

Segling

RACE & CRUISING

VINDEN ÄR FRI

Segling

Kontakt
 Lösnummer
 Uppdatering
 Prenumeration

Artiklar

Artikelarkiv
 70-talsbåtar
 Klipp ur Segling
 Navigera på nätet

Läsarforum

StyrbordsSidan
 Annonser

Övrigt

Bokrecensioner
 Skrivbordsbilder
 Sök på Segling

Själslig lisa även för ensamvargar



Nordisk familjebåt...

Namnet är aningen bedrägligt, för bakom den snälla fasaden döljer sig en pigg och livlig båt som uppskattas för sina fina egenskaper under segel.

Av Bengt Jörnstedt

En dansk familjeseglare klagade en gång inför Paul Elvström; han hade en reklamation när det gällde seglingsegenskaperna på familjens NF.

Varför? undrade en häpen Elvström.

Jo, visade det sig, familjens sjuårige son vägrade släppa ifrån sig rodret...

Känslan i rodret är en de positiva synpunkter man genomgående hör när det gäller den Nordiska Familjebåten, och den detaljen är betecknande för denna lite speciella båt; medan namnet ju antyder en nästan saktmodig karaktär handlar det om en båt där av av tidernas största kappseglare, Paul Elvström, varit inblandad i utformningen (tillsammans med konstruktörerna Jan Kjaerulff och Ulf Rögeberg).

Ändå var denna danska, knappt 9 meter långa skapelse en svensk beställning från första början, och de flesta båtarna byggdes också i Sverige. Mest som halvfabrikat, vilket gör att NF:en bara delvis följer en given mall när det gäller inredningen. Man kan alltså hitta båtar av olika slag, men det finns ett klassförbund som försöker hålla ordning på

tisdag
 2005-01-18



entypsregeln. Seglingsmässigt är båtarna jämbördiga. Och även om namnet ger en tydlig vink om bekvämlighet, så är det seglingskänslan som lockat många till just denna båttyp.

Otto Fagerstedt i Stockholm är inne på sin åttonde säsong med sin NF-båt.

- Hon är livlig och lätt driven, säger han, och påpekar hur de flesta som styrt henne slås av hur lätt hon är på rodet.

Rodret är stort och sitter längst bak, utanpåliggande på akterspegeln som på en jolle (och en och annan kölbåt, t ex Maxi 77). Detta var en av Elvströms käpphästar, dels för den effektiva styrningens skull, dels därför att han lätt kunde se om det - pest och pina! - fastnat sjögräs eller skräp på roderbladet.

Den fina balansen och kontrollen gör det till ett nöje att styra på kryssen, det är ju där rorkänslan blir som störst och balansen verkligen har betydelse.

- Hon blir en avstressningsmaskin, en kryss på några timmar kan göra underverk när jag är ute och seglar ensam, säger Otto Fagerstedt.

Till det bidrar den självslående focken, som man klarar sig bra med i de flesta vindar. Faktum är att focken och storen är på tillsammans 38 kvm, vilket är rätt mycket för ett displacement på 2,6 ton och räcker för att ge fin fart också i lätt vind. Man kan jämföra med t ex genuaförsedda Scampi, som har ungefär 45 kvm för att driva cirka 3,5 ton.

Ändå föredrar många NF-kappseglare att ha en genuafock i det lättaste registret, vilket då höjer LYS-talet från 1,10 till 1,12. Paul Elvström själv anser att en genua gör båten "mycket, mycket snabbare", men då ska man hålla i minnet att kung Elvis är kräsen och räknar tiondelar som andra räknar hela knop.

Men han anser inte att man behöver någon max-genua med 150% överlapp, det räcker med ett försegel som går förbi masten tillbaka till spridarna på den svepta riggen; därmed kan det skotas innanför vanten. NF-båten har ju normalt sina röstjärn ända ute i relingen (enstaka båtar har dem längre in), och om seglet måste dras utanför vanten blir skotvineln för bred för bra höjdtagning.

