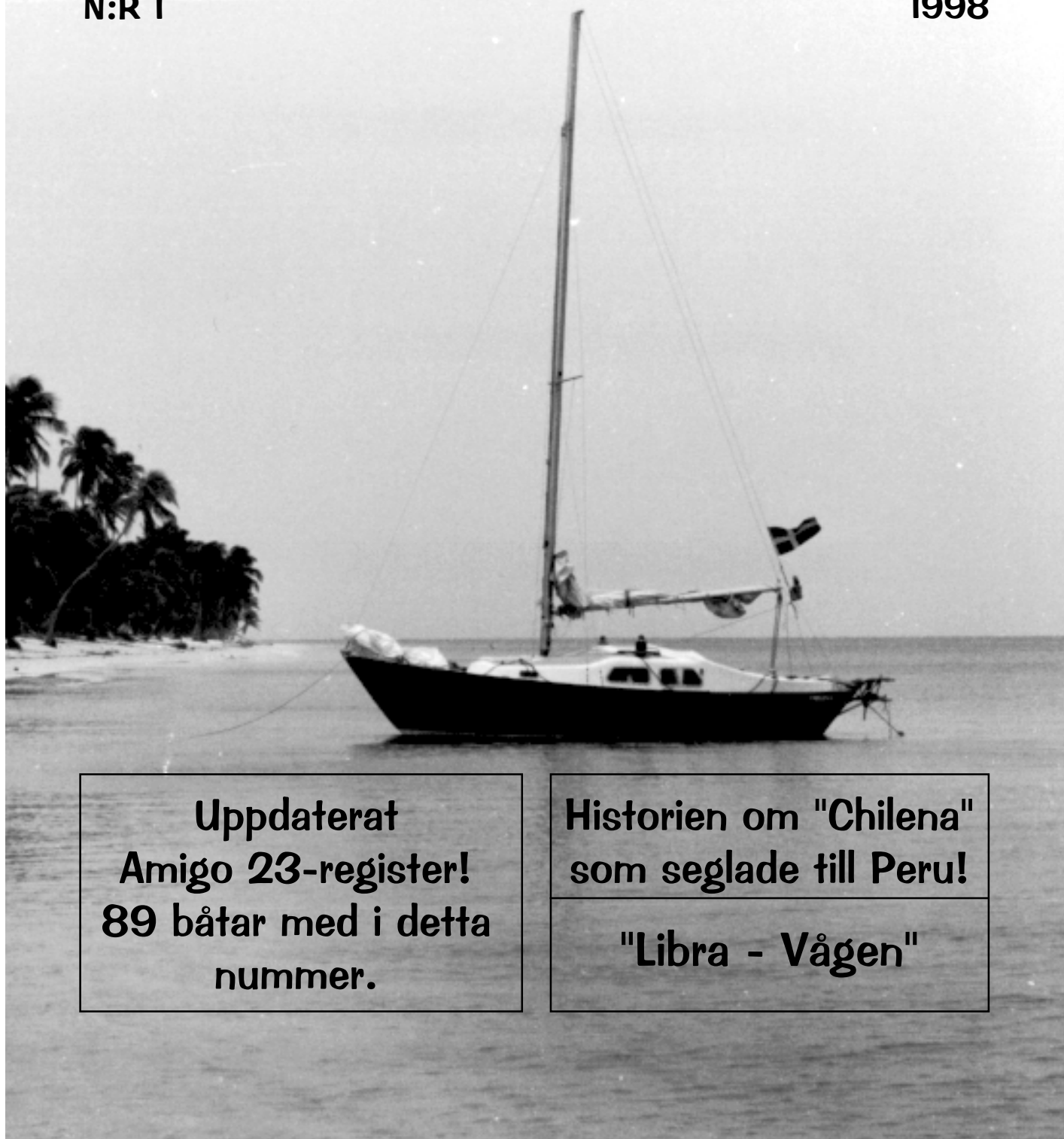


# AMIGO-BLADET

Tidningen för & av Amigo 23-ägare & vänner

N:R 1

1998



Uppdaterat  
Amigo 23-register!  
89 båtar med i detta  
nummer.

Historien om "Chilena"  
som seglade till Peru!

"Libra - Vågen"

# Ledaren

Amigobladet får vila ett tag framöver. Det tar helt enkelt för mycket tid! Tid som jag inte har just nu. Tid som jag bl.a. vill lägga på vår nya familjemedlem Olivia 8 månader.

Det har varit otroligt roligt att göra Amigobladet. Jag har fått enbart positiv respons från Er i läsekretsen. Vi har "hitat" 88 st Amigo 23:or runt om i landet (och en i Danmark). Pluggen är lokaliserad, Arne Arksunds son, Johnny, har hört av sig och naturligtvis har vi kontakt med Amigovarvet på Hönö. I detta nummer får vi också, genom Gösta Eriksson historien om Uno Hylén och hans Amigo 23:a, Chilena, som seglade till Peru.

Mycket har hänt och mycket finns kvar att upptäcka. Därför säger Amigobladet inte Adjö utan på återseende! Ett säkert sätt att vara med vid nystarten är att skicka in 20 kr på pg 409 52 48-3 så får Ni information skickat till Er om hur och när Amigobladet kommer att återuppstå i framtiden. Jag hoppas ni orkar "hänga kvar"!

Jag är glad om Ni hör av Er om Ni flyttar eller säljer båten så vi kan hålla adressregistret aktuellt. Fortsätt gärna tipsa Amigo 23-ägare som inte har varit med tidigare ifall ni stöter på några.

Amigobladet tackar Agnebergsgymnasiet i Uddevalla och Rektor Sten Torgerson för nyttjandet av skolans kopieringsmaskin. Jag vill också tacka alla Er som har skrivit artiklar och tips och på så sätt bidragit till mångfalden och variationen. Det har varit intressant och underhållande att läsa! Tack! och på återseende!

# Innehåll

Ledaren	2
Tipset	3
Skånör-Peru-Skånör av Gösta Eriksson	4
Libra - Vågen av Peter Hall	9
Allt kyligare kuling av Kristian Mogensen	10
Pannonica nr 67 av Björn Gulbrandsen	11
Ensamseglarrevning av Leif Mattson	12
Köp-Byt-Sälj	12
Amigoregistret	13

## AMIGO-BLADET

Hemsida: <http://medlem.spray.se/amigo23>  
E-post: [amigobladet@tele2.se](mailto:amigobladet@tele2.se)

Ansvarig utgivare: Hans Nicklasson  
Amigobladet är en tidning för och av Amigo 23-ägare och vänner. Tidningen bedrivs utan vinstsyfte och allt arbete sker ideellt.

