

Klubbavisen

Signal

Moss Seilforening

God seilas!



KLARSIGNAL!

I skrivende stund, 1.påskedag, er det ingen tvil om at våren er her, flagget for klarsignal er oppe og sesongen for sjøliv kan starte. Søly har i hele påsken sydet av kjeledresser, termoser, gelcoat og bunnstoff og det skulle ikke forundre meg om lengeslsfulle blikk er blitt sendt ut mot sjøen der ute i syd hvor målet for all kjærlig berøring av kjøll og skrog ligger. Litt smugtitting på sjøkartene som ble tatt ned fra loftet påskeaften og drømmen om sjø, vind og sol gjorde nok sitt til at båtene kom på vannet i god tid før 1.mai.

Igjen er det bare å takke dem som i hele vinter har gjort en innsats for fellesarealet på Søly. Det finnes faktisk en gjeng som tar det som en hyggelig hobby og som med ærlig interesse for å oppredholde havna som den perlen er den blitt, tar i et tak for felles nytte. De tar ansvar og det er ikke skjeldent å høre om personer i den gjengen som er nedom på kveld og natt for å sjekke om alt holder etter uvær, mye vind, snø og regn. Her er det ikke snakk om "man, noen eller en", de gjør det selv. Vi takker og bukker. Ja, det er nå all treningen i vinter skal komme til nytte. Skiturer i Mossemarka og på fjellet, kveldsturer i stedet for godstol og lett jogg på turstier skal nå gi overskudd og posi-

tivitet i sesongen som kommer. Alle sportsgruppene har brukt vinteren til teoriundervisning, og sammen med det fysiske grunnlaget, så må Moss Seilforening nå være et vinnende lag.



Jollegruppa er allerede i gang med trening på vannet og påskeleiren for E-jollene gikk som smurt. Dette er flott reklame for seilspporten og vi forventer masse fra jolleseilerne våre i sesongen som kommer. Årets startskudd fra "Gunda" kom allerede 25.april denne sesongen og markerte at MS fikk nye jungmenn og at regattasesongen var i gang. Utfordringer kommer på rekke

og rad og terminfestede seilaser sprer seg utover hele sommeren. For vår del blir de største utfordringene Norges-Cup for joller og Yngling 4-5 september samt Seatronic Cup den 18. i samme måned, disse også som forberedelser til større utfordringer neste år.

Havna er under stadig utbedring og både molo-kant og mudring er under arbeide og havnestyret jobber uavbrutt til båtseierne beste. Kjølbåtene våre har fått en ny utfordring i NORC systemet og vi ønsker båtene fra vår forening lykke til i en krevende båtklasse med mange regattaer og spising i alt fra mannskap til båt og utstyr. Husstyret planlegger nå vårens vedlikehold av bygningsmassen vår og vi ser jo at dette er en nødvendighet så værhard som Søly ligger.

Men, vi trenger hjelp fra alle brukerne i havna til å vedlikeholde anlegget vårt, holde orden og se etter at tingene fungerer. La Søly båt-havn forbli et anlegg vi er stolte av og ta i tak for felles beste. Hovedstyret ønsker for dere alle en flott sesong for alle nivåer fra regattaseilere og turseilere til dem med motor og årer. Det er fire minutter til startsignal og vi gleder oss. Vi sees på Søly!

Jan Fredrik Klette
Hovedstyret leder

NORSK FIRST 40,7 KLUBB

Jan Erik Ruud, skipper på Marielle VI

I 2003 ble Norsk First 40,7 klubb startet. Det er i dag 17 båter registrert i klubben. I 2004 er det i tillegg solgt 4 nye båter til Norge. First 40,7 er den største båten med egen klasseklubb i Norge. Bruce Farr er konstruktøren bak båten.

Intensjonen bak klubben er å skape et sterkt og synlig First 40,7 klassemiljø.

Egne klasseregler, tilpasset norske forhold, bygger i hovedsak på de amerikanske klassereglene. Erfaringene fra 1. sesong er meget positive

og vi tror det er mange som misunner oss den fordel det er å seile entype.

Den gamle diskusjonen om LYS tallet er historie og 1. båt i mål vinner.

På grunn av strenge regler for ombygging av båten samt antall og utskifting av seil gjør dette at kostnadene blir på et nivå de fleste kan leve med. Det er liten mulighet til å kjøpe seg fordeler. Båten har en begrensning på mannskapsvekt inkludert

rormann på 775 kg, Dette gir en besetning på 9 stk. totalt.

Samtidig gjør klassereglene at det skal være meget enkelt å gjøre båten om fra regatta til turseiling.

Båten seiler meget bra og vi



Marielle VI, vinner av Norsk First 40,7 ranking for 2003.

er med blant de aller første og største båtene i de store regattafeltene. Dette viser at First 40,7 er en topp moderne båt som i lang tid vil henge med på regattabanene samtidig som den er et meget bra alternativ for turseiling.

Det seiles en rankingserie hvert år der 5 regattaer inngår og en kan strykes. For 2003 var det 2 seilaser sammen med North samlingen i Åsgårdstrand, Hovdan

Skage Race, Ferdern, Beneteau Cup i Son lørdag og søndag og Hollændern.

MARIELLE VI VANT RANKINGEN I 2003.

Marielle VI vant rankingen for 2003 med følgende plasseringer. North Samlingen 1. plass, Hovdan Skagen brutt og seilas som blir strøket, Færder 1. plass Beneteau Cup i Son 1.plass lørdag og 4. plass søndag og til slutt Hollændern der det ble 3.plass. Andre resultater i 2003 var overallsieger i Seatronic Cup

samt Navigare Cup.

Mannskapet som i 2003 seilte ombord i Marielle VI er:

Bjørn Olaf Andresen, Jan Olav Eskedal, Jørn-Erik Ruud, Stian Jensen, Bengt Madsen, Marius Andreassen, Erik Holme, Pål Tønnesson, Morten Knudsen, Kristian Østmark og Jan Erik Ruud.

Sesongen 2004 er nå i gang og vi regner med en ny og meget givende sesong.

Treningsopphold i Puerto Sherry og Mallorca vinteren 2004

I skrivende stund er jeg på Mallorca sammen med 4 andre jevnaldrende norske seilere.

Vi har vært så heldig å blitt tatt ut som toppidrettsutøvere i mili-



Hans Bendik klar for en ny seiløkt på Mallorca i februar

tæret. Dette innebærer at vi får disponere mye av vår førstegangs tjeneste til å utøve den idretten vi driver, i mitt tilfelle er det europajolle seiling.

Turen vår startet 2. Februar fra Moss, vi skulle bevege oss gjennom Europa med bil, henger og 5 joller. Dette gikk egentlig ganske greit, bortsett fra noen feilkjøringer i Paris og Madrid.

Etter 52 timer i bil kom vi endelig frem til Puerto Sherry, en liten by helt nede ved grensen til Portugal. Været var som forventet med sol, 25 grader i luften og 18 grader i vannet. Vinden kom som regel i form av en solgangsbris som ved det sterkeste blåste opp mot 8 m/s. Med andre ord hadde vi funnet ett sted med perfekte seilforhold.

Vi hadde også veldig flaks med valg av leilighet, helt nede ved vannet og rett ved siden av seilforeningen, som var noe av det største jeg har sett noen gang. Det tok meg om lag 15 min. å gå gjennom dette område,t som for øvrig var strengt bevoktet.

Etter ett par dager med lessing av båter og integrering i leilighet startet treningen. Vi hadde vært så heldig å få hjelp av MS' hovedtrener Frode Jørstad til å legge opp ett treningsopplegg for oss. I tillegg har han fungert som en distanse-trener for oss.

Dagene ble ganske ensformige, opp klokken 08.00 for fysisk trening i ett treningsstudio, deretter litt mat også ut på vannet. Seiløktene var ca. 3 timer lange med veldig mye fokus på båtfart. Dette programmet fulgte vi mandag til fredag. Vi seilte en del sammen med seilere fra andre land som skal delta i de olympiske leker til høsten. Veldig morsomt med matching fra noen av verdens beste seilere. Det er også utrolig morsomt å bli kjent med andre seilere fra andre verdenshjørner som deler samme lidenskap som en selv.