Men för vanlig segling duger focken alltså bra, och t ex Otto Fagerstedt använder sällan eller aldrig sin genua.

Aningen vek

På hårdare kryss måste NF:en revas ganska tidigt. Paul Elvström menar att kölen gärna kunde ha varit 150 kg tyngre, nu är båten lite för vek för maximal kryssprestanda. Men här kommer åter styrningen med i bilden, och enligt Elvström är NF:en "...fantastiskt lätt att styra oavsett hur mycket det blåser." Otto Fagerstedt har

installerat bindrev med enkel lina som tar hand om bägge liken, och därmed kan han snabbt neutralisera krängningen.

Den fraktionsriggade masten är inte profilerad i kaltoppen, men går att krumma en del för att spilla ur vind ur storen med hjälp av en 6-skuren talja på häckstaget. Med enkla, svepta spridare bör man gärna dra in lite förbøj från början för att få en bäge på masten. Detta jämte hemtagning på häckstaget hindrar den från att slå bakut om man seglar med dubbla rev; då blir det ju via storskotet och akterliket ett kraftigt drag bakåt långt ner på masten, och det har hänt att man dragit av riggar på det här viset.

Ett problem hos alla båtar med NF:ens typ av rigg - enkla, svepta spridare - är ju också att riggen vill slacka i lä när masten krummas. Det kan man delvis komma ifrån just genom att förkrumma masten, varvid man tar hem på häckstaget först och därefter sträcker upp vantens, som via spridarna trycker masten framåt.

Trots den kraftigt fallande förstäven har NF:en en ganska lång vattenlinje och får därmed bra fart för öppen vind.

- Hon spårar väldigt bra på slören med spinnaker, säger Otto Fagerstedt.

NF:en är betydligt bärigare i häcken än t ex Elvström/Kjaerulffs regelbetonade kvarts- och halvtonnare, och får därmed betydligt lättare att komma upp i hastigheter över skrovfart med stor spinnaker i frisk vind.

Men seglingsegenskaperna är bara en del av NF:ens koncept. Hon skulle ju vara familjebåt också, det fanns med på kravlistan från början och avspeglas i namnet

Svenskt beställningsjobb

Det var år 1974 som två stockholmsseglare, Bill Åberg och Gunnar Lundborg, kontaktade Paul Elvström för att få en ny båt. Bill Åberg hade redan en kvartstonnare från Elvström&Kjaerulff, medan Gunnar Lundborg varit involverad i Sveakryssarens tillkomst några år tidigare och nu sökte något med lite modernare havskryssarkaraktär.

Elvströms och Kjaerulffs berömmelse som konstruktörer var av färskt datum. Bara ett par år tidigare hade bankappseglaren Elvström plötsligt kastat sig in i havskappseglingen och med dunder och brak tagit hem segern i Half Ton Cup i Marstrand 1972. Båten hette Bes och väckte ungefär samma sensation som Scampi gjort tre år tidigare; hon var närmast flushdäckad, hade ett långt skrov med mer utdraget displacement än andra halvtonnare, var försedd med elegant fraktionsrigg, m m.

Elvström stod för idéerna om det seglingstekniska, medan Kjaerulff ritade skalet som allting utgick ifrån, och tillsammans blev paret snabbt ett begrepp - Elvström/Kjaerulff. Så det var inte fråga om att gå över än efter vatten när Åberg&Lundborg från Stockholm valde de två danskarna istället för någon av de många svenska

konstruktörerna i ropet (Magnusson, Norlin, Petterson, Södergren, m fl). Med sig över Öresund hade man följande önskemål om sin båt:

- Snabb och rolig att segla
- Enkel att hantera (t ex självslående fock)
- Stor sittbrunn
- Plats för en semestrande familj
- Ska tåla grundstötningar

Överlag handlade det alltså om familjevänliga egenskaper, och detta jämte det internordiska samarbetet (Ulf Rögeberg som gjorde de tekniska beräkningarna är från Norge) gav uppslaget till det namn som beställarna gav den nya skapelsen - Nordisk Familjebåt.

