



## NF-förbundet

### **Ordförande:**

Mårten Blixt Tel: 08-87 49 16 E-mail: [marten.b@stockholm.mail.telia.com](mailto:marten.b@stockholm.mail.telia.com)  
Ansvar: iNfo, annonser, hemsidan på internet. RM-ansvarig.

### **Sekreterare:**

Carl Frykfeldt Tel: 08-731 78 12 E-mail: [carl.frykfeldt@](mailto:carl.frykfeldt@)  
Ansvar: Nyrekrytering, RM-ansvarig, utskick till nya medlemmar.

### **Kassör:**

Lars Thorén Tel: 08-724 24 41 E-mail: [lars.thoren@atlascope.se](mailto:lars.thoren@atlascope.se)  
Ansvar: Ekonomi, medlemsregister. Sköter adressändringar

### **Ledamot:**

Otto Fagerstedt Tel: 08-570 199 01 E-mail: [Otto.Fagerstedt@svt.se](mailto:Otto.Fagerstedt@svt.se)  
Ansvar: Artiklar till Segling.

Kent Hammar Tel: 08-39 44 75 E-mail: [kent.hammar@eke.ericsson.se](mailto:kent.hammar@eke.ericsson.se)  
Ansvar: Teknisk kommitté.

### **Klubbmästare:**

Hans Lekberg Tel: 08-777 19 42  
Ansvar: Förtäring och annat till möten.

### **Utöver styrelsen:**

Sture Nyholm Tel: 80-88 12 62  
Ansvar: Seglingskommittén, NF-race

### **Hemsida på internet:**

*Hem2.passagen.se/nfboat*  
Postgiro Sverige: 74 17 29-8  
Medlemsavgiften är 100 kr/år från 2000

**Annonser** skickas till ordförande genom e-mail, brev eller via telefon. Till nästa iNfo så ska annonserna vara mig tillhanda mitten av april för att de säkert ska komma med i nästa nummer. Annonsering är gratis.

### **Fördelningen i styrelsen:**

Mårten Blixt Ordförande:	INfo, hemsidan, RM, annonser
Carl Frykfeldt Sekreterare:	Nyrekrytering, utskick, RM
Lars Thorén Kassör:	Ekonomi, medlemsregister. Sköter adressändringar
Otto Fagerstedt:	Artiklar till Segling.
Kent Hammar :	Teknisk kommitté, klassreglerna.

Mårten Blixt Ordförande NF SWE-025

## Annonser

<p><b>NF köpes:</b></p> <p>Med inombordsmotor för familjesegling. Pål Sjögren tel arb 08 692 01 16 hem 08 530 393 87 mobil 0708 66 56 26 epost <a href="mailto:pal.sjogren@medstroms.se">pal.sjogren@medstroms.se</a></p>	<p><b>NF köpes:</b></p> <p>Jag är intresserad av att köpa ett exemplar av den trevliga segelbåten NF. Kanske du har tänkt att du skall sälja din NF, isåfall kan jag lova att den hamnar hos en mycket entusiastisk ägarfamilj. Hör gärna av dig till mig. Jag heter Swen Björkman. T. 031 925899 0706 437464 mail. <a href="mailto:swen.bjorkman@privat.utfors.se">swen.bjorkman@privat.utfors.se</a></p>
<p><b>NF köpes:</b></p> <p>Begagnad spinnaker till NF, gärna komplett med bom och gajar. /Kenneth Björnfot S-286 tel 0923-164 23 e-post : <a href="mailto:bfot@hem1.passagen.se">bfot@hem1.passagen.se</a></p>	<p><b>NF köpes:</b></p> <p>Krav: inombordare. Helst på Västkusten 031-136208 Email: <a href="mailto:Cigars@spray.se">Cigars@spray.se</a> Mats Adolphson</p>
<p><b>Segel säljes:</b></p> <p>Stor &amp; focK Gransegel från 1995 Stor 5000 kr, focK 4000 kr Äldre hyfsad focK 1500 kr Kjell Stoltz Tel:08-91 18 22 Mob.T: 0708-888905</p>	<p><b>NF Köpes:</b></p> <p>Välvärdad och välbyggd NF-båt, gärna av senare fabrikat köpes. Är båten välutrustad är detta en fördel. Kenneth Höglund Värvägen 31 194 60 Upplands Väsby Tel 08-590 715 35 Mobil 0709-564 717 Mail <a href="mailto:kenneth.hoglund@clients.teletalk.se">kenneth.hoglund@clients.teletalk.se</a></p>
<p><b>NF köpes:</b></p> <p>krav: inombordare. Helst på Västkusten 031-136208 Email: <a href="mailto:Cigars@spray.se">Cigars@spray.se</a> Mats Adolphson</p>	<p><b>Segel säljes:</b></p> <p>Krysställ-83, liten focK och genua-83 Strömbergs segelmakeri 5000 kr för allt 0510-19267 Lennart Holmén</p>

