MOLLÖSUND DEN 2 JULI 2016 KLOCKAN 19.

DAGORDNING

1. VAL AV ORDFÖRANDE FÖR MÖTET
2. VAL AV SEKRETERARE
3. VAL AV TVÅ JUSTERINGSMÄN
4. FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR I REGLER FÖR ANDUNGEN
 - Presentation (se även artikel i Andungebladet)
 - Omröstning (årsmötet röstade för ändringarna) och beslut
5. MÖTETS AVSLUTANDE



För nästan 40 år sedan skrev Märta Svensson och Arne Wolgast om deras segling runt Bohuslän. Nedanstående artikel är skriven 1978 och texten återges i sin helhet men är omredigerad till att passa detta dokumentformat. //red.

Bohuslän runt med Andungen

Att segla längs Bohuslän är knappast någon ovanlighet för andungeseglare.

Men att segla runt Bohuslän går väl inte? Jo, det var just vad Arne Wolgast och f'stmön Märta gjorde sommaren -78. Det var en färd som bjöd på segling i både salt och sött vatten, lastbilstransport, vackra naturupplevelser och en för västkustseglare något annorlunda "grundkänning".

Avfärden från Billdal var planerad till lördagen den 9 juni.

När vi vaknade på morgonen blåste det hårt från väster och efter en stunds överläggning beslöt vi att skjuta på avfärden till vinden lagt sig. Det blev inte någon bättring den dagen och på söndagsmorgonen var den västliga vinden fortfarande frisk. Det var emellertid inte värre än att vi tyckte att vi kunde ge oss av. Vi satte stormfocken, tog in ett rev på storen och anträdde färden.

Redan på Rivöfjorden började vinden friska i och när vi hade passerat Kalvsund gick det inte att segla utan mycket kraftigt fladder i den revade storen; säkert 20 m/s i byarna!

Det var i tufaste taget för att fortsätta färden ut på Sälöfjorden.

Vi tog därför sikte på hamnen på Källö-Knippla och när vi rundade piren stod några bekanta och vinkade vid kajen. Det var "Sasse" och "Benet" och deras familjer som hade varit på väg att korsa Sälöfjorden men vänt och sökt

nödhamn.

Vi förtöjde intill deras båtar och fick på det sättet trevligt sällskap medan vi väntade ut ovädret.

Nästa etapp gick till Lavö hamn innanför Gullholmen. Vädret var soligt och fint, men det var ganska kallt i vinden. Det blev en underbar försommarskväll och vi fick sällskap av en fårscock och några gökar.

Dagen därpå var det ganska fint väder med mycket skiftande vindförhållanden. Efter ett standhugg på Smögen med besök på fiskauktionen och kondis hade det blivit bleke och vi satte för första gången på snurran.

Vi styrde in i Sotenkanalen och hittade en fin natthamn på Aspholmen utanför Bovallstrand.

Dans på Koster-brygga

Färden gick vidare via Hamburgsund, övernattning på Björnåsen vid Musösältnan, Ramsö och vidare till Jutholmen utanför Sör-Koster. Där stannade vi två nätter och gjorde kortare utflykter för att fiska och dansa på Nord-Kosters brygga.

Vädret hade hela tiden varit fint och på söndagsmorgonen blåste det en svag sydvästlig bris. Spinnakern åkte upp för första gången under resan och vi fick en underbar tur genom Kosterrännan och vidare in mot Tjurholmen ett par distansminuter norr om Strömstad.

Där gick vi iland och lagade middag på nyfångad fisk och stuvad strandkål och tillbringade sedan natten i Kungsvikshamn.

Kappsegling med busshållplats

Vi hade nu kommit upp till farvatten där man kanske inte seglar så ofta.



Vägen från Kungsvikshamn och inmot Svinesund bjöd inte på några större sensationer. Singlefjorden är fattig på öar och berget på fastlandet stupar brant ner i havet.

Redan ute vid Koster kunde man se en försämring av vattnet och ju närmare Halden vi kom desto mer brunfärgat blev det.

En sydvästlig bris gav god gång i i Idefjorden och när fjorden smalnade och vinden avtog fick vi god hjälp av en kraftig inåtgående ström.