Båten blev en hygglig försäljningsframgång med tanke på de 'små', privatbetonade omständigheterna kring dess tillkomst och lansering. Kuling Marin i Åkersberga byggde uppåt 300 exemplar, de allra flesta halvfabrikat men mot slutet även en del helt färdiga båtar. Senare tillkom byggare på Åland, Finland (ca 50 NF byggdes av Bothnia, som räknade in rodret och pulpiten i längden och gav båten beteckningen Bothnia 30 NF), Göteborg och Danmark (ca 50 st). NF:en byggdes faktiskt även under hela 80-talet, varvid man mot slutet gjorde om däckformen för att komma till rätta med ett par detaljer som vållat klagomål; ruffen höjdes för att ge bättre ståhöjd och sittbrunnen gjordes lite smalare med bredare sargar.

Sittbrunn på gott och ont

- Det är lite underligt att man inte gjorde det redan från början, för det var ju ett team som var förtroget med segelbåtars egenskaper, menar Otto Fagerstedt.

Sittbrunnen på NF:en blev i grundversionen verkligen stor och under vissa förhållanden faktisk i bredaste laget. Den följer båtens bredd föröver i mycket större utsträckning än vad som är brukligt och blir närmast 'päronformad'. I framkanten är den så bred att Otto Fagerstedt vid kappsegling sätter upp ett fotstöd mitt på durken. En del av all denna bredd hade man från början med fördel kunnat lägga på lite bekvämare sargar och lite större utrymme mellan dessa och mantåget när man vill sitta häruppe och styra. Ändå gjorde man, enligt Elvström, en modell på sittbrunnen för att prova hur man satt, även under krängning.

Otto Fagerstedt har dragit ner sina mantåg och installerat ett nylonband med delvis flexibel upphängning för att komma ut med ryggen mot lovart och sitta bekvämt när det lutar på kryssen.

En nackdel med sittbrunnens större bredd föröver är också att det samlas vatten i nedre främre hörnet under krängning. Men så snart man seglar med liten eller ingen krängning, och förstås alltid i hamn, har man emellertid stor glädje av den rymliga durkytan i sittbrunnen.

Föröver ges det bra med plats att kliva ombord. Den starkt fallande förstäven - NF:ens mest markanta drag utseendemässigt - gör att det finns gott om plats framför förstaget, precis som på de flesta 'långsmala' båtar. Detta jämte kölens placering rätt långt akterut plus dess lutning i framkanten, gör att man man vinner 'djupgående' vid tilläggning mot land i naturhamnar. NF:en sticker för övrigt bara 1,55 meter, vilket är mindre än normalt för den här typen av prestandabetonad båt. Det förklarar en del av vekheten, men är förstas också ett plus i det kuperade skärgårdslandskapet.

NF:ens fribord är också låga, vilket ytterligare förenklar på- och avstigning. Viktigare är kanske att vindfånget minskar avsevärt, vilket gör manövrerandet enklare vid till- och frånläggningar.

Masten står på däck och de flesta linor är dragna tillbaka till brunnen.

Tål grundstötningar

Invändigt är NF:ens layout ganska traditionell. I förpiken med dubbelkoj finns en toalett, men (som i de flesta båtar under ca 9 meter) utan eget toalettrum; toan sitter i ett garderobsliknande utrymme.

Salongen har en soffa/koj på varje sida, där kojerna får liggbredd ut till skrovsidan genom att ryggstödet fälls upp. Ovanför finns hyllor eller skåp för stuv.