### © Copyright

Amigobladet/Hans Nicklasson och respektive artikelförfattare. Du får lov att spara/öppna/skriva ut pdf-filen för eget bruk. Det är inte tillåtet att kopiera filen, eller utskriften av den, till andra.

Du kan beställa gamla nummer av Amigobladet via hemsidan eller e-postadressen ovan.

Omslagsfoto: Uno Hylén  
"Chilena" i Honduras 1975.

# Tipset

Här kommer, vad jag själv anser vara, en lysande idé! Vi som har utombordare på våra Amigo 23:or har upptäckt hur besvärligt det är att manöverera i hamnar och andra trånga passager som kräver låg fart och god styrförmåga. Efter att ha haft en snipa i många år som jag hade lärt mig manöverera som en egen kroppsdel, så blev jag mäktigt irriterad över att jag inte kunde få min lilla amigo 23:a att lyda mig för motor!

Först hade jag motorn låst för färd rakt fram och stryde med båtens roder. Det fungerade bra vid hög fart. Fart var dock inte alltid det man ville ha vid känsliga tilläggningar. Båten girade inte utan lät sig fångas av eventuell vind som vanligtvis blåste mot den där dyra 53 fotaren eller bryggpålen med alla rostiga spikar. (Forts under bilden.)

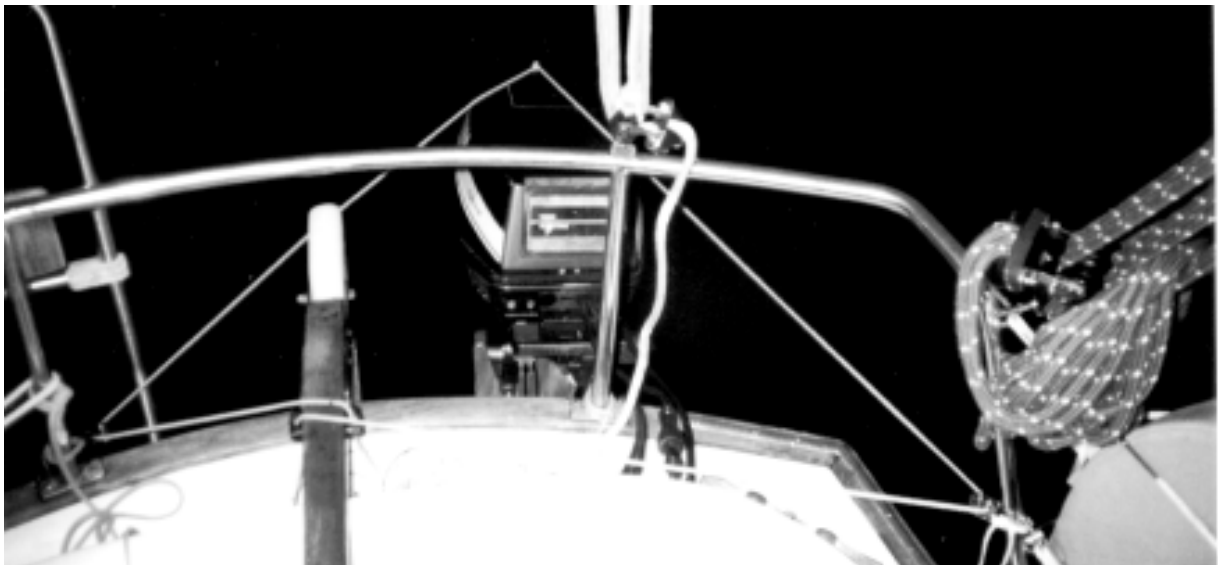


Foto: Hans Nicklasson

Istället provade jag att svänga med motorn när det blev dags att lägga till och släppa båtens roder. Ok, båten svängde bättre men nog la sig alltid rodret åt andra hållet och motverkade på så sätt motorns girkraft. Dessutom var det besvärligt att hänga ut under akterpulpiten och samtidigt försöka se något framåt. Problemet

förräddades av att jag har reglagen i sittbrunnen. Föga graciöst!

Efter mycket funderande kom jag på en lösning som är lika enkel som genial. Jag borrade ett hål i motorkåpan och knöt fast två tampar i motorns aktere del. Tamparna fick gå åt var sitt håll ut mot pulpiten där det via var sitt block leddes tillbaka och fästes i rorkulten med var sin skoträtta.

Skoträttorna gör det lätt att justera gångläget och spänningen i tamparna. de kan också lätt lossas vid behov. ( Se bild.)

Resultatet blev en väldigt lättmanövrerad båt där både motorn och båtens roder samverkar för att få båten att gira åt rätt håll. Jag kan gå med väldigt låg fart och ändå har full styrförmåga. båten lyder också roder vid backning!

I början trodde jag att det skulle krångla på något sätt eller vara i vägen men det har fungerat utan problem hela säsongen.

Hans Nicklasson

# Skanör-Peru-Skanör - 20.000 distansminuter, utan motor!

Tack för dina fina Amigo-blad!  
De är jättekul att läsa för mig som tidigare ägde en Amigo 23:a.

Min Amigo var en speciell båt. Det var nämligen "Chilena", dvs den Amigon som seglade till Peru och tillbaka.

Du efterlyste ju lite information om den i senaste numret.

Bifogat är några foton av båten från den resan. De är tagna i Honduras, i Karibiska havet. De togs av Uno Hylén på väg hem från Peru och året var 1975.

Jag ägde "Chilena" 1985-1993. Killarna som köpte henne hade henne sen i sin tur båten till salu (1995 eller 1996).

## **Amigo 23 nr. 95 "Chilena"**

I september 1985 blev jag lycklig ägare till en väldigt speciell turkosgrön Amigo 23:a "Chilena". Jag köpte henne av min gode vän och tidigare OK-jolleseglarkompis Uno Hylén i Skanör.

Det var Uno som, då 27 år gammal, 1973 gav sig ut på vad som kanske fortfarande är den längsta seglatsen som någon Amigo 23:a gjort. (Kanske någon i läsekretsen vet någon som seglat längre? Det vore i så fall roligt att läsa om det i något kommande nummer av denna fina tidning.)

## **Förberedelserna**

Historien om denna seglats börjar egentligen några år tidigare då Uno arbetade på Johnson-linjens fartyg som trafikerade ruttan mellan Sydamerika och Europa. Han fick då idén att försöka gå samma väg, fast på egen köl.

Uno var vid denna tid dock båtlös sedan OK-jollen sålts några år tidigare. Han studerade noga utbudet på segelbåtsmarknaden vid den tiden och fastnade för den av Arne Arksund nyligen lanserade lilla Amigon. Båten beställdes och levererades

till Skanör på lastbil våren 1973. Planerna på seglingen till Sydamerika höll han dock hemliga.