### Höstmöte den 16 december

I vintras kom iNFo ut sent, vilket innebar att det kom färre till höstmötet än föregående år. Vi var 14 tappra deltagare på mötet. Vi lockade inte med något föredrag. Styrelsen ansåg att tiden inte räckte till ett föredrag, vilket visade sig stämma. Det blev som vanligt sent hem denna kväll. Det som diskuterades var följande:

#### Ändring av vissa omoderna klassregler:

Ankarvikten är inte modern. Hur många har ett 12 kg ankare ombord?  
Det finns mycket mer att se över.

Jag och Carl berättade om **RM-2000** . Vi förklarade att vi måste på ett eller annat sätt ordna RM i egen regi. Det är nog även framtidens recept. Få klubbar orkar eller vill inte engagera sig i en stor regatta. Det är alldeles för svårt och kostsamt.

### **Vi hade prisutdelning i NF-cupen.**

Diskuterades frågan om **förstagslängden**. Carl F har tittat på gamla protokoll och kommit fram till att man tog bort regeln om begänsning av förstagslängden (årsmötet 1983-02-25). Man röstade för att ta bort sista raden i regeln 15.2. Det innebär att förstagets längd är fri. Mastens bakåtlutning kan justeras med hjälp av förstagets längd. Alla blev inte glada av denna upplysning utan det blev en lång diskussion om följder och vad man kan göra för att behålla NF-en som en kappseglande familjebåt. Om någon vill begränsa mastens bakåtlutning måste man lägga in en motion till styrelsen om ändring på klassreglerna. Motioner tas upp på kommande årsmöte.

Övrig diskussion handlade om tryckning av iNfo, hur ska man få ungdomar att börja kappsegla, m.m.

Mårten Blixt Ordförande NF SWE-025

## **RM-2000**

I skrivande tid så är inte allt riktigt klart utan Carl och jag - med hjälp av Carrera-förbundet -letar domare och mätman samt funktionärer. Vi har fått igenom en sanktion av SSF om RM. RM ska äga rum den 18-20 augusti i Vigbyholms båtklubb med Stora Värtan som seglingsvatten. Arrangör blir Vigbyholms båtklubb, men det är NF-förbundet och Carrera-förbundet som får låna hamn och en följbåt mm. av Vigbyholms båtklubb, resten ordnar vi själva. Det innebär extra mycket arrangemang från vår sida och det är bl.a. därför detta iNfo är försenat. Vigbyholm har o begränsat med parkeringsplatser och ligger 20 min bilfärd från Stockholm i Täby kommun.

Vi kommer att behöva funktionärer till regattan, bl.a. seglare inom NF-förbundet som kan ställa upp med förberedelser inför och/eller under regattan. Funktionärer behövs ute på banan och i viss mån även på land. Så om just DU vill och kan avara tre dagar av din tid vore det mycket bra. Jag kan nog lova att det blir ett härligt minne att se tillbaka på. Dagens stressiga tillvaro gör att folk har svårt att avvara tid för den här typen av engagemang, men vi är många tävlande som skulle bli mycket glada om just DU ville ställa upp. Som funktionär kommer du att kunna få tips och även ha möjlighet att få följa med någon toppbåt för en trimlektion.. Man lär sig mycket på att vara på RM även som funktionär. Efter tävlingarna umgås man och byter erfarenheter i gemytlig stämning.

Om du vill pröva på att vara funktionär så ring:

Mårten Blixt                      Tel: 08- 87 49 16

Carl Frykfeldt                    Tel: 08-731 78 12

Mer information om RM och inbjudan kommer på årsmötet och i nästa iNfo.