Helgene gikk med til å utforske

Spania. Vi hadde noen turer til Tarifa, ett av Europas beste surfesteder. I tillegg ble det en tur til Sierra Nevada for å teste ut Telemarkskiene.

Må innrømme at det ble noen dager på stranden rett utenfor leiligheten bare for å bli brun også!

Etter 6 uker i Puerto Sherry gikk turen videre til Mallorca. Dette for å finne ett større felt å seile med. Det som møtte oss første dag på seilforeningen var 15 OL-seilere fra like mange land i tillegg til deres treningspartnere. Første tur på vannet var en regattaøkt med 40 startende båter. Kan ikke skryte av at jeg var best, men heller ikke dårligst! Da fikk jeg virkelig følelsen av at de timene jeg har hatt i båten i vinter virkelig har hjulpet meg til å bli en bedre seiler.

Nå skal jeg fortsette å trene med resten av den norske gjengen i tillegg til verdenseliten i 10 dager til før turens høydepunkt kommer.

2. april starter Trofeo Prinsessia Sophies cup, dette er årets første verdens cup for europajoller. Da får jeg virkelig sett hva jeg har fått ut av all den treningen jeg har lagt ned i vinter og en anelse om hvordan jeg ligger an i forhold til mine konkurrenter. Jeg får nok også en pekepinn på hva som bør trenes videre på når jeg kommer hjem.

Etter denne regattaen drar jeg hjem for videre trening i Moss Seilforening, noe både jeg og resten av militær laget ser frem til!

Seilerhilsen fra Hans Bendik Eriksen, NOR 347.

SØLY BÅTHAVN

Av Terje Skåre, leder i Havnestyret

Når dette leses er de fleste båtene satt på vannet. Mange har hatt noen hyggelige vårpussdager med kaffepauser i solveggen og i cockpiten, yre og ivrige etter å komme i gang med årets sesong. Søly er jo en utmerket ramme for all denne trivselen.

I løpet av vinteren har vi i havnestyret vært engasjert med mange ting. Vi har reparert landsiden og etterfylt med pukk som er akkurat så stor at alle normale guttunger synes de er nødt til å kaste dem på sjøen !! Dette må vi gjøre noe med og vi vurderer om vi skal binde skråningen med betong. Mudringen kom sent igang. Men med en fleksibel innstilling fra havnas "innbyggere" har dette også godt bra.

Havnestyret har revidert ordensreglene for havna. Disse er inntatt i dette nummeret av Signal.

Ordensreglene er revidert med det for øye å tilpasse disse til dagens behov. Havnestyret registrerer at en håndfull båter har blitt "liggende å slenge" i havna over lang tid og bære preg av langtidsopplag i vannet. Vi registrerer også at båter forlattes på høsten uten tilstrekkelig tilsyn vinteren gjennom. De reviderte ordensreglene gir havnestyret, ved gjentagende brudd, grunnlag for avvikling av leieforholdet.

Vi har også sendt ut et spørreskjema hvor vi ber om en del opplysninger til et båtregister for Søly båthavn. Vi har ved påsketider fått svar fra ca 75%



av leietakerne. Vi ber om de som ennå ikke har svart, gjør dette. Er det enkelte opplysninger du av en eller annen grunn ikke ønsker å gi, aksepterer vi selvfølgelig det. Vår intensjon er at vi etterhvert skal bruke havnas båtregister til en rekke administrative formål samt elektronisk kommunikasjon med leietakerne. På styrbord baug skal alle båter hjemmehørende i havna merkes med et klistremerke. Alle båter som har levert inn registreringsskjema vil få dette merket. (Se ordensreglene pkt 1-1 og 1-2)

I et langsiktig perspektiv har vi begynt å tenke på hvordan vi skal disponere Søly båthavn når bryggesystemene skal fornyes om en 10 års tid. Gjennomsnitts-seilbåten beve-

Mudring av havna i full gang.

ger seg fra å være 30-32 fot til å være 35-38 fot og de blir dypere. Den sportslige utviklingen krever fornyelse og oppdatering av havneanlegget. Hvordan skal vi møte denne utviklingen. Skal vi utvikle oss i retning av en ren seilbåthavn? Skal vi utvide Søly båthavn? Skal vi bygge en ny havn? Skal vi lage en "Sølyavdeling i sundet" og flytte alle motorbåtene dit ? Eller skal vi dra opp stigen etter oss og være fornøyd med Søly slik den er? Om disse og mange andre spørsmål er det naturligvis en rekke meninger. Foreløpig har vi god tid til å diskutere disse problemstillingene og vi hører svært gjerne din mening.

Ordensregler for Søly båthavn

1. Fellesregler

1-1 Alle som disponerer plass i havna, er pliktig til å gi opplysninger til havnas eget båtregister.

1-2 Alle båter med plass i havna skal være utstyrt med Søly båthavns havnemerke.

1-3 Det er vaktordning i havna. Den som disponerer plass i havna, har plikt til å delta i vaktordningen. Vaktliste sendes ut hvert år i april måned og er også oppslått i vaktstua sammen med vaktinstruks.

1-4 Vis hensyn ved bilkjøring og parkering på plassen! Parkering skjer på anviste plasser.

1-5 Bading og lek i vannet i havna er forbudt.

1-6 Fisking med fast redskap i havna er forbudt.

2. Avfall

2-1 Rensing av fisk og tømning av avfall i havneområdet er forbudt.

2-2 Det er ikke tillatt å plassere avfall utenfor avfallscontaineren.

2-3 Spillolje skal kun tømmes i dertil oppsatte

beholdere, og batterier skal plasseres i egen beholder ved avfallscontaineren.

2-4 Bruk poser ved lufting av hund i området!

2-5 Bruk av åpent toalett og tømning av toalett / septiktank i havna er forbudt.

3. Båter i sjøen

3-1 Alle båter skal være godt fortøyd og ha jevnlig tilsyn, slik at det ikke oppstår skade på brygger eller andres båter. Støyende stålfjærer tillates ikke.

3-2 Det er ikke tillatt å legge annen båt på båt-plassen enn avtalt med havnestyret/ havnesjefen.

3-3 Utleie eller utlån av båt-plass er kun tillatt i henhold til regler fastsatt av havnestyret.

3-4 Båter som blir lagt i havna uten tillatelse, kan bli fjernet for eiers regning.

3-5 Båter skal ikke ligge i havna over lengre tid uten å være i bruk.

3-6 Presenninger, fall, liner og annet skal sikres for å unngå generende støy.

3-7 Tomgangskjøring i havna er forbudt.

3-8 Ankring i havna er forbudt.

3-9 Maksimal hastighet i havna er 3 - tre - knop.

4. Båter i opplag på land

4-1 Opplag tillates bare i tiden 1. oktober til 15. mai. Opplagsutstyr skal fjernes straks båten er sjøsatt. Lagring av opplagsutstyr i mastestativet og i havna for øvrig er strengt forbudt.

4-2 Støyende redskap og maskiner må ikke benyttes på søn- og helligdager, og ellers ikke før klokken 0700 og etter klokken 2100. Sjekk vindretning og vis hensyn ved pussing!

5. Opptak/ utsetting av båt

5-1 Båteier er ansvarlig for plassering av løftestropper ved opptak og utsetting.

Moss, 15. mars 2004
Havnestyret

Litt om Jollegruppa

Sesongen startet med at de tøffeste seilerne deltok på en treningsleir i Horten allerede i midten av mars. Det snødde tett og det la seg flere cm snø i jollene - ypperlige forhold for snøballkrig. Europa-jollene og de eldste optimistene har startet den regelmessige treningen på vannet på tirsdager og torsdager.

Jollegruppas første regatta er i år søndag 25 april. Da vil vi ”skyte” regatta-sesongen i gang og arrangere den første av i alt 6 Østfold-cuper (ØC). Årets jungmenn vil få sine diplomer for fullført jungmannskurs.