Autopiloter fanns inte på den tiden. De hade dessutom inte kunnat användas på "Chilena" eftersom hon saknade motor och därmed laddningsmöjligheter för batterier. Uno var istället tvungen att skaffa sig ett vindroder för att klara den långa ensamseglingen.

Båten seglade faktiskt utan vare sig inom- eller utombordare mellan åren 1973-1993 då hon fick sin första utombordare efter att jag sålt henne. 20 års ren segling alltså.

Motorlös segling var mycket vanligare förr än idag, när moderna seglare med förfäran undrar hur vi över huvud taget tog oss ut och in i trånga hamnar förr.

Jag tror inte att seglarna är sämre idag. Däremot tror jag att bekvämlighetskraven och det ökande välståndet fått oss att skaffa oss alldeles för stora, tunga och tröga båtar för att någonsin få uppleva lyckan av att seglande ta oss ta oss fram överallt. Kanske kan man likna det vid skillnaden mellan att fotvandrade eller cykla med ett lätt tält på ryggen och att åka omkring med stor bil med komplett utrustad husvagn. Visst blir det bekvämt, men något har gått förlorat på vägen. Med så välseglande båtar som Amigo 23:or (om man undviker att lägga in tunga dieselmotorer under sittbrunnen!) är det ju ingen konst att ta sig fram för enbart segel. Möjligen fick vi be om bogsering ibland när vinden tog slut en eller två gånger per säsong men det var också allt.

Nåväl, åter till vår vän Uno och hans vindroder. Under hans sista resa med Johnson-linjen svetsades ett fint vindroder, med fästen och allt, ihop ombord på fartyget. Detta var innan "Chilena" levererats och innan ordentliga mått tagits. Vindrodret, av

typen Hasler med pendelåra, passade dock perfekt på akterspegeln och har styrt båten utan problem i alla år sedan dess.



Foto: Uno Hylén

Försommaren 1973 slutade Uno på rederiet och kom hem till Skanör, där han bott i hela sitt liv och fortfarande bor, för att utrusta och testsegla sin nya båt. Den officiella historien var dock att han tagit långledigt och skulle segla några månader - "kanske ända upp till Norge". ("Ojdå, så långt i den lilla båten!", var den vanligaste kommentaren han fick.)

De enda förändringarna han gjorde på den helt standardbyggda Amigo 23:an var, förutom vindrodret, en förstärkning i stål längs med maststötten under däck (för den händelse han skulle ramla mot den och kanske knäcka den i kraftig sjögång), fotogenkök och dito lampor och lanternor (T-röd är det ont om i Sydamerika). Seglen var standard Syversen, stor, genua, kryssfoc (kompletterad med ett bindrev) samt en liten stormfoc. Till havs bar Uno alltid, utan undantag, livlina och för denna hade han monterat ett par öglor i sittbrunnen, nära skotbänken. Rigg och all annan utrustning var helt standard. Båten saknade pulpit, mantåg och sprayhood (ända fram till 1993). Uno ansåg att mantåg på en Amigo 23:a försvårar när man vid krängning behöver gå fram på däck. Den rejäla fotlisten på relingen i kombination med obligatorisk livlina ger bättre säkerhet.

I efterhand förklarade Uno att han inte ville bli störd i sina förberedelser genom att berätta om sina verkliga planer. Säkert hade han rätt i att många då skulle försökt övertala honom att överge så våghalsiga planer.

Möjligen säger det något mindre smickrande om fantasin hos alla oss som med förundran följde Unos förberedelser, att vi absolut inget begrep eller anade av vad som komma skulle. Trots allt döpte han ju faktiskt båten till "Chilena" och seglade t.o.m. omkring med en liten chilensk flagga ibland under förberedelserna. När inte detta fick oss att ana hur långt han hade tänkt segla borde väl vindrodret och mängden vatten, mat och konserver (en del av konserverna var faktiskt med tillbaks efter den långa resan!) som han lastade ombord inför avresan och som fick Amigons vita vattenlinje att försvinna ur sikte, fått oss att ana något? Men ingenting begrep vi. Till vårt försvar kan man möjligen anföra att detta utspelade sig för nästan 25 år sedan. Det var då inte lika vanligt som idag att folk ensamseglade över världshaven i små båtar.

### Utseglingen

Nog om förberedelserna. I juli 1973 var Uno och "Chilena" plötsligt borta från hemmahamnen i Skanör. Få märkte när han gav sig av.

Färden gick norrut längs västkusten för ett första stopp hos Arne Arksund på Amigovarvet på Öckerö. Arne och hans hustru invigdes faktiskt i planerna och avrådde inte, väl medvetna om både båtens och seglaren Unos kvaliteter. Efter några dagars kompletteringar av båten avseglade "Chilena" västerut och den långa resan hade börjat på allvar.

Nästa anhalt var England och därefter Azorerna. Det var först efter besöket där som vidden av Unos seglingsplaner gick upp för alla anhöriga och vänner hemma i

Sverige. Från Azorerna skickade Uno nämligen hem ett vykort till sin mor i Skanör och förklarade att han skulle ge sig över Atlanten och att nästa anhalt skulle bli Västindien. Historien nådde tidningarna som började skriva notiser om denne "viking" på väg över Atlanten.

Amigo 23:an klarade Atlantfärden utan några som helst problem och nästa hamn som Uno anlöpte var Nelson Harbour på Antigua. Fantastiskt fint är fotografiet som Uno tog här där lilla "Chilena" ser ut som en liten jolle där hon ligger ytterst, utanpå många, mycket stora båtar. De flesta av de stora båtarna hade förmodligen inte seglat så långt som den lilla Amigon hade.

På väg över Karibiska havet hände det allvarligaste tillbudet på hela resan. En natt utanför Colombias norra kust låg Uno och sov i ruffen. Det blåste storm och båten rusade fram i natten med endast stormfocken uppe. Vindrodret styrde perfekt som alltid.

Plötsligt vaknade Uno av att han låg i rufftaket och att hela båten låg upp och ner! Ruffluckorna var givetvis stängda men ändå kom det in en del vatten. "Chilena" vände sig dock snart på rätt köl igen och Uno kunde lättad konstatera att riggen stod kvar. Skadorna begränsade sig till en spräckt plexiglasruta och Uno gick in till Baranquilla för att reparera. Därefter fortsatte han till Panama.

I Panama försökte Uno få tag i en ny spegel till den lilla billiga plastsextanten han använt för att navigera hittills under resan. Den gamla spegeln började flagna av. (Kom ihåg att detta var 25 år sedan och att tanken på GPS:er hade varit rena rama science fiction.) Skeppshandlaren i Panama hade varit med om mycket, men Unos plastsextant tog dock priset. Han blev så imponerad över att Uno kunnat segla ändå från Sverige med en sådan

enkel sextant att han gav Uno en ny, exklusiv, sextant alldeles gratis!