Mårten Blixt Ordförande NF SWE-025

## Ordförandeord

Nu har jag varit ordförande i ett år och inte hunnit allt jag skulle vilja göra. Tiden räcker inte riktigt till. Hemsidan har inte blivit uppdaterad tillräckligt ofta, men jag ska få hjälp med detta. Jag kommer att koncentrera mig på vissa delar av hemsidan, annonser m.m. RM-2000 har tagit mycket tid och kraft att få till stånd och vi är ändå inte riktigt framme än. Vi saknar domare och funktionärer. Jag arbetar för att RM ska bli ett årligt återkommande arrangemang. Som jag ser det, är det det enda sättet för NF-en att kunna fortgå som entypsklass. Varje år försvinner gamla entypsklasser och för att kunna fortleva som entypsklass behövs ideligen nya seglare till klassen. NF-klassen har haft tur att så pass många har seglat entyp med NF-en under lång tid.

Jag skulle vilja få in:

- Bilder på NF-ar till hemsidan.
- Artiklar till iNfo. (Gärna trimtips. Även andra tips om segling och båtar. Äventyr med NF-en.)

Om det finns någon som vill hjälpa till med RM så hör av Er till mig snarast. Vill du ha hjälp att komma igång med kappsegling med din båt så kan styrelsen eller övriga kappseglare hjälpa till. Kanske du vill följa med på en kappsegling i någon annans båt? Eller vill Du få hjälp med trimmet på NF-en? Det går alltid att höra av er till mig så skall jag försöka lösa problemen.

Mårten Blixt Ordförande NF SWE-025

### **Status för funktionärer i förbundet inför årsmötet**

Styrelse:	
Ordförande: Mårten Blixt NF-025	Mandattid utgår
Sekreterare: Carl Frykfeldt nf-324	Mandattid utgår
Kassör: Lars Thorén NF-223	Ett år kvar
Ledamot: Kent Hammar NF-205	Mandattid utgår
Ledamot: Otto Fagerstedt NF-292	Ett år kvar
Klubbmästare: Hans Lekberg NF-287	Ett år kvar

### **Taktik- och strategikvällar med Roger Bodén**

Regi: Carreraförbundet

Torsdagen 30 mars & tisdagen 4 april / 18.30

Plats: Vikingarnas Segelsällskaps klubbhus på Stora Hundudden på Djurgården.

Pris: Medlemmar i Carreraförbundet och stödjande medlemmar 100:- för båda kvällarna,

övriga 150:-. Anmälan: ring Carl Frykfeldt

Öl och macka ingår i detta.

### Kappseglingsprogrammet 2000 i Stockholm

Lidingö Runt	13 maj	Avgift 230 kr Sista anmälningsdag 28/4 Tel: 08-765 05 09 Pg 1 27 04-3
Vikingaregattan	17-18 juni	Avgift 250 kr Sista anmälningsdag 8/6 Tel: 08-99 34 16 eller Pg 100 85 17-3
NF-race Utan spinnaker	5 Augusti	Avgift: Medtag pris för ca 50 kr. Anmälan på plats.
RM (Viggybyholm)	18-20 Augusti	Avgift 500 kr Sista anmälningsdag 30/6 Pg 74 17 29-8
ÅSS-öppna	9-10 september	Avgift 200 kr Sista anmälningsdag 4/9 Tel: 08-88 12 62
Vikingarnas höstsegling Utan spinnaker	16-17 september	Avgift 250 kr Sista anmälningsdag 11/9 Tel: 08-99 34 16 eller Pg 100 85 17-3

**Klassregler och dispenser inför RM:** Vad vi kräver av NF-båtar inför RM är att seglen är innmätta, att mätmärken finns på båten och mätmärken på mast och bom. För övrigt ska NFen vara en NF enligt klassreglerna. **Dispenser:** NFar som inte har inombordsmotor ska kunna sätta på en attrapp istället för ett riktigt drev. Motorvikten 125 kg ska givetvis också kompenseras. *Övriga dispenser ska vara inne i god tid innan RM.*

#### **Hur NF-serien räknas!**

Från RM räknas de tre bästa delseglingarna. För Lidingö runt och NF-race räknas slutresultatet. För övriga regattor räknas de två bästa delseglingarna i varje regatta (**1 st** Lidingö Runt, **2 st** Vikingaregattan, **1 st** NF-race, **3 st** RM, **2 st** ÅSS-öppna, **2st** Vikingarnas höst). Utav de elva så ska man få räkna med åtta resultat i cupen.