En ovanlig lösning såg vi på Otto Fagerstedts båt; för att få ligglängd på styrbordskojen för om pentryt var masts-kottet utsågat så att kojen sträckte sig in en bit mot förpiken (se foto). Eftersom röstjärnen sitter i skrovsidan en bra bit akter om masts-kottet har detta ingen bärande funktion för stagningen och tål den här udda formen på ena sidan.

Pentryt ligger i anslutning till nergången från sittbrunnen, och på motstående sida finns en stickkoj in under brunnen. Ståhöjden i salongen är ca 1,7 m, men med ruffluckan öppen står man bekvämt där det verkligen behövs, d v s vid pentryt, och när alla funktioner för matlagning.

Än en gång ska påpekas att NF-båtarna kan skilja sig sinsemellan från den grundläggande layout som beskrivits här. Som vanligt med halvfabrikatsbyggen kan man finna alla möjliga lösningar.

Ska man hitta problemområden får man alltså söka på ställen som är gemensamma, alltså i båtens 'stomme' av sammansättning mellan köl, skrov, däck, m m.

En titt under durken visar att kölsvinet är grunt, men med bottenstockar som uppenbarligen tycks hålla för tuffa tag. Precis som var meningen från början.

- Jag känner inte till att det varit några problem med grundstötningar, säger Otto Fagerstedt. - Skrovet är

ganska V-format och inte lika känsligt som båtar med plattare botten. Dessutom är framkanten på kölen rund för att det inte ska bli tvärstopp om man går på grund.

Han rekommenderar dock att man tittar lite extra noga på rodrets infästning på akterspegeln. Särskilt det nedre fästet har behövt förstärkas på många båtar, begripligt nog med tanke på de stora krafter som verkar här; ett begynnande glapp kan utvecklas till en bristning.

I halvfabrikatskonceptet ingår också olika syn på motorer. En del NF:ar har utombordare, de flesta är emellertid utrustade med inombordare. Otto Fagerstedt installerade en Volvo Penta 2010 förra vintern, och fick då bygga upp en helt ny motorbädd.

- Inte så krångligt som det låter, säger han och tycker att den helt nya eldragning som behövdes var största besväret.

Enligt NF-klassens entypsregler ska det vara segelbåtsdrev på båten, men i praktiken tycks det gå bra även med rak axel.

Motorn är en av de punkter som påverkar begagnatpriset, som ligger mellan ca 120.000 kr och 150-160.000 kr. För den nyare 80-talsmodellen kan man få betala upp emot 200.000 kr.

Prisregistret är - som vanligt när det gäller halvfabrikat - större än för serietillverkade båtar. Naturligt nog, eftersom kvaliteten på inredning och utrustning varierar i så hög grad. Man får vad man betalar för.

Nordiska Familjebåten är en bra båt att kappsegla med; pigg, rolig och lagom krävande eftersom hon måste hanteras rätt när det gäller trim i friskare vindar då segelsättningen måste anpassas till båtens förmåga att bära segel.

Samtidigt har hon alla de faciliteter som familjeseglaren önskar sig. Långfärder är heller inget problem; dansken Paul Folkersen har gjort tre atlantseglingar med sin NF, och det svenska NF Förbundets ordförande Stefan Melander och hans fru Mona har seglat sin båt till Medelhavet och tillbringat flera säsonger därnere.

Nordisk Familjebåt har ett klassförbund, NF Förbundet, med ca 200 båtägande medlemmar. Förbundet ordnar träffar, sköter entypsregeln och arrangerar RM. 1998 års RM utanför Åkersberga samlade 14 båtar.