Efter Panama-kanalen, genom vilken "Chilena" fick bogseras, seglade Uno söderut nedför Sydamerikas västkust. Navigationen sköttes delvis genom radionavigation med hjälp av en vanlig gammal transistorradio i kombination med en handkompass. Unos kunskaper i spanska var ännu begränsade men oftast kunde han förstå varifrån en viss radiostation sände efter att ha lyssnat på den ett tag och därefter leta upp platsen på sjökortet.

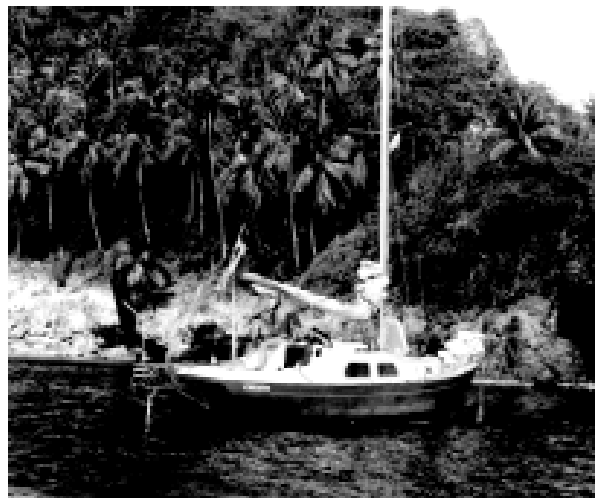


Foto: Uno Hylén

## Peru

I maj 1974, 8 månader efter avfärden från Skanör kom Uno fram till Limas hamnstad Callao, i Peru. Där trivdes Uno så bra att han beslöt att stanna en tid.

Under denna tid träffade han peruanskan Nelly och detta förändrade seglatsen och hela livet för de två. Uno och "Chilena" blev kvar hela 8 månader i Peru och under denna tid gifte Uno och Nelly sig och började planera den lilla nätta bröllopsresan - seglingen tillbaka till Sverige och Skanör!

Bilder på de båda i Peru skickades hem till Sverige och nu började veckotidningarna vädra morgonluft. De publicerade bilderna på de nygifta unga tu och beskrev den

romantiska historien om "vikingen" Uno och "indianskan" Nelly. Båda epiteten var dock lika felaktiga... Stackars "Chilena" gjordes i dessa upplysta skvaller-spalter ofta om till en 16 meters yacht, osv...

### **Hemseglingen**

När hemseglingen började, i januari 1975, blev den första etappen en 45 dagar lång seglats upp till Colombia. En rejäl introduktion för Nelly som aldrig hade seglat innan hon träffade Uno.

Efter ny bogsering genom Panamakanalen väntade besök i bl a Honduras (där bilderna är tagna), Mexico och Bermuda innan "Chilena" krossade Atlanten för andra gången och ånyo anlöpte Azorerna.

En rolig detalj från Mexiko var att Silva-kompassen som båten var utrustad med av någon anledning tappade vätskan som kompass-skivan ligger i. Uno fyllde den med den sprit som stod till buds - mexikansk gin - och seglade med denna skvalpande i kompassen ända hem till Sverige. Inga problem. Den fungerade helt perfekt. Men efter hemkomsten talade Uno med Silva om det inträffade och de meddelade honom att han haft en otrolig tur. Om alkoholprocenten varit bara en aning högre skulle siffrorna ha påverkats och förmodligen suddats ut helt helt efter några veckor - kanske mitt ute på Atlanten...

På Azorerna inträffade en annan av alla de roliga episoder som Uno och Nelly långt efter hemkomsten roande beskrev i många uppskattade föredrag med bildvisningar från resan.

"Chilena" låg för ankar i hamnen och Uno och Nelly befann sig ombord. Det blåste friskt och plötsligt släppte ankaret! I lä fanns bara en pir bestående av stora stenar. Motor fanns som sagt ingen och det fanns inte tid att få upp några segel. Vad göra?

Uno tog raskt en lång tamp och dök på huvudet i vattnet för att simma upp till lovartsstranden och därifrån rädda båten med hjälp av den långa tampen. Fint. Men just när Uno dök i kände han att badshortsen gled av honom! En sekunds tvekan i vattnet. Därefter simmade han (och Uno är en mycket stark simmare och dykare) allt vad han orkade mot lovartsstranden med tampen i ena handen och brallorna i den andra. Väl framme vid stranden, som naturligtvis låg rakt nedanför strandpromenaden, lyckades Uno i sista stund rädda "Chilena" från att slå i klipporna nere vid piren i lä. Gästerna på uteserveringarna längs strandpromenaden förundrades dock storligen över den nakne mannen som tagit sig upp ur vattnet, slitande i en tamp med ena handen och kämpande för att få på sig brallorna med den andra.

Seglingen från Azorerna upp till England, ca 700 sjömil, blev tuff med storm nästan hela tiden. "Chilena" avverkade sträckan på sju dygn, mestadels med besättningen under däck. Vindrodret styrde båten nästan hela vägen.

Efter England var det dags för första svenska hamnen och det blev Helsingborg. Vid inklareringen frågade tullmästaren efter senaste anlöpshamn. "England", blev svaret. "I den lille båden?" blev kommentaren. När även Sydamerika nämndes höjdes tonläget. "I DEN lille båden???"

Efter en snabb seglats ner genom Öresund anlöpte Chilena Skanörs lilla hamn i september 1975 efter två års bortvaro. Hemkomsten passerade dock inte lika obemärkt som avresan gjort. På pirarna stod massor av folk, journalister från tidningar och radio/TV.

### **1975 - 1997**

Uno och Nelly bor fortfarande 1997 i Skanör och de seglar fortfarande. Under åren efter hemkomsten fick "Chilena"

under semesterseglingar besöka såväl Danmark, Tyskland, Helgoland och Skottland.

Skottlandsseglingen var en historia för sig. Det året hade Uno fått semester i maj månad och kryssen västerut mot Skottland på Valborgshelgen var lång, blöt och kall. Men som alltid tog "Chilena" dem fram och åter tryggt och säkert.

En annan gång var paret på väg in mot Kiel-kanalen västerifrån, efter ett besök på Helgoland. Ankomsten var dock lite för sen den dagen. Tidvattnet hade vänt och hamnen stängt. Utan en sekunds tvekan lovade Uno upp, skotade hem och gick runt hela Jylland i stället. Varför inte? Har man en så sjösäker båt som en Amigo 23:a så är det få saker som behöver stoppa en...

Efter Sydamerika-seglingen förekom "Chilena" på den flytande båtmässan i Långe- drag och kanske har en och annan läsare av Amigo-bladet sett henne där. Eftersom hon då seglat ca 20.000 sjömil informerades mässbesökarna om att denna Amigo 23:a seglat en sträcka "motsvarande ca 50 års normal svensk segling" och detta utan något märkbart slitage.