Efter ett strandhugg vid Svinesund, där vi handlade och åt middag, hade strömmen vänt och var kraftigt utåtgående. Vinden hittade dock fortfarande ner mellan bergen så att det gick att ta sig fram med segel.

Det mojnade emellertid efterhand och när vi efter en stund närmade oss en trång passage upptäckte vi att vi lpg och kappseglade ned en busshållplats på vägen vid stranden.

Vi gjorde ganska god fart genom vattnet men strömmen gjorde att busshållplatsen vann på oss. Det var dags att ta fram snurran!



Lortvatten

Vi hade blivit förvarnade om att vattnet vid Halden var mycket dåligt, men verkligheten överträffade våra vildaste farhågor. När vi sikade staden hade vattnet antagit färgen av kaffe och det blev bara värre ju närmare vi kom. Vart man såg bubblade sumpgas upp från botten och det luktade "pyton".

För att kunna komma in i hamnen i Halden är man tvungen att fälla masten. Det gör man lämpligen vid järnvägsbron som går över

hamnkanalen. med masten på däck körde vi en rundtur på kanalen i Halden.

Längre in i stan var vattnet snarare rött än brunt.

Den kvällen somande vi till ljudet av stinkande kakor av ruttnande pappersfibrer till ytan.

På lastbil

Vi hade beställt biltransporten till halv nio på tisdag morgon och bilen infann sig punktligt. Lastningen av båten gick snabbt och smidigt och efter tre timmar och tre mils resa var båten sjösatt och påmastad i Nössemark.

Vi seglade ut i Stora Le och samtidigt passade vi på att storstäda båten för att få bort all lort från Halden, Sjön är på båda sidor omgiven av tät franskog och här och var ligger gårdar utspridda. Det blåser en lätt västlig bris och vi kunde segla längs sjön med god fart. De höga stränderna gjorde att vinden blev ganska byig.

När vi närmade oss Lennartsfors vek farleden av mot öster, vinden ökade och vi slörade med god fart fram mot Foxen. Väl ute på Foxen måste vi gira nära 190 grader för att få kurs mot Lennartsfors.

Första slussen

Strax innan slussarna i Lennartsfors fanns en liten brygga där vi förtöjde.

Till fots kunde vi sedan studera hur det gick till att slussa. Eftersom det var första slussen måste vi lösa slusskort å 85 kr och samtidigt fick vi klart för oss att vid resa genom Dalslands kanal betalar man dessutom extra till slussvakten; 1. 50 för varje sluss eller broöppning. När vi tittade ner i slussen såg vi ett djupt, mörkt hål klätt med fuktiga stenar. Fy så otäckt !

Slussningen var betydligt lättare än vi fö-



reställde oss, men vid sista slussen strejkade givetvis motorn och Arne måste paddla ut i Lerången.

Efter mycket arbete och förtret startade motorn igen och vi åkte till Rönningen och stannade för natten.

Skäl för namnet

Lelången gör verkligen sken för namnet! Från Lennartsfors i ena ändan till Bengtsfors i den andra är det ungefär 23 distansminuter.

Påföljande dags morgon visade sig vädret vara idealiskt för att tillryggalägga denna sträcka. Solsken och en sydvästlig bris (tvärs sjön) som var tillräckligt stark för att hitta ner mellan granarna och ge god fart. Vid middagstid förtöjde vi vid Bengtsfors välordnade gästhamn. Det hade hunnit bli ordentligt varmt, så den närbelägna glasskiosken besöktes omedelbart. Efter att ha kompletterat proviantförrådet och hos ortens mopedförsäljare införskaffat ett nytt tändstift till motorn fortsatte färden.



Som i en regnskog

Det är två broar och tre slussar som skall passeras i Bengtsfors (6 kr till slussvakten!) och därefter vidtar en liten, långsmal sjö som heter Bengtsbrohöljen. Efter att ha passerat en järnvägsbro och ytterligare tre slussar var vi nere i Billingsfors.

Hela denna sträcka är mycket naturskön. genom den goda tillgången på vatten blir grön-

skan efter stränderna översvallande. Lövträden böjer sina kronor ut över vattnet och vi fick ibland en känsla av att vi befann oss i en tropisk regnskog. Även blomsterprakten är vid denna årstid fantastisk. Detta gäller inte enbart de vilda blommorna som finns överallt utmed stränderna utan i lika hög grad planteringarna vid slussvaktarstugorna. Dessa stugor disponeras tillsammans med tillhörande trädgård alltid mycket välskötta.