Jollegruppa har i år følgende grupper:

Europa-joller, med både egne seilere og gjesteseilere, bl.a. ”militærgutter” fra Horten, som ønsker å trene i Moss.

NC-gruppa: de av optimistene som satser stort denne sesongen og som vil delta i Norges-cuper (NC). Disse er 12 – 15 år.

VG: Videregående gruppe består av noe yngre og mer uerfarne optimist-seilere. Her er nivået ganske variabelt, men de er en viktig rekrutt-gruppe. Her er fokus både på lek og moro med båt og vann, samt opplæring i seiling, regler og regattaseiling.

Jungmenn: Dette er de nyeste og yngste seilerne som foreløpig bare har hatt teorikurs. Kanskje vil man også av og til kunne se en 29'er på

Værlebukta. Dette er en tomannsjolle som seiler raskt. Vi har en aktiv jollegruppe med seilere i aldersgruppen 8 – 20+, og utgjør vel 50 seilere totalt.

MS har engasjert dyktige trenere for alle grupper. Flere av seilerne våre har store mål og ambisjoner denne sesongen, og vi håper de vil lykkes både nasjonalt og internasjonalt med dette.

Til sommeren blir det sommer-skole i 3 uker for alle barn og unge som har lyst til å lære å seile, og for foreningens egne seilere som vil bruke noe av sommerferien på seiling. Her blir det både trening og sosiale

aktiviteter sammen med andre seilere.

Sikkerhet og følgebåter

Vi vektlegger sikkerhet og trygghet for seilerne.

Når det er treninger har vi et godt system med følgebåter og sikkerhetsbåter. Alle foreldre får denne oversikten tilsendt og må stå på for å ta sin tørn i følgebåt eller i kiosken.

Det er viktig at foreldre som står oppsatt møter tidsnok, eller bytter med en annen hvis man ikke selv kan den aktuelle dagen.

Sølve Tegne Stenmark
Leder for jollegruppa

Seilskole!

I uke 27 og 33 vil vi arrangere seilskole for optimistjoller.

Uke 27

Vi kjører 2 økter mellom 1000 og 1500, lunch medbringes. For de som ønsker, vil det være aktiviteter, trening og moro fra 0730 til 1630. Da serverer vi frokost før treningen starter. Pris: 1000 kr, vil du være med fra 0730 til 1630 koster det 1500,-. Søskenmoderasjon.

Uke 33

Dette er en oppkjøring etter sommerferien. Her skal det bli gøy å seile, og vi gjør morsomme og litt annerledes øvelser – vi skal rett og slett psykes opp til resten av sesongen. Vi seiler fra 1000 til 1500. Pris: 1000,-. Søskenmoderasjon.

For påmelding og videre info:
seilskole@moss-seilforening.org

Seilerhilsen Pål og Andreas

Sjøfareren

Tur- og Havseilergruppens vandrepris for langturseilerne

Av vedtektene for tildelingen fremgår det bl.a:

”Vandreprisen, som er evigvandrende, tildeles et medlem av Moss Seilforening som i løpet av året har fullført en seilas av betydelig lengde og samtidig utvist godt sjømannskap”.

Bildet, som er en gave fra foreningens første formann - Anton L. Zeiner, utdeles hvert år på foreningen Årsmøte dersom Juryen finner en verdig vinner.

Juryen består av Anton L. Zeiner, Leder for Moss Seilforening, Leder for Tur- og Havseilergruppen og Ordfører i Rådet.

Det var på våren 1995 at Anton kom til undertegnede, som da var foreningens leder, med et vakkert litografi i glass og ramme av billedkunstneren Karl Erik Harr og med et ønske at dette kanskje kunne være en vandrepris til seilere i Tur- og Havseilergruppen. Etter å ha vurdert ulike alternativer og samtidig sett til at den ikke dekket andre av forenings årlige utmerkelser, ble vi sammen enige om at en Langturseiler-pris ville være midt i blinken. For at kravene for tildeling

skulle være relativt høye, ble det også bestemt at dersom det et år ikke var noen som tilfredstilte disse kravene, skulle bildet henge i klubbhuset det påfølgende år. Videre var det et ønske fra Anton at prisvinneren, på en foreningskveld i Tur- og Havseilergruppens regi, ga et kåseri i ord og bilder fra seilasen.

Den første skipper mottok trofeet på foreningens årsmøte i 1995. Det var **Terje Skaare** som sammen med sitt mannskap **Hallvard Tønneson og Jørn Andersen** seilte tur-retur Shetland i ”Villvind” med en totalt utseilt distanse på 1.380 n.m. i en Norlin 37.

I 1996 var **Hallvard Tønnesson** igjen ute på ”dypt vann” da han som instruktør hos Norsk Seil- og Navigasjonsskole gjennomførte sin andre ARC (Kanariøyene – Kariben) og videre seilte han en HR-29 tur-retur Stavanger – Skottland.

1997 var det **Merete Skolt og Tor Davidsens** tur til å motta vandreprisen. De hadde allerede året før satt kursen vestover i sin B-31 og besøkt bl.a. Kariben og Venezuela. Ett år senere og med en utseilt distanse på hele 15.000 n.m. hadde de returnert til hjemmehavnen Søly.

I 1998 var det ingen av foreningens seilere som tilfredstilte kravene til å vinne prisen. Bildet ble derfor for første gang, i ett år, hengende i klubbhuset fram til høsten 1999.

Jørn Skille ble prisvinner i 1999. Sammen med sin Elisabeth seilte de over Nordsjøen, gjennom Caledonian kanalen over Irskesjøen til Irland og retur. Totalt en utseilt distanse på 1.644 n.m.

18. mai 2000 satte **Philip Bain** seil for å følge i Jørn’s kjølvann via Inverness gjennom kanalen til Fort Williams. På vestsiden av Skottland fortsatte Philip imidlertid nordover til Hebridene før stevnen ble vendt sydover via Glasgow og en familievisitt i hans fars fødeby Carrickfergus. Siden ble det en fantastisk seilas på kryss og tvers i Irskesjøen før Land’s End ble rundet inn i Den Engelske Kanal. Fra Dover ble det en snartur opp til London og deretter via flere havner i Frankrike, Holland samt Kiel-kanalen. Veien videre hjem er vel kjent for de fleste av oss turseilere. Totalt utseilt distanse ble mer enn 3.000 n.m.

I 2001 var det **Harald Molvik** som mottok prisen. Harald



ville gjerne besøke stedet der de nordiske vikingene hadde sine treff for 1000 år siden – ved Schlei-munningen i Tyskland. Herfra gikk turen videre opp til byen Schleswig hvor slott og museer var den store attraksjonen. Deretter ble kjente og kjære havner i Danmark besøkt. 962 n.m. ble tilbakelagt.

En reise til Kvitsjøen, 1100 år etter Vikinghøvdingen Ottar var konseptet til **Per Andreas Vogt** da han 24. mai 2002 la ut med "Coulant" på sin etter hvert 3.854 n.m. lange sjøreise.

Av Norges lange kyst var Helgelandskysten den vakreste og som bød på de flotteste naturoplevelser. Nordkapp

ble passert 1. juli ved 71 gr. 11'62" hvor solen ikke gikk ned på denne tid av året. Turen videre østover gikk via Murmansk, over Barentshavet og ned i Kvitesjøen. Deretter på vannveien til St. Petersburg som ble påbegynt under Peter den Store for over 300 år siden og avsluttet under Stalin på 30-tallet. Via den finske skjærgården gikk turen inn i den 66-slusers idylliske Gøtakanalen, opp svenske veskysten tilbake til utgangspunktet – Søly båthavn

Siste års prisvinner var **Hans Haug** som i løpet av våren og sommeren 2003 seilte tur – retur Lofoten i sin 35 fot store "Lille Tove" for å opp-

Hans mottar «Sjøfareren» av leder for Tur og Havgruppen, Johan Thue.

leve de forventningene Hans hadde satt seg. Året før ble brukt, via bil, til å rekognosere hva som kunne oppleves fra sjøsiden - nemlig: Som Hans selv forventet "Norskekysten, den vakreste og mest fascinerende kyst som kan oppleves med en lystbåt". 3.000 n.m. i løpet av 2,5 måneder.