1980 deltog Uno i enmanskappseglingen över Atlanten, OSTAR, från England till USA. "Chilena" ansågs dock av arrangörerna som för liten för Atlanten varför Uno genomförde tävlingen i en lånad, 10 meters båt. Nelly var med på hemseglingen från USA och har alltså korsat Atlanten två gånger.

1984 föddes Unos och Nellys son Tim och han var bara 4 veckor gammal när han fick pröva på att segla "Chilena" under en semestersegling till Tyskland. Barnvagnen surrades på rufftaket och allt gick bra.

1985 var det så dags att sälja "Chilena"

och då passade jag på att köpa henne. Uno och Nelly köpte därefter en Arietta, ritad av Olle Enderlein, och seglar den båten än idag.

Själv seglade jag och min familj "Chilena" i sju år med hemmahamnar i Saltholmen och senare Hinsholmen i Göteborg. Det var alltid lika roligt att märka att så många längs västkusten fortfarande kände igen henne och kom ihåg hennes långa segling. Men när familjen växte ville vi ha en större båt och skildes med saknad från denna fina lilla båt våren 1993.

Vår Amigo 23:a var en fantastisk båt, lugn, välsagande och välbyggd. Hon läckte aldrig så mycket som en droppe vatten mellan skrov och däck eller vid fönster, ventiler eller lister (något som inte gäller den nio meters halvtonnare vi köpte när vi sålt "Chilena"). Hon förblev lätt på rodret i de allra hårdaste vindar och många är de gästande gästar som förundrats över att man kunde styra henne med bara ett finger på rorkulten trots friska vindar och hård krängning. Lägg därtill att hon var vacker och seglade så bra att vi t.o.m. lyckades vinna några LYS-kappseglingar i kamp med stora, moderna och välutrustade båtar så måste man säga att en Amigo 23:a ger oerhört mycket båt för, numera, väldigt lite pengar.

Det är alltid roligt att möta er Amigo 23 seglare på havet och att se era vackra båtar i hamnarna!

Med bästa seglarhälsningar  
Gösta Eriksson  
Göteborg



Foto: Uno Hylén



# Libra - Vågen

av Peter Hall

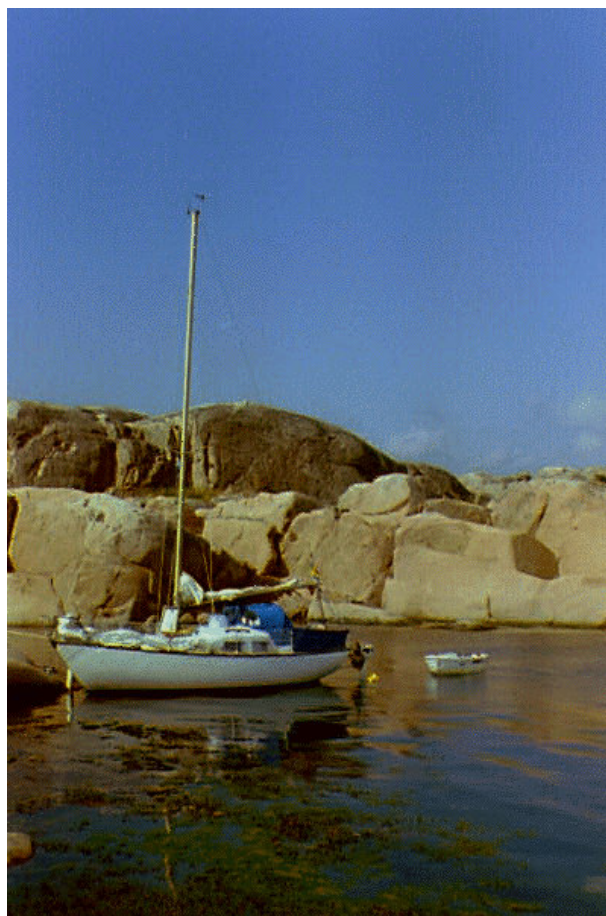


Foto: Peter Hall

När vi köpte Libra förknippade vi mest namnet med frihet och tyckte det var ett rätt bra namn. (möjligen associerade vi också till blöjor).

Nu vet vi att det betyder stjärnbilden Vågen. Eftersom vi båda är "vågar" kunde namnet inte passa bättre!

Efter första sommaren med Libra kan vi helt enkelt inte låta bli att dela med oss av vår glädje över att ha en så **STOR** och bra båt. (Fast detta skulle egentligen stått i en HR-tidning)

Vi trodde vi skulle bo ombord en och annan helg och dessemellan göra dags-turer.... Första kvällen av vår 2-veckors-semester runt midsommar ville Magdalena 8 år sova ombord och inte i husvagnen,

som vi tänkt ha som högkvarter. Vi klev iland 2 veckor senare och sålde husvagnen!

Slutet juli - början av augusti var det dags för 2 semesterveckor till. Inga problem att få plats med packning (inklusive ombyten, även av sängkläder) för oss 2 vuxna, Magdalena, hennes 1-åriga lillasyster Evelina, glad Yasi (Golden Retriever), massor av mat under sittbrunnen, 65 l vatten under förpikskojerna tillsammans med 2 extra försegl. Där stuvades också sängkläder, stövlar och oljeställ till en 20-årig familjemedlem, som gästade oss ett tag. Ute- och inneleksaker, vattenkikare, böcker, blöjor, välling samt stor förpackning hundmat fick också plats. Jo, vi glömde hängmattan som spändes mellan mast och förstag i hamnarna; paraplyvagnen i styrbord sittbrunnsbänk, backen med läsk och öl i babords, och naturligtvis har vi också en Porta Potti.. Det enda vi har svårt få plats med är soporna, så efter några dagar ser jollen mest ut som en riktig sopbåt. (finns det snabbverkande kompostbehållare för båtar????)



Foto: Peter Hall



Foto: Peter Hall

I ärlighetens namn måste vi erkänna, att vi hade våra kläder i varsin bag, som vi inte hittade stuvutrymme åt, men till nästa sommar har vi rullgenua, så då frigörs utrymme i skansen, och eventuellt skall vi bygga ner ryggstöden i salongen, så att vi döljer resten av packningen; men å andra sidan så finns det inget skönare ryggstöd än en bag med kläder!

Efter att ha slitit med 31 och 35 fot och 5-6 ton några år är det verkligen skönt att ha kommit underfund med att man faktiskt får ner allt man tror sig behöva i Amigo 23-an! Dessutom känns hon ju helt underbar även till havs när det friskar lite; för att inte tala om när man skall tränga sig in i semesterfull hamn på Väderöarna, eller ta sig tillbaka till den där LILLA viken man förtöjde GKSS-ekan för 30 år sedan och därefter varit utestängd från...