#### **Årets RM-segrare, forts.**

**Nisse Virving var överlägsen i senaste RM med 5 spikar av 7 möjliga. Men strängt taget är det kanske inte så konstigt att Nisse drar iväg, för frågan är om någon i klassen seglat och seglar mer än han, aktiv som han är i flera klasser. Jag låg bredvid Nisse och hans gäng under RM -98 och hörde dem konstatera att besättningen hade 200 års seglarerfarenhet ombord. Rätt många av dom åren är Nisses egna.**

Ja, jag började tidigt. Mina föräldrar hade ett sommarställe uppe vid Öregrund-Östhammar, och på den tiden så fanns det just inga båtar där uppe, utan jag blev intresserad av sjön i en liten roddbåt som jag satte segel på och höll på och grejade med när jag var en 6-7 år. Man rodde mot vinden, och så seglade man hem i medvind. En spik på akterspegeln och en åra som roder.

Min pappa var seglare. Det här var på 50-talet, inte var det så vanligt med segelbåt på den tiden, det var bara bönder däromkring och någon enstaka sommargäst. Men när jag var 10-11 år, så tog jag mig, hur det nu gick till, från folkskolan till realskolan. Och som belöning köptes det en centerbordsjolle i plywood som var nånting mellan Kadett och Optimistjolle. Med den seglade jag ensam i flera år, tyvärr fanns ingen att segla mot. När jag var 14, så köpte jag mig en E-kanot. Då var vi ett gäng killar kring Traneberg som gick med i Stockholms Segelklubb. På den tiden var det kanot som gällde om man seglade småbåt. Det fanns inget annat att köpa. Kanot betydde C-lådor och E-lådor mest. D och B fanns väl också. Men jag köpte en Rafs för 700 spänn från en kille i Mälärhöjdens kanotsällskap. Den var byggd och konstruerad av Finnjollens skapare Rickard Sarby. Om man kapade Rafsen någon meter i aktern, så blev det en Finnjolle. Och det byggdes en 5-6 stycken i slutet av 40-talet, tvåmastade E-lådor med en liten mesan i bak.

## Cykel och E-låda

Så vi var ett gäng som satte igång. En del köpte moped, men jag köpte en E-låda och en löparcykel i stället. Jag fick en jäkla kondis av det, för polarna hade trimmat sina moppar, så jag fick stå på med cykeln.

59 köpte jag mig en ny E-låda i plywood, E226. Jag var liten och lätt på den tiden och lådan ganska vinglig, och jag kunde knappt segla den i hård vind. Men den började jag kappsegla och skördade en del framgångar i lätt vind och behöll den i 10 år. Jag satsade inte på träning, men tyckte det var kul att vara ute i skärgården och seglade den ända ner till södra Öland och välte ofrivilligt mitt ute på havet, ensam en sen eftermiddag. Efter ca 6 timmar drev jag iland på en kobbe, där all utrustning torkades upp i soluppgången, och färden kunde återupptas..

Det fina med kanoten var att den var beboelig, till skillnad från OK-jollen t ex. Man hade en gummimadrass, en flytväst, ett ombyte kläder i en kappsäck och en unikabox med konserver, ett primuskök och så hade man en transistorradio! Det var allt man hade.

*Vad fick du för kappseglingresultat i E-lådan?*

Jag ställde upp i några SM och blev 3a - 4a. Men så fort det började blåsa gick det inte bra.

*Hur kom det sig att du började kappsegla alls?*

Ja även om det inte fanns andra båtar på landet där jag började segla, så blev det rätt fort intressant att försöka ta sig fram där vindarna var, för det såg man att det var stor skillnad där, bland alla öar och sund. Och kom det någon annan båt var det ju kul om man kunde segla fortare. Men det roliga med kappsegling, det var ju när det var ett helt gäng som var ute; man åkte iväg och så kappseglade man och så var det dans på kvällen. Det var fest, det var inte bara kappsegling. Friheten att komma hemifrån. Mamma behövde inte fråga vad man gjorde på natten...