Les mer om dette på web-siden til Hans: <http://no.net/hasse38>.

Runar

Fremtidens instrumenter i fritidsfartøy?

Ved sivilingeniør Bjørn Thue

For noen uker siden hadde jeg gleden av, i Moss Seilforening, å kåsere om fremtidens instrumenter i fritidsfartøy.

Det var hyggelig å kunne fortelle de mange interesserte tilhørere hos dere om hva jeg mener å se i min krystallkule om dette emnet.

Tydeligvis har emnet generell interesse idet jeg av Runar Thøgersen umiddelbart ble anmodet om også å meddele mine synspunkter i foreningens klubbavis "Signal".

Det gjør jeg gjerne.

Historikk

Jeg satt ett spørsmålstejn bak mitt foredrags tittel for hvem kan uttale seg eksakt om fremtiden? La meg kort fortelle om min bakgrunn.

I 1964 ble jeg ansatt som sivilingeniør hos Tandberg/Radionette for utvikling av lydforsterkere og båndopptagere. Tre år senere i ny jobb som utviklingsingeniør av skipselektronisk utstyr til Sjøforsvaret og sireneutstyr til Sivilforsvaret. Deretter 11 år som daglig leder i Feiring Elektronikk AS hvor vi markedsførte bl.a. drosjesamband og mobiltelefoner i Østlandsområdet. Svære kasser, men de virket og vi tjente penger. Leverte også det første verdensomspennende navigasjonssystemet Omega for bruk om bord i handelsfartøy. Et lavfrekvent og landbasert system med en nøyaktighet som ikke var mye å skryte av sett i dagens GPS perspektiv.

I 1978 oppstart av eget selskap BT Elektronikk AS; et tidspunkt da ting begynte å skje innen fritidsbåt elektronikk. Representerte bl.a. det danske firmaet Shipmate i Norge og Russland og introduserte instrumentene RS 4000/RS4500 for DECCA, RS 5000/RS 5100 for TRANSIT og RS5200/RS 5500 for GPS samt en ny generasjon VHF radiotelefoner RS 8000/ RS 7000. Produktene ble verdenskjente og da en stor del av markedet lå i Norge og Russland var det naturlig at de to danske grundere av Shipmate, Erik Rauff & Erik Sørensen, kom inn på eiersiden av selskapet som

skiftet navn til Shipmate Norge AS. Vi fikk den første europeiske GPS mot-takeren ut på markedet og utstyret var en revolusjon hva gjaldt nøyaktighet.

Tilgjengeligheten til GPS systemet var ikke den aller beste da planlagte satellitt-

utplasseringer ble sterkt forsinket grunnet ulykken med romfergen. Flere satellitter ble etter hvert skutt opp og dekningen ble døgn kontinuerlig. Da økte antallet brukere enormt og prisene sank. Etter hvert ble fritidsbåt eiere en stadig større brukergruppe.

Standardiseringen av data-språk (NMEA 180) medførte at instrumentene om bord kunne " snakke " sammen og optimale systemløsninger ble tilbudt markedet.

Grunnmuren i disse løsningene er GPS navigatoren med sin raske oppdatering av posisjonen (hvert sekund) for så å gi nøyaktige beregninger av hastigheten over

bunn og kurs. Sammen med logg og elektronisk kompass gir systemet en rekke tilleggsmålinger som strømretning, deviasjon, avvik fra kurslinje m.m. I 1995 ble Shipmate kjøpt av Simrad AS (nåværende Kongsberg Gruppen) og er i dag en del av dette konsernet.

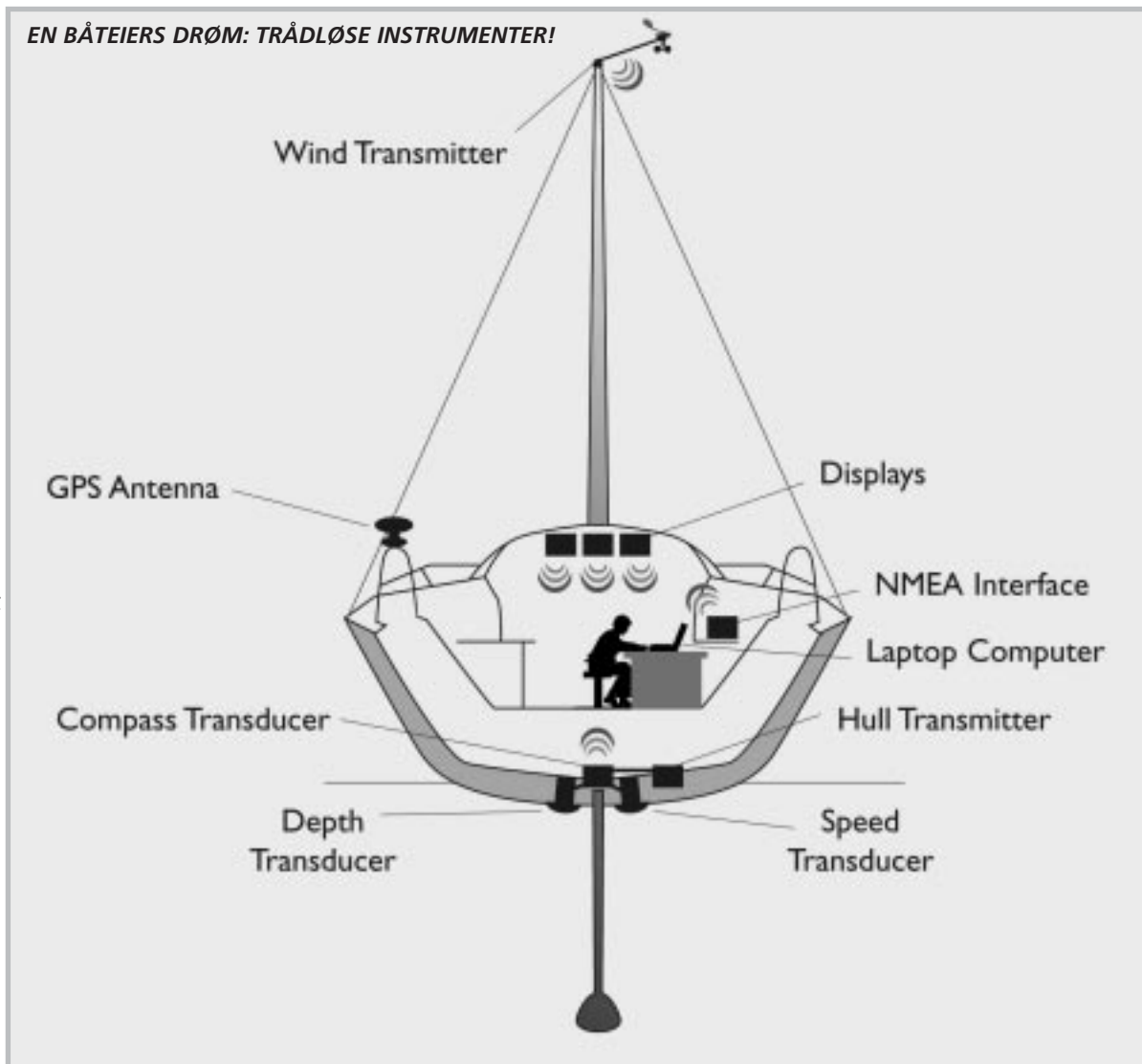
Kartplottere

Nøyaktigheten til GPS avslørte en skremmende stor unøyaktighet i våre papirkart – vi seilte jo flere steder på land. Til å begynne med fikk GPS navigatoren skylda, men det var høyst uførtjent særlig etter at GPS operatøren fjernet forstyrrelsen på det sivilt tilgjengelige kodesignalet (CA koden) og unøyaktigheten ble da kun noen få meter. Kravet til bedre kart meldte seg med stor styrke og store elektroniske kartleverandører kom på banen med

diverse løsninger. De første var såkalte skannede kart (kopier av til dels unøyaktige papirkart og dårligere enn disse) og ikke særlig å skryte av. Men det var noe

nytt og markedet ville ha dette sammen med GPS. De første elektroniske kartplottere så dagens lys. Etter hvert kom C-Map, Navionics og flere med vektoriserte kart. Disse er langt bedre enn de første kartene og den elektroniske kartplotteren er blitt et fantastisk navigasjonsverktøy.