Nu sitter vi vid julgranen och tänker på att halva sovperioden för Libra har gått; om

mindre än 3 månader börjar det fejas ombord, och sedan går tiden fort.... Det är bäst att inte avslöja några planer för nästa sommars färder (eller ens att ha några?) så det får anstå till ett senare tillfälle.

Serpil och Peter  
Libra segelnr 223

---

## Allt kyligare Kuling

av Kristian Mogensen

Jag märker med stor tillfredsställelse att jag håller på att lära mig att segla. Egentligen borde jag vara besviken eftersom jag redan för många år sedan trodde att jag kunde segla.

När jag var drygt en tvärhand hög och gick på optimist-seglarskola då trodde jag att jag lärde mig att segla. Jag förflyttade mitt fartyg kors och tvärs (mest tvärs faktiskt) blev stolt kapten och delade sista platsen med en annan parvel vars mast aldrig var

att lita på eftersom den i tid och otid hoppade loss och ställde sig snett. Jag belönades för denna bravad med ett dajm (det hette så på den tiden) vilket jag för omgivningen var det godaste choklad man kunde tänka sig. Detta medan mina seglar-kamrater överöstes med en massa pokaler i billig plåt som de sedan nödgades dras med resten av livet.

Jag borde alltså bli besviken när jag nu, drygt 20 år senare, tvingas inse att jag inte blev någon fullfjädrad kapten vid 8-års ålder, men jag är av en förlåtande natur. När jag var 8 lärde jag mig att kryssa och slöra och att slå en skotstek som var mindre än jag, men lärde jag mig att segla?

Min första egna båt var en Ockelbo OS 19. En fenkölad och ganska rymlig dagsegelare på knappa 6 meter som skulle ha passat bättre i skärgården än i Hanöbukten. Jag visste ingenting om båtar och köpte min Ockelbo helt på vinst och förlust. Jag längtade intensivt efter att få prova mitt nyförvärv men hur det var så kom dagarna och aldrig var vädret riktigt bra. Jag steg upp varje morgon full av förväntan, men ena dagen blåste det för mycket och andra dagar blåste det visst också för mycket.

Jag har haft flera båtar sedan dess och efterhand konstaterat att vädret blivit allt bättre. Nu är nästan varje dag en lämplig segeldag. Stiltje retar lätt upp mig om jag inte ligger för ankar eller i allafall driver utan dyning och ett eller annat blåsväder har man gärna stått över eller i alla fall undvikit att tampas med utomskärs, men när jag stävar fram innanför öarna i Göteborgs södra skärgård för en västlig kuling med matsäcken inom bekvämt räckhåll och med vågstänk i blicken, då vet jag att någonting håller på att hända. Att kryssa och slöra och att ge knopar på nöten, det har jag kunnat länge, men nu håller jag på att lära mig att segla. Det har pågått länge: Det tar aldrig slut. Det är en ynnest att få vara mitt i det. Nästan bättre än dajm!

## Pannonica nr 67

av Björn Guldbrandsen

Jag är nybliven Amigo-23 ägare sedan Maj - 97. Genom den förra ägaren till båten fick jag veta att det finns en sammanslutning för Amigo-23 seglare. Efter att ha frågat runt litegrann, skrev jag till redaktionen till " På kryss till rors" och hörde mig för om de eventuellt visste något om detta. Så småningom fick jag Amigobladet nr 2 -97 på posten.

Det var verkligen kul och givande läsning samt värdefullt att nu ha möjligheten att få kontakt med andra Amigo-ägare för utbyte av erfarenheter mm. Som nybliven ägare vet jag tyvärr ganska lite om båten och hoppas nu kunna komma över ritningar, exakta mått etc. Jag läste att ritningar eventuellt skall publiceras i något kommande nummer av bladet.

Jag har bara positiva erfarenheter från första sommarens seglingar som mest skett i Mälaren och i relativt lätta vindar för det mesta. Båten känns trygg och stabil och lagom stor för två personer. Att jag valde att skaffa mig just en Amigo, beror nog mest på att jag är traditionalist och tycker om båtar med lång köl och lite smäckrare linjer än dagens mer höga och kantiga linjer.

Endast en lite allvarigare incident har inträffat under mina seglatser, detta hände vid segling den 12.10 i vindar som jag uppskattade till ca 12 - 14 m/ s och i relativt måttlig sjö.

Vid segling för styvbords halsar hörs plötsligt en smäll och jag tittar upp utan att riktigt förstå varifrån den kom. Sen får jag plötsligt syn på en bit av babords skotsk-ena lossbruten och hängande i blocket på fockskotet till en vilt fladdrande fock. Den hade brutits loss från sin infästning i träli-

sten i relingskanten. Den visade sig vid närmare studium vara fäst med , i och för sig långa och även ganska tätt sittande , träskruv. Trävirket var väl troligen inte helt friskt och infästningen borde ha gjorts med genomgående skruv med mutter.

Ingen direkt kris uppstoed och fockskottet kunde snabbt flyttas över till en alternativ skotskena placerad lite längre in på däck

och fäst med genomgående skruv ) . Vid tillfället var storseglet nedrevat ungefär tillförsta lattan och rullfocken utrullad motsvarande kryssflock eller något mindre.

Jag vill gärna be andra Amigo - ägare med skotskenor placerade på samma sätt att se över infästningarna. Detta kan vara en svag punkt på våra båtar.

---

## Ensamseglar- revning

Metoden avser båtar med bindrev/snabbrev och utan sittbrunnsindragna mastlinor. Låt båten ligga bi under hela arbetet så får du lugnare rörelser och undviker piskande segel! Förbered så här innan du vågar dig fram till masten:

Sätt en krok med rep i revlöddran vid akterliket. Ordna en tillfällig storskotsavlastning mellan kroken och lovarts förtöjningsknap! (Använd gärna lävinschen.) Seglet är alltså fullt men lätt att reva därför att seglets aktra underdel hänger fritt. Du får hjälp av skotavlstaren att hasa ner seglet (att hissa går inte) och den akterliga skotpunkten sträcker upp seglet "snyggt" längs bommen. Tar du in mycket segel på en gång finns risk att båten kan falla av, så öva gärna. En krok av säkerhetssele-typ, helst utan den rörliga haspen, bör fungera.

### Vårustningstips

Prova Johnssons golvpölish på däckets färgade ytor. Snyggt resultat som varar ett par månader. Man stryker lätt ut det med en tvättsvamp på 10 minuter. Torktid ca 20 min.