*Efter E-lådan då?*

Ja mormor pnumrerade på Gefle Dagblad till sommarstugan, och när jag var 10-12 fick jag på framsidan se en bild på en Neptunkryssare i hög sjö i Gävlebukten. Den där båten, tänkte jag, en sån ska jag köpa när jag blir stor och har pengar. Jag tyckte det var den vackraste båt jag sett.

## Neppardags

Och 1967 hade jag tagit examen och ville börja jobba, men det var svårt att få jobb, så jag jobbade i hamnen med sjöarna, jag och några polare. Där gjorde jag lite pengar och hade sparat en del sedan tidigare och bestämde mig för att köpa en Neptunkryssare. Jag letade runt och så hittade jag en 1967 i Gävle, byggd 1949 i Norrtälje.

Redan första sommaren ställde vi upp i en kappsegling och lyckades vinna. Det var inte så många med, en 6-7 stycken. Men vi var dom enda som inte hade spinnaker. Så det blev blodat tand och efter den säsongen började vi kappsegla på allvar. Det var också min första kontakt med "Greven". (Arved von Gruenewaldt) Han sydde Finnjolle-, kanot- och OK-segel på den tiden och höll till i en källarlokal mellan Räcksta och Islandstorget. Han var några år äldre än jag och jag hade träffat honom tidigare, så jag frågade om han kunde sy segel åt Nepparen.

Han hade aldrig sytt segel till en kölbåt, men han gjorde det och med dom seglen lyckades vi den kommande sommaren vinna SM. Och efter det fick han sy 60-70 Nepparsegel. Det var ju både stor, genua, focck och spinnaker som krävdes. Så det var kul för oss bägge. Att överföra jollsegelmakeri till Nepparen var inte fel, för Nepparen var en stor jolle. Exempelvis var vi de första som satte en hängpinne på den, verkligen hängde ute och seglade, vi böjde masten osv. Vi seglade lite mer tufft och det var kanske inte så vanligt bland Nepparna på den tiden.

På den tiden lärde jag känna en jåkla massa folk. Som mest var vi 49 båtar, jag tror det var 1971. Det var bra etytsregler och det var både gamla och unga som seglade, vilket var kul. En del var etablerade, det fanns folk som var företagsledare och erbjöd en jobb och tips. Men jag hade fått ett bra jobb på gamla Defibrator, så jag hoppade aldrig av.

### **Borta med Nisse**

Men framgångarna i Nepparen gjorde att jag fick chansen att segla många andra båttyper, jag seglade Gotland Runt, jag seglade Drake på VM. Jag körde ner en lastbil med en Drake på flaket till Spanien utan papper. Snackade mig igenom varenda tull... Det var en kille från Uppsala vars pappa ville att grabben skulle få segla VM i Spanien. Vi hamnade till slut hos Juan Carlos, sedermera spansk kung, som bjöd oss seglare på stor fest med alla potentater på den tiden på sin lustyacht. Det gick inte bra i seglingen, men en rolig upplevelse. Och hem kom jag med 50 spänn mer än när jag åkte! Jag blev bjuden på allt.

En Soling köpte jag efter det tillsammans med "Kringlan". Där var det tuffare. Vi låg i mitten oftast. Vi hade inte riktigt så bra båtmaterial, en gammal, ganska tung båt, men roligt var det. Så blev det en IF-båt och kappsegling med den i 4-5 säsonger, en klass som också hade många deltagare, 50-60 stycken. Det var under plastbåtsexplosionen.

Hela tiden var det Gransegel (som "Greven" grundat) som gällde. Vi hade och har fortfarande ett mycket gott samarbete att utprova och experimentera med ny segeldesign.

### **Fast på slipen**

Men nu ska jag berätta vad som hände en gång när jag köpt min NF. Det var inför ett Scandicap Race i Sandhamn.

Vi hade väl som vanligt haft en sen kväll i Sandhamn och så skulle vi starta klockan 11. Jag var ofta noga med att gå ut i god tid. Men när vi går ut mot starten så skallar rodet så in i hellskotta, så jag kommenderar ner en kille att dyka i och titta. Och han rapporterar att gummiflänsen runt drevet släppt. Det hade lossnat i framkant och hängde och fladdrade. Och det var 2-2,5 timmar till start. Så jag sätter av en kille i Sandhamn som letar upp varvskillen i inloppet till Sandhamn.