brikker gjør at dagens kartpresentasjon vil i fremtiden skje i flere format, bl.a tredimensjonalt. Betjeningen av flatskjermen vil skje via et PC tastatur som er vanntett og fleksibelt, m.a.o. det vil kunne rulles sammen og stues bort. I tastaturet vil det være en innebygget sender som vil sende kommandoene til flatskjermen. Det vil ikke være noen kabler



Neste generasjons kartplottere

Flatskjermsteknologien og en sterk utvidelse av datakraften i de enkelte data-

mellom skjerm og betjeningspanel. Skjermen vil naturligvis være i farger og med "sun view" teknologi, m.a.o. den vil kunne også leses i sterkt sollys.

Radar

Prisene på radar har sunket dramatisk og har medført at stadig flere fritidsbåter får dette meget nyttige instrumentet. Dagens radar er enten et "stand alone" instrument eller integrert i et navigasjonssystem.

Presentasjonen av radardata skjer ofte på en dagslysskjerm, monocrome og digitalisert, d.v.s. at data oppdateres for hvert sweep og blir stående uforandret til neste sweep. Etter hvert er disse erstattet av flatskjermer som gir mange fordeler og er i tillegg strøm- og plassbesparende. Skjermbildet kan splittes i flere segmenter for å presentere andre data i tillegg til radarbildet. Ved å integrere GPS/logg/kompass eller gyro kan radarbildet konfigureres i forskjellige presentasjonsformer, bl.a. True motion. Her muliggjøres en antikollisjonsberegning i radaren av flere mål samtidig (ARPA).

Neste generasjons radar

ARPA funksjonen vil bli en standard på de fleste radarer, også de som benyttes i fritidsfartøy.

Bildepresentasjonen vil i tillegg også skje tredimensjonalt.

Pr. dato er radarantennen enten åpen eller lukket.

Rotasjonen er 24 omdreininger pr. minutt. Da seiler vi aldri i sann tid og jo hurtigere båten går jo større er problemet. Dette er søkt løst

ved å øke rotasjonshastigheten til det doble eller mer, men selv om det hjelper noe er fremdeles problemet der. Økt rotasjonshastighet betyr også større mekanisk slitasje og økt strømforbruk. En helt ny antennekonstruksjon – en "radar-slot antenna" – løser problemet. Denne ser ut som en litt tykk GPS antennestang, hvor en rekke sender/mottaker elementer er plassert 360 grader rundt stangen. Hvert element har sin egen adresse og strålen blir retningsbestemt slik det skjer i en avansert sonar. Man har ingen bevegelige deler og derfor ingen mekanisk slitasje. Det er også mulig å variere både den horisontale og vertikale strålebredden for å optimalisere radarbildet og diskriminere mellom nærliggende mål. Fremtidens radarantenne vil være mindre enn dagens antenner og ha en ytelse som vil være mye bedre. Det er ikke utopi å tenke at data sendes fra antennen som et radiosignal til en prosessor i flatskjermer for databehandling og presentasjon på denne. Derved unngår en kostbare kabler, forenkler installasjonen og sparer vekt. Denne antennen benyttes i avanserte, militære radarer for styring av raketter m.m. og er derfor en teknologi som befinner seg noe ut i fremtiden før den blir å finne om bord i fritidsfartøy. Men vi vet jo at tidsgapet mellom militær og sivil anvendelse av høyteknologi blir kortere og kortere så

kanskje om ti år vil vi se de første "radar-slot antenna" ombord i fritidsbåter.

Ekkolodd

Ekkoloddet er et avansert navigasjonsinstrument og jo flere data dette gir jo viktigere er det å ha det om bord. Et moderne ekkolodd er som en radar under vann og har de samme fordeler og ulemper. Ser vi på fordelene er det jo viktig å vite hvor dypt det er under båten og det gir ekkoloddet oss beskjed om. Problemet er at vi heller ikke her får presentert data i sann tid, ja faktisk er problemet her større enn i en radar da lydbølgene fra svingeren forplanter seg med mye lavere hastighet gjennom vannet (ca. 1500m. pr. sek) enn radarbølgene gjør gjennom luften (300 000 000 m. pr. sek.) Det vi derfor får presentert på ekkoloddet er historie og jo hurtigere vi beveger oss jo mer historie blir det. For å bøte på dette har vi i dag en rekke lodd som ser fremover, såkalte "sonarer" for fritidsfartøy. Disse gir et bilde av bunnen foran båten. Dette er jo fint, men problemet er at svingeren ligger svært nær skroget og utstyret virker kun ved lave hastigheter. Vi er da nesten like langt.

Neste generasjons ekkolodd

Fremtidens ekkolodd vil være tilknyttet et GPS sys-

tem (eller ha dette innbygget) og vil ha bunndata lagt inn på en databrikke eller CD slik vi i dag mater kartene inn på våre avanserte kartplottere. Bildet på fargeskjermen vil presenteres tredimensjonalt med fartøyet flytende på havspeilet og bunnen presentert i farger 360 grader rundt fartøyet. Området som presenteres gis fra GPS posisjonen og utsnittet er avhengig av det abonnement brukeren har. Temperatur i dybdeskiktene vil avleses digitalt eller som farger, strømretninger i skiktene og størrelse kan avleses som piler lik dagens værkart, samt metrologiske data m.m. Utstyret vil være flat-skjerm, radiostyrt og med fleksibelt tastatur som for kartplotteren eller være kombinert med denne – ”alt i en skjerm” løsning.

Autopilot

Dagens autopiloter er tilkoblet kompass, gjerne elektronisk (fluxgate) og styrer etter innstilt kurs. Dette er ok, men tar ikke hensyn til avvik fra kurslinjen. I en moderne pilot kan en tilkoble en GPS og når denne settes i navigasjonsmodus i en seilingsrute eller mot ett waypoint motvirkes avviket (XTE) og piloten styrer langs den opprinnelige kurslinjen. Vi har da oppnådd en stor forbedring av ytelsen. Vi kan i dag også koble til vindinstrumenter og seile i vindmodus på autopiloten. Denne funksjonen har hittil

hatt begrenset nytte og er på slør og spesielt lens i grov sjø direkte farlig. Nå er imidlertid ting i ferd med å skje da produsentene også tenker seilbåt når de lager software programmene til neste generasjons autopiloter.

Neste generasjons autopilot

Ved å tilkoble GPS og seilinstrumentene vil en kunne seile mot et merke (waypoint) med innlagt VMG funksjon. Er båtens polar-diagram lagt inn vil vi kunne seile i autofunksjon med optimal VMG og minimal XTE. Har vi kryss mot merket vil piloten gi beskjed når det er optimalt å slå. Du vil ha de samme funksjoner på slør og platt lens, men det vil være innlagt sikkerhetsfunksjoner for å hindre ufrivillig jib. Autopiloten vil være tilkoblet et avansert fluxgate kompass med innbygget ratesensor for optimal funksjon. Piloten vil kunne opereres direkte fra det fleksible PC tastaturet eller ha eget funksjonsdisplay.