Leif Mattson

---

## Köp-Byt-Sälj

### Säljes

**Genua Syversen** gammal (-76?) men förefaller måttligt använd och har ännu en del att ge. Stormflock Syversen också gammal men verkar i stort sett oanvänd. Säljes pga byte till rullgenua. Prisförslag: 1000 kr för båda. Tel 0000-00 00 00

### **Amigo 23 -73 nr 116**

Rullflock Furlex är 5 år gammalt. Storseglet 6 år. Kryssflocken omsydd för rullflock. Skotlinor, Ny motor Johnson 8 hk sailmaster. solceller, ekolod, vattentank ca 30 L, bensintank ca 30 L, ankare, fendrar, kemtoalett, livboj, Hansalina pris 50000:- tel 00-000 00 00 Stig Phil

## Hjälp till att komplettera Amigo 23-registret!

Skriv eller ring till Amigo-bladet för att komma med, ändra eller komplettera de uppgifter som du vill ska publiceras i registret. Kolla att dina befintliga uppgifter stämmer!

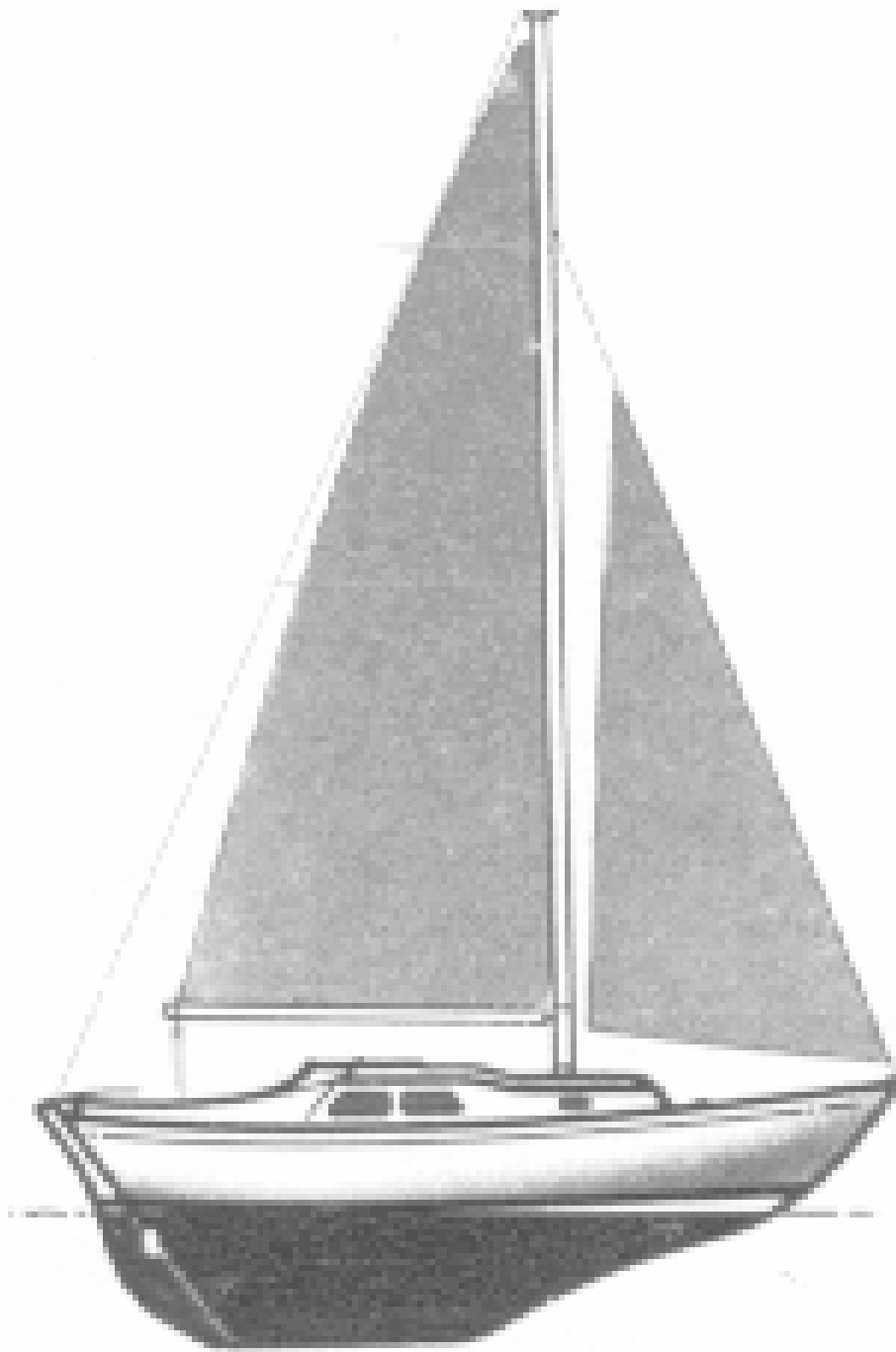
sid 13

Segelnr	Båtnamn	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
1	Bonnie	68	Skåne Tranås	Hans	Delén	Tomelilla	Yanmar	mahogny
55	GoodTimeCharlie			Göran	Norlén	Alingsås		
57	Honey III			Lars	Englund	Billdal		
61		72		Arvo	Norta	Södertälje		
67	Pannonica	72	Stockholm-Traneberg	Björn	Guldbrandsen	Uppsala	Yamaha 6 hk	vit
68	Snorkfröken		Ulvesund	Per	Johansson	V Frölunda		vit
70	Roo	72	Kållandsö, Hyllingsund	Staffan	Käck	Lidköping	Mercury 5 hk	vit
71	BrittMarie	72	Fiskebäck	Roy	Erkfeldt	V Frölunda	Zusuki 5 hk	blågrön
74	Esme	72	Fiskebäckskil	Monica	Andersson	Vänersborg	Yanmar 1GM -84	vit
76	Felicia	72	Ljusterö	Denny	Wahledow	Åkersberga	Mariner 6 hk	vit
79		74	Marstrand	Bengt & Wilma	Tegnebrink	Floda	Wire 6 hk	vit
80	Elinda	72	Råneå	Tore	Henriksson	Luleå	Yanmar 7,5 hk	vit
84	S/Y Johanna	73	Björlanda Kile	Stefan & Marika	Martinsson & Ahlfors	Sävedalen	Utombordare 4 hk	vit
85	Tro			Åke	Sundling	Uppsala		
88		72		Rolf A	Pettersen	V Frölunda		
89	Vännen			Kurt	Lundberg	Torslanda		
90	Juni			Vilgot	Nilsson	Sölvesborg		
92	Logout	72	Sundbyholm	Anders	Carlsson	Eskilstuna	Yamaha 6 hk	vit
100	Aida	72		Susanne & Lars-Erik	Hedström	Floda		
101	Gladan	73	Värmdö	Hans	Björkman	Saltsjöbaden	Yamaha 8 hk	vit
103	Miafia	71	Ulvesund	Ulvesunds båthanteri	Anders Eriksson	Ljungkile		vit
106	Panda			Jan	Stefensson	Hovås		
107	Lindis av Blidö			Lasse	Ingevaldsson	Knivsta		
113	Pachamama	73	Saltholmen	Urban	Hedvall	Göteborg	Johnson 8hk	turkos
116	Josefin	73	Södertälje	Stig	Pihl	Södertälje	Evinrude 6 hk	vit