Annorlunda "grundkänning"

Efter några slussningar vid Billingsfors kom vi ut på Laxsjön. Klockan hade blivit så mycket att det var dags att börja leta efter natthamn. Vi fick syn på en fin vik och närmade oss försiktigt land. Sjöarna i Dalsland är inte sjömätta utom vissa leder, så därför kan man inte lita på sjökortet. Botten började synas, men djupet tycktes vara fullt tillräckligt. Det var fortfarande ett par meter kvar till stranden.

Men plötsligt brakade det till och torra grenar och kottar ramlade ner på däck. Vi hade varit så koncentrerade på att kontrollera djupet att vi inte hade uppmärksammat att träden sträckte sig flera meter ut över vattnet. Detta upprepade sig sedan vi ytterligare ett par tillfällen.

Väst kustseglare är inte vana vid skogen.

Väntan på broöppning

Första slussningen Lånbron. Först måste vi emellertid ha en broöppning. Men ingen aktivitet syntes iland så vi tutade (med ett signalhorn kopplat till luftmadrasspumpen) ett par gånger för att väcka uppmärksamhet. Inte heller detta gav något resultat, så det var bara att lägga till vid närmaste brygga.

Efter att ha knackat på hos slussvakten blev vi upplysta om att bron var trasig och reparatö-



ren var på semester. Det lät ju verkligen hoppfullt! Efter några telefonsamtal lyckades man få tag på reparatören och han lovade komma om ett par timmar.

Det var bara att ta det lugnt och avvakta. Efter en stund kom reparatören cyklande och vi kunde ganska snart fortsätta färden.

Ingen spinnaker över akvedukten - tyvärr

Dals Långed med fyra slussar kom härnäst. När vi kom dit höll man på att slussa upp några båtar, så vi fick vänta en god stund. Slutligen blev det vår tur. De tre första slussarna passerades snabbt, men vid den fjärde blev vi stoppade och måste invänta en liten ångbåt med "de gamlas utfärd". Har man tur kan slussningen gå mycket fort, men man måste ibland också vara försedd med ett stort tålamod.

Ytterligare en bit ner genom sjösystemet kom vi ut på Åklången. Ungefär mitt på denna sjö viker farleden av på en smal kanal och vi var strax framme vid Håverrud. Tyvärr var det vindstilla den dagen så en gammal dröm om att segla spinnaker över akvedukten kunde ej gå i uppfyllelse. Nu återstod bara tre slussar innan vi skulle vara ute på Väneren.

Efter ett visst dröjesmål hade vi passerat slussarna vid Upperud och sedan hittade vi ett fint övernattningsställe i Svanskila.



Ute på Väneren

Nästa dag var midsommarafton. Det var disigt

i luften och inte en vindpust kunde upptäckas. Vi passerade den sista slussen vid Köpmannebro och kom via en kraftigt slingrande farled ut på Väneren.

Vattnet var spegelblankt och sikten dålig, så vi måste gå på kompass mot Hjortens Udde. Resten av sträckan ner mot Vänersborg. Vi vlade att lägga till i Vaholmsviken. Vädret var grå-daskigt och vi riggade upp bomtältet och dukade en midsommarsupé.

Busväder

Midsommardagen bjöd på dåligt väder med hård, sydvästlig vind och åskskurar. Vinden var stick i stäv och sjön krabb och besvärlig. Vi hade ett ganska pressat tidsprogram och var tvugna att med revade segel pressa oss fram genom busvädret.

När de mörka molnen passerade blev vinden så kraftig att vi måste ta ner focken hlet för att kunna hålla båten upprätt.

Efter 15 distansminuter hård kryss var vi framme i Vänersborg. Vi stannade en stund i gästhamnen och torkade oss själva och båten för att sedan fprtsätta mot Trollhättan. Vi hann lösa slussavgift och passera den första slussen innan det var dags att lägga till för kvällen. Det kostad totalt 75 kronor för slussarna i Trollhättan och Lilla Edet.