Seilinstrumenter m.m

Fremtidens seilinstrumenter vil være trådløse; d.v.s. ingen kabler mellom instrumentene og givene. En kan trykt si at morgendagens instrumenter alt er her i det TackTick nettopp har denne

løsningen i sine instrument-systemer. Hvert instrument er batteridrevet med innvendig solcellepanel. Her spares vekt og installasjonsomkostninger og da en stor feilkilde ligger i kabler og plugges økes driftsikkerheten betraktelig. Batteriene i instrumentene har en driftstid på 300 timer og batteriene fullades også i sterkt overskyet vær. Alle instrumentene i ett system konfigureres til senderen og oppdateringen av data skjer kontinuerlig. Senderen i systemet kan også sende NMEA data til plottere; autopilot, radar m.m. Frekvensen ligger rundt 800 MHz og konfigureringen av instrumentene kan sammenliknes med måten en mobiltelefon integreres i et telefonnett.

Samtlige instrumenter

beskrevet vil kunne få oppdatert software via mobiltelefon tilkoblet utstyrets dataport. Vi vil derfor kunne ha siste versjon av software om bord til enhver tid. Et eget feilsøkingssystem vil være innbygget som gir beskjed om hvor feilen er.

Uansett hva fremtiden vil bringe vil vårt kjære magnetkompass ha en sentral plass om bord sammen med ett oppdatert papirkart for vårt seilingsområde. God tur!

Påskesamling for Europajoller

Norges Europajolleseilere har som tradisjon å innlede sesongen og Påsken med fire treningsdager i Moss. Tradisjonen ble også i år holdt i hevd, og 58 seilere fra hele landet møttes til dyst i Værla i tidsrommet fra Palmelørdag frem til og med tirsdag i påskeuken. Hovedtrener Frode Jørstad med hjelpetrenerne Sjur Johannessen, Andreas Klette og Helene Gjerpen, hadde bygget opp et fullpakket treningsprogram som startet kl. 9 om morgenen og sluttet kl.20 på kvelden. Da var det mange utslitte seilere.

Programmet har bestått av teoriundervisning på land som etterpå har blitt praktisert på vannet. På vannet har seilerne blitt videofilmet for senere å kunne se sine egne ferdigheter med kommentarer og instruksjoner fra trenerne.

Seiling er en konsentrasjonsidrett og motivasjonen kan svinge. For å fokusere på å tenke positivt og å holde motivasjonen oppe, ble psykolog Jon Løkke engasjert. Han holdt et svært nyttig og populært foredrag som ikke bare gikk på seilerne, men også på trenerne og det øvrige støtte-

apparat. God fysikk er også svært nødvendig for en jolleseiler, så trening på Sats er obligatorisk på treningssamlingen.

Været har variert fra grått med regn, til sol og fin påskestemming. Vinden har også vært svært varierende, hvilket har gitt seilerne et godt treningsutbytte. Da det i år var mange seilere med som har sin første sesong i Europajolle, ble det mye kullseiling, spesielt på mandag, hvor vinden var ca. 8m/s med tung gammel sjø fra nattens uvær. Ingen sure miner, men mye gåsehud og hakkende tenner.

Påskesamlingen i Moss har et rykte på seg å servere lunsj og

middag som ligger på nivå med de beste høyfjellshotell. Årets samling ble intet unntak takk være mange kokker og servitører fra jollegruppa "Trøste og Bære" forening (les foreldre). En

stor takk til alle som bidro. Årets samling føyer seg godt inn i rekken av vellykkede Påskesamlinger for E-joller i Moss. Både treningsutbyttet og det sosiale har vært svært bra. Nøkkelen til denne suksessen ligger i god planlegging, hard jobbing og godt humør. En stor takk til trenerne og ikke minst til de som har dratt lasset fra start til slutt, nemlig Mette, Unni og Gunn.

En stor takk til Moss Seilforening.

*Norsk Europajolleklubb
Hans Egil Eriksen
Sportslig leder*



*Hans Bendik
i frisk fight
på Værla.*

TUR og HAV – SOSIAL KALENDER

Ny seilsesong er rett rundt svingen. Og med det; nye muligheter for å bli med på de sosiale arrangementene som skal foregå. Det er ikke alt som er i boks ennå, men arrangementskomiteen er godt i gang med å sy det hele sammen. For øvrig vil det bli lagt inn endelig informasjon på våre hjemmesider, www.moss-seilforening.org.

Pinsetur 28-31/05/04

Vi har prøvd så mange ganger å komme oss til Koster, men av ulike årsaker har dette ikke lykkes. Noen synes også det er i lengste laget. Så i år skal vi forsøke å tenke litt nytt. Vi har ett alternativ forholdsvis klart, nemlig Horten – Holmsbu. Quality Hotel & Spa har et flott anlegg med mange gjesteplasser, og kan by på mange fasiliteter. Kanskje en liten hake ved dette opplegget; vi kan ikke nyte medbrakt mat i fellesskap, da vi bokstavelig talt blir liggende på uterestauranten. Vi har fått et tilbud på grillmat fra kjøkkenet, men dette, samt havneavgiften, gjør at vi vil se litt på også andre alternativer. Mer informasjon kommer.

Jeløya Rundt 05-06/06/04

Denne seilasen går som kjent over to dager, og i år planlegger vi en irsk (?) avrundning på lørdag ettermiddag/kveld. Finnegan's Pub i kanalen (på Jeløy-siden) blir møtestedet, og vi får lov til å bestille mat dit. Det greieste er vel pizza. Vi planlegger å møtes forholdsvis tidlig etter målgang for å unngå eventuelle plassproblemer på puben. Stedets eier kunne ikke tillate oss å reservere stedet på en

lørdag... Vi må selvsagt vite hvor mange som skal spise, så de som ønsker dette, gir beskjed til arrangementskomiteen ved regattastart på lørdag.

Hard Days Night

Dato er i skrivende stund ikke bestemt, det blir tatt en avgjørelse om dette på Navigare-møtet. Denne seilasen blir som tradisjonen tilsier avsluttet med nattmat, i



Marielle VI - «Overallvinner» i Seatronic Cup 2003.

form av pizza. Vi kommer til å gå for samme opplegg som i fjor, da dette fungerte greit. Altså bestilling av pizza(er) pr. båt. Noen fra arrangementskomiteen vil ta seg av dette. Betaling tar vi derimot på forskudd, så slipper pizzabudet å vente til alle har kommet inn...

Seatronic Cup 18/09/04

La oss endelig håpe at dette ikke blir siste gang denne seilasen

arrangeres. Det har blitt færre og færre deltagere for hvert år, og vår sponsor ser ikke positivt på den trenden. Det har aldri vært mange lokale båter med, så oppfordringen er klar; delta på årets Seatronic Cup! Når det gjelder det sosiale etter målgang, har vi også i år tenkt til å selge grillmat. Dette har vært en populær meny, og praten har gått livlig "rundt grytene".

Julemøte 03/12/04

Blir det julemøte i år, kan man jo spørre seg. Det er grunn til å tvile, men vi får gjøre et forsøk... Opplegget for denne kvelden er knapt nok i støpeskjeen, men vi har noen tanker allerede. Kanskje vi finner på noe litt annerledes enn tidligere, men det får vi komme tilbake til. Sett i hvert fall av datoen.

Den Lille Seilas 30/12-04

Denne har blitt en make-løs suksess, og i fjor kom det til og med en deltager fra Horten! Og han skulle komme igjen! Det er altså ingen grunn til å tvile på at vi også i år på lille nyttårsaften kan få hale i stive tau og seil. Det har under de tidligere seilasene vært praktfullt vær, ikke til å fryse i hjel, men med frostrøyk og kalde nesetipper. Det er heller ingen grunn til å tvile på at det blir en hyggelig ettermiddag/kveld inne på klubbhuset etter målgang, og kokken fra i fjor bør bearbeides allerede nå. Nydeligere fransk fiskesuppe hadde vi vel ikke smakt før. Det er lenge til dette eventementet, men på den annen side; tiden går jo fort. Så sett av datoen. Mer informasjon kommer senere.

TOVE

Signal

Moss Seilforenings båthavn Søly – hva blir fremtiden?