Kontaktpersoner:

Ordf. Stefan Melander, tel. 08-668 51 33

Skr. Märten Blixt, tel. 08-87 49 16

Tekniska frågor: Kent Hammar, 08-39 44 75; Nils Virving, 08-89 50 22; Stefan Kindeborg, 0155-21 01 30

Data:

Längd ö.a.	8,85 m
Längd v.l.	7,35 m
Bredd	2,65 m
Djupgående	1,55 m
Deplacement	2600 kg
Kölvikt	1250 kg
Storsegel	19 kvm
Fock	15 kvm
Spinnaker	65 kvm

[Fortsättning -->>](#)



[prenumeration](#) | [annonser](#) | [navigera på nätet](#) | [diskussionsforum](#) | [tipsa en vän](#) | [70-talsbåtar](#)

Segling

RACE & CRUISING

VINDEN ÄR FRI

Segling

Kontakt
Lösnummer
Uppdatering
Prenumeration

Artiklar

Artikellarkiv
70-talsbåtar
Klipp ur Segling
Navigera på nätet

Läsarforum

StyrbordsSidan
Annonser

Övrigt

Bokrecensioner
Skrivbordsbilder
Sök på Segling



När NF:ens däckform moderniserades i mitten av 80-talet höjdes ruffen för att ge ståhöjd. Den breda brunnen gjordes smalare föröver, vilket innebar att sargarna kunde breddas.

Bilden visar Björn Ribbhagens Caberi under en av Östersjömarorna (han har seglat fyra stycken tillsammans med Lars Nicklasson). Eftersom denna båt också kappseglas en del har man valt att använda en maxgenua, inte bara den självsläende focken. Det gör att man också får använda en större spinnaker. Med maxgenua bör man ha backstag, påpekar Björn Ribbhagen.

Björn Ribbhagen, välkänd guldsmed i Stockholm, skaffade sin första NF i slutet av 70-talet och bytte till den nya modellen när denna kom kring 1985. Något alternativ till NF:en fanns inte för den rutinerade jollesegelaren, som i många ungdomsår tävlat i Finn och Tempest på internationell nivå:

- Nej, alla talade om NF:en, och jag hade mött den på LYS-seglingar.

Att hon var en snabb seglare, hade självsläende fock och inombordare tilltalade Björn Ribbhagen. När han bytte till nya modellen var den förbättrade sittbrunnen och ökade ståhöjden ett par av lockelserna; båten blev 12 cm högre under däck än tidigare, dessutom förlängdes överbyggnaden med 20 cm. Andra nyheter var bl a ett basinrede av plast, att toaletten fick ett eget utrymme intill nergången, samt att huvudskottet framför masten öppnades upp i sidled och förpiksluckan glasades, vilket tillsammans gör båten mer öppen och ljusare under däck. Hon blev lite tyngre än tidigare, men fortfarande är det seglingsegenskaperna Björn Ribbhagen skattar högst:

- Hon är lätt på rodret, man kan sätta lilla dottern och styra där bak, hon är inte hård på någon bog.

Han påpekar betydelsen av bra segel.

- De nya seglen håller formen, de är planare och buken ligger rätt. Farten har ökat med en knop på en tioårsperiod.

Fräscha segel gör dessutom varje båt mycket mindre krängningsbenägen, och Björn Ribbhagen uppfattar heller

tisdag
2005-01-18

Även
fiskeknutar!

BENNS
MAST & BÅTTILLBEHÖR

inte sin båt som särskilt vek:

- Hon lutar hela tiden konstant, från 3 meter och uppåt. På havet tar man in ett rev vid ca 10 m/s, inomskärs vid 12 m/s, säger Björn Ribbhagen, och det är bra värden för en båt som ansetts vara åt det vekare hållet.

Den nya NF-modellen byggdes bara i något 20-tal exemplar av Belar Produkter HB i Åkersberga. Beg-
priserna ligger kring 180-200.000 kr beroende på utrustning och skick.



NF:ens karakteristiska akterparti med en nästan rak akterspegel och stort utanpåliggande roder. Här framgår tydligt hur ovanligt bred sittbrunnen är på originalmodellen, d v s flertalet av de Nordiska Familjebåtarna. Sargen är smal men fungerar att sitta på om man slackar lite på mantåget.