Segelnr	Båtnamn	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
118	Fiorella	75		Lars	Lindborg	Höllviken		
119	Stormfågel	73	Sundsvall	Anders	Mossing	Sundsvall	Tohatsu 5 hk	mörkröd
123	Mika	73	Vätö-Norrtälje	Kjell	Pollack	Borlänge		vit
125		73	Öckerö	Ingemar	Hult	Göteborg	Johnson	
128	Marina			Ingemar	Hasse	Vejbystrand		
129	Kata II	72		Leif	Mattsson	V Frölunda	Albin O11	vit
131	Cavatina	72		Ebbe	Olsson	Kungshamn	Albin O 11	vit
134	Nettan	74		Jonas	Jonasson	Oskarshamn		
135	Maria	73		Hans G	Strandberg	Sundbyberg	elmotor (!)	cyan
136	Petit Fleur			Håkan	Leek	Trosa		
138	Bebrima	73	Andersbo	Bertil & Magnus	Lantz	Strålsnäs	Evinrude 6 hk	röd
141	Linda	73	Lysekil	Jens	Samuelsson	Lysekil	Albin O11	vit
143	God vind			Lars	Skalegård	Onsala		
145	Ida	76	Mariestad	Mats	Dahlberg	Skövde	Yanmar 1GM-86	vit
150	Malena			Torbjörn	Jansson	Björkö		
151	Morgondis			Torbjörn	Wennerström	Gävle		
153		72		Göran	Frykberg	Mölnadal		vit
155	Irene			Carl-Olof	Liljeberg	Hammarö		
158		74		Björn	Blume	Henån	Johnson 6 hk	
163	Rita			Bo	Jonson	Norrköping		
167	Amiga	73		Karl-Erik	Andersson	Saltsjöbaden		
173	Gneta			Bo	Carnestedt	Bromma		
176	Johanna	75		Lennart	Åshamre	Ytterby	Yanmar	
188	Sonia	75	Stockholm	Fredrik	Aronsson	Hägersten	Yamaha 6 hk	vit
198		77	Gräddövarvet	Leif	Eriksson		Wire 7 hk	vit
199	Båten Tre	75	Pålnäsviken/saltsjöbaden	Bo	Ohlsson	Saltsjöbaden	Honda 4takt 5 hk	vit
202	Eleonor	76		Jonas	Arnell	Strängnäs		
203	Eufonia	75		Kennet	Göransson	Stockholm		
204	Mianna			Bengt	Wrennmark	V Frölunda		
205	Mytilus			Eyvind	Emanuelsson	Fiskebäckskil	Yamaha 8 hk	vit
206		75	Västervik	Jan-Olof	Henriksson	Västervik	Yamaha 4 hk-85	gul
208	Amanda	76	Saltholmen	Anne & Kristian	Ryltenius & Mogensen	Göteborg	Farymann 12 hk	gul

Segelnr	Båtname	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
209	Miranda	76	Kungsör	Bengt	Thorsell	Järfälla	Suzuki 9 hk	vit
210	Majt			Lars Evert	Skoglund	Bandhagen		
211	Emilia	76	Rödön	Douglas	Eriksson	Uddevalla	Jonson 6 hk	gul
215	Ginette	76	Trosa	Tommy	Frisk	Södertälje	Yamaha 8 hk	vit
222	Ging-Ging	76		Bertil	Persson	Göteborg		
223	Libra	76	Hamburgsund	Peter	Hall	Vänersborg	Johnson 6 hk	vit
232	Fideli	76	Torslanda/Krossholmen	Monica & Leif	Holmin	Torslanda	Yanmar 8 hk	vit
235	Miranda	76	Lidköping, Framnäs	Sven-Inge	Nordström	Lidköping	Mercury 9,9 Hk	vit
236	Ancela	76	Björlanda kile	Lars & Annsofie	Berndtsson	Möndal	Yanmar 8hk fv	
237	Vagabond			Jan	Borg	Linköping		
238	My	76	Rolandshov	Costy	Hallquist	Stockholm	Yanmar 8 hk	röd
239	Camilla	76	Marholmen	Lennart	Jernberg	Askim	Yanmar YSB 8	röd
240	La Chica			Nils	Ahlström	Askim		
244	Amigo			Peter	Bristedt	Halmstad		
246	Amigo	77		Anders	Lindestrand	Karlshamn		
248	Lova	77	Ulvesund	Hans	Nicklasson	Ljungs-kile	Yamaha 9,9 hk	vit
249	Lisa	77		Kent	Ferm	Åsa	Yanmar 8 hk	vit
252	Marcelina	77	Rolandshov	Mats	Eriksson	Hässelby	Evinrude 6 hk	vit
253	Maria			Johan	Eketorp	Ekerö		
255	Bona Fide	76		Lars	Forsberg	Södertälje		vit
256	Lyrän	77	Svinninge	Thord & Gunilla	Brogren	Sundbyberg	Yanmar YSB 8	
259	Silja		Helsingör	Per	Espensen	Espergaerde		
270	Justina II			Jim	Stranzenbach	Alstermo		
272	Fatsy II	78	Piteå	Björn & Evert	Flemström	Östersund & Piteå		gul
307	Frida	79		Gunnar & Jackie	Eketorp	Sigtuna	Suzuki 8 hk-86	
356	Humble	87	Hinsholmskilen G39	Lars-Eric	Bjerke	Göteborg	Yanmar YSB 12	gul
381	Keila	83-88	Bua	Stig	Berndtsson	Väröbacka	VP MD5 7,5 hk	röd
				Eva	Adler	Sollentuna		
				Mårten	Glaumann	Bromma		
	Pärilan			Bertil	Lind		Yamaha 6 hk	
	Kunigunda			Olov	Olsson	Stockholm		
		86		Stig	Strömberg	Kalmar		

# Amigo 23



Löa: 6,80 m

Lvl: 5,40 m

Bredd: 2,30 m

Djupgående: 1,12 m

Displacement 1,8 ton

Kölbullast 800 kg

segelyta: 23 m<sup>2</sup>

Lystal: 0,89

Konstruktör: Carl Andersson

Byggare: Arne Arksunds Båtbyggeri, Öckerö 1971-1987