Da vi flyttet fra Oslo til Moss i 1976 var det ingen båtplasser ledige i Moss. Men vi var heldig, vi fikk låne en bøye i Evjesund til vår lille motorseiler. Første året fikk vi vinteropplagsplass i Fuglevik og deretter to år i Son. Det var ikke lett i Moss.

Men Moss Kommune hadde gjort noe, -- de hadde satt ned et utvalg --- .

I september 1978 kom innstillingen fra utvalget som var oppnevnt av formannskapet for å utrede behovet og mulighetene for opprettelse av flere småbåthavner i Moss.

Utvalgets rapport slår fast at i 1978 er det registrert 3182 båter hjemmehørende i Moss, at Moss har 4 organiserte småbåthavner med plass til i alt 1025 båter, at interessen for båter øker, at båtene blir større, og da også folketallet i Moss vil øke så blir konklusjonen at behovet for nye småbåtplasser er meget stort. De mener det er behov for 150 nye båtplasser pr. år for å dekke behovet. Det var klar tale. 150 plasser hvert år betyr 1500 båtplasser i løpet av 10 år.

De foreslår at Søly, som allerede i 1972, sammen med Fiske ble regulert til båthavn, bør bygges ut først.

Moss Seilforening tok utfordringen og i 1981 var første

byggetrinn klar med 200 moderne båtplasser. 1984 kom 120 båtplasser til og i 1988 var klubbhuset på plass etter en fantastisk dugnadsinnsats. I 1999 ble den nye reguleringsplanen godkjent etter mye jobbing over lang tid. Reguleringsplanen stadfestet permanent vinteropplag og ga mulighet for å sette opp et servicebygg.

Så ved sesongåpningen 1. mai 2001 var den siste delen av Moss Seilforenings seilsportsanlegg i Søly ferdig. Jeg tror alle er enige i at vi har fått et fantastisk flott anlegg som fungerer godt for alle medlemmer enten vi er jolleseilere i alle aldre, tur- og havseilere av alle kategorier eller andre båtinteresserte medlemmer av Moss Seilforening.

Mer enn 20 år har nå gått siden Søly ble åpnet. Jeg har ikke båten ved bøya i Evjesund lenger. Selv om den har vokst mer enn de vanlige 3 fot, så har Rosa II god plass ved D brygga. Den går ikke på grunn selv om den stikker 1.80 meter. Jeg har det egentlig veldig bra ved siden av Runar hvor vi deler hans ”oppførte plattform” som vil sikre enkel ombordstigning i mange, mange år.

Men hva vil fremtiden kreve? Båtene blir større. De blir flere. Stadig flere seilbåter stikker dypere. Og vi blir mange flere i

Moss og omegn. Reisetiden til Oslo blir kortere og mange nye innflyttere vil benytte seg av Moss bys beliggenhet - nærheten til Sjøen.

Dette betyr at en småbåtplass i Moss blir en meget ettertraktet vare. Vi er heldige vi som har plass i Søly.

Men gjøres det ingenting? Jo det skjer noe, på nordsiden av bybrua. Bryggekanalen har fått sitt eget bryggeanlegg som dekker kanskje det meste av behovet til den nye boligutbyggingen mellom Tollboden og Mølla. Moss Havnevesen KF har laget forslag til ny reguleringsplan for området på vestsiden fra kanalen til Kværner. Der forslås det en ny småbåthavn for 2-300 plasser. Og det er plass til flere båthavner i Mossesundet. Rosnes nord for Betongen var med allerede i innstillingen fra 1978. Dette er bra, men ikke for seilbåter eller store motorbåter. De kommer ikke under bybrua.

Kan vi gjøre noe på Jeløya syd for bybrua. Jeg kan se 3 alternativer:

1. Bygge helt ny havn på Framnes
2. Utvide Søly for 50 store seilbåter, dybde 5 meter.
3. Tilpasse Søly til fremtidens seilbåter, flere seilbåter

Tro det eller ei, men den opprinnelige reguleringsplanen for

utbyggingen av Framnes området inneholdt også en småbåthavn til 600 båter. Havnen står fortsatt på reguleringsplanen, men er for lengst fjernet fra byens kommunedelsplan.

Arealmessig ligger alt til rette for en havn med parkeringsplass og opplag. Men, ---- de som vil gjennomføre dette prosjektet vil nok ha en lang vei å gå. Protester fra naboer og miljøforkjempere vil bli mange. Men, --- kanskje i fremtiden?

Seilbåtene våre har blitt større. Da vi planla Søly var 30 fot stort og Pollens Vindø på 36 fot den største. Mange båtprodusenters program starter i dag på 32 og slutter nå langt over 50 fot. Hva blir utviklingen de neste 10 årene?

Vi kan utvide Søly med en ny molo og få plass til ca. 50 store seilbåter. Det bør være mulig innenfor gjeldende reguleringsplan. Det blir dyrt.

Kanskje 100 000 kroner pr. plass.

Vil det være marked for dette blant våre nåværende eller nye medlemmer?

Selv tror jeg at alternativ 3: En fremtidig tilpassing av nåværende Søly anlegget vil være det mest jordnære. Søly eies av Moss Seilforening, men vi leier tomt av Moss kommune. Det bør være riktig at andelen av seilbåter i havna økes fra i dag mellom 50- 60% til kanskje 80-90%. I januar 2006 går leieavtalen med Moss Kommune ut. I den nye avtalen må vi få øket muligheten til å prioritere seilbåter betydelig. Vi må fortløpende utnytte de mulighetene som finnes til å tilpasse havnas utformning til den båtpark som medlemmene til enhver tid kommer til å ha. Det er en spennende utfordring for havnas styre.

Og så en viktig sak til slutt: La oss gå inn for å åpne bybrua! Andre byer i inn- og utland kan gjøre det. Vi kan også uten at det skaper problemer for trafikken til og fra Jeløya. Med utvikling av et maritimt næringsliv rundt Mossesundet med tilstrekkelige båtplasser, en bybru som kan åpnes noen ganger i døgnet, seilbåter i Fiske og Søly, -- så kan det bli virkelig spennende å bo i Moss.

Med hilsen fra Erik Johnsen

Tidligere formann for Moss Seilforenings Tur- og Havseilergruppe, byggekomiteen for Søly, havnestyre i Søly, foreningens hovedstyre og nå stolt æresmedlem i Moss Seilforening.

Huskomitéen

Som ny leder for huset, er jeg veldig takknemlig for at det er så mange ildsjeler i denne komiteen; nevenyttige ildsjeler som tar godt vare på huset vårt. Og det er stadig noe som skal ordnes og repareres, huset blir jo flittig benyttet av både medlemmer og leietagere. Så slitasje må man regne med. (I skrivende stund er for eksempel teppet i trappen løst, men nye fester er bestilt). Vinduer er vasket og "sølv" er pusset. Utemøblene er på plass, og når du leser dette, har vi allerede organisert en dugnad i områdene rundt huset. Plukking av søppel, raking og rydding; en stor takk til "jolleforeldrene" for deltagelsen her. I påsken var det mye liv i havnen; ankomst

av mudringslekter, jollenes påskesamling, samt alle som forbereder båtene sine for sjøsetting. Og innimellom slagene, med bunnstoff på kjeledressen og polishens oppmuntrende duft mellom båtskrogene, nytes en kaffekopp i solveggen. Da er det hyggelig å delta på vårpussen.

Utleievirksomheten på Søly går sin vante gang, med stort sett samme frekvens som tidligere. Det er fortsatt Marit Pollen som har ansvaret for utleie, se siste side av Signal for mer informasjon.

*På vegne av Huskomiteen,
Tove Kure*

Helly Hansen NAVIGARE Cup 2004

Betingelser for å delta:

Alle startende båter skal ha minst ett medlem av Moss Seilforening om bord. En person skal ha ansvaret for båten som eier eller hans stedfortreder. Alle båter må ha nasjonalt nummer i storseilet og eventuelt på spinnaker eller overlappende forseil. Båter uten kjennermerker i seilet vil etter en advarsel kunne nektes å starte. Seilasen er åpen for dekkede båter med faste køyer og med manntau. Det må søkes om dispensasjon senest 1 døgn før regattaen starter for båter som avviker fra disse betingelser. Søknad sendes til regattakomiteen v/ Alf Hvidsten (alf.hvidsten@moss-avis.no).