Hemma igen

Vi hade nu kommit till sista dagen på semestern och hade siktet inställt på Billdal. Det blåste syd-sydväst 15 m/sek och färden ner för älven blev inte den lugna tur som vi hade väntat oss. Den kraftiga vinden rakt mot strömmen rev upp en krabb sjö och hela dagen blev enda stampande och skvättande.

Klockan sju på kvällen var vi i Långedrag, motorn stuvades in och vi seglade sista biten till



Billdal dit vi anlände halv elva. Det hade varit en händelsrik resa !

Märta Svensson

Anne Wolgast

Sammanfattande information i form av notiser

Färgspecialisten

Lars Thorstenson (SWE 68) har fixat en rabatt åt oss medlemmar.

Färgspecialisten finner du på Långedragsvägen 102 i Göteborg.

Kontaktperson är Håkan och de ger oss 10 - 20 % rabatt beroende av produkt.

Eskadersegling till Læsø

Vi är några medlemmar som funderar på att göra en kortare segling till grannlandet Danmark.

Om du är intresserad att vid lämpligt väder segla till Læsø hör av dig till antingen Martin Kössler 0705-90 77 20 eller Claes Estelle 0708-12 33 93.

Tillfartsegling till Mollösund

Du som är intresserad att ansluta för gemensam segling från Göteborgsområdet till VM i Mollösund kan ta kontakt med antingen Anders Näslund 0704-82 57 77 eller Nisse Smitt 0732-17 40 42.

//Red



Fotograf Kristina Elkan

SWE 6. Ägare Mikael Båtth



Den rätta lösningen från förra Andungekrysset, nr 1 har du här till höger.

Den först rätt öppnade lösningen kom från Anders Näslund, SWE 35. Grattis Anders!

A	N	D	U	N	G	E
B	A	R	K		E	L
E	V	A		A	N	E
L	I		S	L	U	G
	G	A	L		A	I
L	A	V	Ö	N		
O	T	O	R	E	R	
F	Ö	G	A		Ö	K
T	R	A	R	Y	D	

Andungekrysset Nr 2

1	2		3	4	5	
6			7			
8		9				
	10			11		12
13			14		15	
		16				
17	18					19
20				21	22	
23			24			

Vågrätt

1. Väntar vi på
2. Sjölord under WW1
7. Härstamning
8. Har frekvens mellan 200 och 400 kHz
10. Böjligt material
11. Logistikföretag
13. Kollas noga vid start
16. Positiv förstärkning bland yngre andunge-seglare
17. 552
20. Brännvinskrydda och giftigt maskmedel
23. Fixar bilden
24. Finns i forumet

Lodrätt

1. På Andungesegel
2. Överpris
3. Finns i luft och vatten
4. Inte alltid positiv
5. Heter presidenten i USA om något år?
9. En rysk Eugene
12. Lättläst material
13. Tvivla
14. Heter krysskonstruktörens andunge
18. Elak lampa?
19. Kräver nog större fiskebåt än Andungen
21. Ädelgas
22. Komma till

Konstruktör Claes Holmén

Du sänder din lösning till Claes Holmén c/o SAK Vasagatan 60, 411 37 Göteborg.
I nästkommande Andungeblad visas den rätta lösningen och namnet på vinnaren.



...från redaktören

Du som seglar Andunge eller du som har en annan anknytning till denna vackra båt.

Vill du dela med dig av dina erfarenheter har du möjligheten i vårt Andungeblad.

Du kanske har gastat och vill berätta om dina intryck av dessa tillfällen. Du kanske är ny och stolt ägare till en Andunge. Du har seglat Andunge i många år.

Ja, det finns många uppslag - så vad väntar du på. Andungebladet skrivs av dig för dina kamrater.

I förra numret av Andungebladet gjordes en förfrågan om intresse för en gemensam beställning av trämaster. En medlem har hört av sig - så behovet tycks vara litet.

Däremot så är intresset stort för VM i Mollösund. Redan i slutet av april var det 9 båtar anmälda och nu i mitten av maj är vi 11 anmälda. Bra. Hoppas på att vi blir 20 deltagande båtar i år!

Så om du inte redan har anmält dig, gör du det enklast genom en länk på vår hemsida som leder till Mollösunds Båtförening.

Claes Estelle SWE 33