Inredningen i Otto Fagerstedts båt är i sin grundlayout lik de flesta andra NF-båtars, men variationer förekommer eftersom det rör sig om självbyggen.

Masten står på däck ovanför stolpen som utgör kanten för huvudskottet. Notera hur skottet på andra sidan gången är ursågat för att ge full ligglängd. För att ge bra bredd för kojerna fälls ryggstöden upp; de sitter med gångjärn på ovansidan.

Stolpen närmast i bild sitter vid pentryt.



Vid pentryt har man ståhöjd med ruffluckan öppen. Om man offrar de två draglådorna under spisen är det förberett för en större spis med ugn.

På Otto Fagerstedts båt hade den förra ägaren utombordsmotor, och utrymmet under sittbrunnen, in under de bägge draglådorna, var då öppet för stuv. När en inombordare installerades förra vintern byggdes utrymmet för. Hade hela arrangemanget gjorts redan från början kunde ett nedgångssteg ha byggts ut i nivå med pentryt och därmed givit bättre avställningsytor. Nu saknas sådana nästan helt, delvis beroende på de dubbla diskhoarna (vilket i och för sig har sina poänger).



Låga fribord, en rak däckslinje och skarpt fallande förstäv kännetecknar NF:en. Det finns bra med plats att kliva på framme i fören, där en liten lucka kan rymma t ex bergskilar och hammare, dock ej ankare. Däcksyterna är stora och väl definierade.

Den självskotande skenan med travare på rufftaket är original och kan med fördel bytas ut mot en modernare variant med låg friktion. Däcksluckan på rufftaket släpper inte in ljus, vilket gör förpiken mörk.



Leif Lindgren i Södertälje har alltid seglat långsmala båtar. Som 17-åring skaffade han en 22:a 1979, några år senare blev det en M30 som hängde med ända fram till sommaren 1997. Men då var det läge att byta båt.

- Jag seglade rätt mycket själv och med barnen, som då var 6 och 11 år. M30:an var underbar att segla, men jag ville ha en mer familjebetonad båt, berättar Leif.

Bara det att springa från brunnen hela långa vägen fram till fören och ta emot vid tilläggnen kunde ha sina sidor i M30-seglandet. Samtidigt var Leif mån om att ha kvar M30:ans fina roderkänsla och seglingsegenskaper när han bytte båt.

Han fick provsegla en NF, och sedan behövde han inte leta mer.

- Jag blev genast imponerad. Det kändes direkt när man trimmade om henne, man behövde inte titta på loggen. Familjen var också med på noterna. Dottern Sofias kravlista omfattade staket, stege fram och toa. Storebror Johan ville ha en inombordare som gjorde det enklare att manövrera båten vid tilläggnen. Allt det fick man med NF:en.

Den båt Leif hittade var ganska risig och han var först tveksam; det krävdes mycket jobb för att få den i fint skick.

- Men jag har hållit på och skruvat i alla år, det är kul,

säger Leif.

Och när priset dessutom var så lågt som 95.000 kr, med prutmån dessutom, slog han till; båten köptes för bara 82.000 kr. Ett femårigt renoveringsprojekt inleddes, från durk till rufftak, men även utvändigt. Till sommaren är Leif halvvägs och nu ska NF:en också få en omgång nya segel. Seglat henne har han gjort ända sedan inköpet och med egenskaperna är han nöjd. En styv kuling på havet förra sommaren visade att båten dessutom klarar tufft väder bra.

- Jag trodde hon skulle stampa mer på kryssen, men hon går bättre än jag väntat mig i hård vind och hög sjö, säger Leif Lindgren, som i det civila är marknadsanalytiker på Telge Kraft och på fritiden tränar fyra ungdomslag i fotboll och innebandy - därav den fem år långa planeringen för båtfixet.



[prenumeration](#) | [annonser](#) | [navigera på nätet](#) | [diskussionsforum](#) | [tipsa en vän](#) | [70-talsbåtar](#)