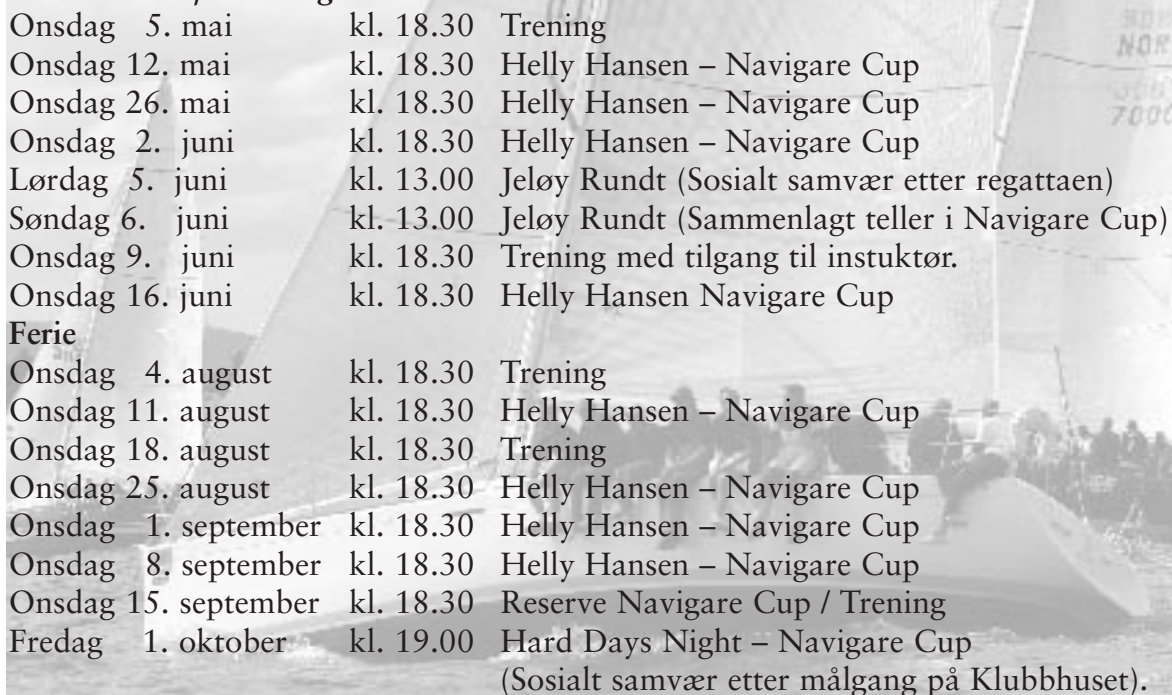
Klasseinndeling:

Lysklasse R, med Lystall i henhold til målebrev eller NSF's Lystabell (Racingklassen).

Lysklasse L, med Lystall i henhold til målebrev eller NSF's Lystabell.

Turkklasse T, med regulering av Lystall for første og siste båt i denne klassen.

Terminlisten for sesongen:



Onsdag 5. mai	kl. 18.30	Trening
Onsdag 12. mai	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 26. mai	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 2. juni	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Lørdag 5. juni	kl. 13.00	Jeløy Rundt (Sosialt samvær etter regattaen)
Søndag 6. juni	kl. 13.00	Jeløy Rundt (Sammenlagt teller i Navigare Cup)
Onsdag 9. juni	kl. 18.30	Trening med tilgang til instruktør.
Onsdag 16. juni	kl. 18.30	Helly Hansen Navigare Cup
Ferie		
Onsdag 4. august	kl. 18.30	Trening
Onsdag 11. august	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 18. august	kl. 18.30	Trening
Onsdag 25. august	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 1. september	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 8. september	kl. 18.30	Helly Hansen – Navigare Cup
Onsdag 15. september	kl. 18.30	Reserve Navigare Cup / Trening
Fredag 1. oktober	kl. 19.00	Hard Days Night – Navigare Cup (Sosialt samvær etter målgang på Klubbhuset).

Premier:

For Navigare Cup premieres min. 1/3 av alle deltagere i hver klasse sammenlagt for hele sesongen. Det utdeles (symbolsk) bestemannspremie etter hver regatta i klassene R, L og T. I tillegg premieres vinneren av "Overall" ved sesong avslutning. Det foretaes en separat premiering for Jeløy Rundt sammenlagt for begge dager i hver klasse.

Andre regattaer som bør være av interesse på forsommeren:

- 19. mai Hovdan Skagen Race – start i Åsgårdstrand
- 11. juni Færderseilasen – start ved Aker Brygge
- 19. juni Hvaler Rundt – start i Skjebergkilen
- 26. juni Hankø Rundt – start i Hankøundet

Husk at Seatronic Cup i år er 1 måned senere enn vanlig – lørdag 18. september.

**TERMINLISTE 2004****Oppdatert 10. febr. 04****ØSTFOLD SEILKRETS**

Dato	Arrangør	Regatta	Klasse	R/U	Bane	Termin- festet ØSK
25 april	MS	Åpningsregatta	Joller	ØC	UM	X
22 – 23 mai	SS	Dusa Cup (trening lør.)	Joller/2,4	ØC NC 2,4	UM	X
28 – 31 mai	FS	Nordisk H-båt	H-båt		UM	X
5 – 6 juni	MS	Jeløy Rundt	T / H		FM	X
19 juni	SS	Hvaler Rundt	T / H	KM	FM	X
24 – 26 juni	FS	TWO Star Hankø	T / H		FM	X
26 juni	FS	Hankø Rundt /	T / H, Yngling		FM	X
26 – 27 juni		Grill Cup	Joller	ØC	UM	X
11 juli	ES	Sommercup	Egen innbydelse	ØSC	UM/FM	X
17 juli (lørdag)	Larkollen	Sommercup	Egen innbydelse	ØSC	UM/FM	X
25 juli	FS	Sommercup	Egen innbydelse	ØSC	UM/FM	X
7 august	HvS / FS	Homlungen	T / H	KM	FM	X
14 - 15 august	ES	Engelsviken Cup	Joller	ØC	UM	X
28 – 29 august	FS	Høstseilas	Joller og kjølbåter	ØC/ KM	UM	X
4 – 5 sept.	MS	Norgescup	Optimist Europa	NC	UM	X
11 september	MS	Seatronic	T / H		FM	X
11 september	SS	Glomma Papp	T / H		FM	X
12 sept.	MS	Høstregatta	Joller og kjølbåter	ØC	UM	X
2 – 3 okt.	MS	Lag NM	Europa	Lag NM		X

Forklaring til forkortelser:

ES – Engelsviken Seilforening, FS – Fredrikstad Seilforening, MS – Moss Seilforening, SS – Sarpsborg Seilforening,

HvS – Hvaler Seilforening, HS – Halden Seilforening,

UM – Utlagte merker, O – Olympisk bane, FM – Faste merker, ØSC - Østfold sommer cup, ØC - Østfold cup, (1 dag trening, frivillig)

START FØRSTE DAG VIL VÆRE KL 1200 HVIS IKKE ANNET ER ANGITT I EGEN INNBYDELSE

B-POST



Returadresse:
Moss Seilforening
Boks 371, 1502 Moss

*Skal du
ha stort
selskap?*



Lei vårt koselige klubbhus med plass til 60 personer.

Henvendelse Marit Pollen, tlf. 69 25 03 00

Åpent hus hver onsdag fra kl. 18.00

Salg av kaffe og vafler



MOSS SEILFORENING

Postboks 371, 1502 Moss
Strandpromenaden 22, 1512 Moss
Telefon: 69 27 51 01
Faks: 69 27 52 65
www.moss-seilforening.org

Klubbavis for Moss Seilforening
Redaktør: Runar Thøgersen
runat@online.no