Till slut kommer varvsägaren på moped som börjar olja slipvagnen och fixa, men den har fastnat och vill inte gå ner i sjön. Helvete. Det slutar med att vi får kasta vår ankarlina och dra ut slipvagnen med motorn. Och så på vagnen med mast och allt och han drog upp oss. Och jodå, där hänger den där gummisaken. Och det var bråttom att få till allt.

Jag skickar någon att hämta lösningsmedel och på med rödspit för att få bort fukten och vattnet och på med någon sorts lim som skulle härda. Och snart måste vi i sjön igen och vi bestämmer oss för att nu har det härdat. Tre killar står med geggas upp till armbågarna och kan inte ens skjuta på vagnen. Den har fastnat igen. Båten står fast på land. Jag får tag på en stor motorbåt som jag viftar in och erbjuder en vinare om han drar ut oss.

Till slut kommer vi ner i sjön och drar för motor ut till starten. Två man sitter och är helt odugliga med händerna fulla med lim, en svart sörja. De fick inte röra någonting. Men seglen kom upp och vi startar och leder efterhand överlägset, säkert fem distans, när vi hamnar i ett vindhål nere mellan Utö och Muskö. Och då hör jag igen hur flänsen har lossnat under båten och börjar glappa. Men vi fortsätter att segla och kommer väl in som femma...

## Koll på grejorna

*Har du något favoritväder?*

Nej. Tja. Jag vill gärna att det ska vara alla typer av vind om det är ett SM eller så. För då är det mest rättvist. För det kan alltid finnas dom som är bra i lättvind och inte i hård. Men jag tror att vi trixar oss nog fram både i hård och lätt vind. Riktigt hård vind har väl varit min styrka när jag har haft bra besättning och bra grejor. Jag har aldrig brutit en tävling på g a att något har gått sönder. Det gäller att ha koll på sånt, det får bara inte haverera. Jag har en gång tappat ett storsegel eftersom "Greven" hade borrar för nära skäddans kant, så att det sprack. Det var DM i IF-båt och blåste 12-15 meter. Vi seglade vidare på bara genuan och konstigt nog gick vi förvånansvärt bra på kryssen. Vi var nog en 25 båt och vi blev ändå 4a eller 5a. Vi var de enda som satte spinnakern på undanvinden. Dom andra vågade inte, för de hade storen att tänka på...

*Men navigation är du inte så intresserad av. Jag tänker på Augustimånen och sådant?*

Nja. Jo, jag har varit med och seglat det också tillsammans med Björn Ribbhagen. Första gången hade vi inte någon GPS och ingen av oss förstod sig på loggen och dess inställningar. Trots det så vann vi. Jag har ingen kompass i min båt. Jo jag har en som ligger längst fram i stäven som jag tar fram om det skulle bli dimma eller om jag ska segla till Gotland. Men aldrig på kappsegling. Jag har lånat en taktikkompass, men aldrig fått det att fungera. Jag har dåligt minne och kommer fan inte ihåg hur den där stod... Man kan sätta någon gast på att bevaka en sådan, men man ser så mycket genom att titta på andra båtar och jag tycker det sitter i ryggraden att det är så man gör. Seglar du på havet, så självklart måste du ha en kompass för att se vindvridningar och sådant. Men seglar du i skärgården, så... ja, jag seglar utan kompass.

## Å så var 'e lutet...

*Detta med entyp. Jag förstår att du inte vill att segelkostnaderna drar iväg och blir skiljande.*

*Men sedan har vi haft skilda uppfattningar om riggtrim och mastlut. Vad säger du?*

Om det nu skulle vara någon fördel på kryssen att luta masten, så kan det inte vara mer än att du på en 30-minuters kryss blir slagen med 20 sekunder, om ens det. Så det är knappast en aha-upplevelse. Det enda du upplever är att du får sitta och ha den där jävla bommen i huvudet. För den hänger ner. Och i hård vind när du seglar med familjen är det stor risk att någon får den i skallen vid en ofrivillig gipp. Det ska vara trevligt och skönt att segla. Och i hårdvind ska den definitivt inte luta bakåt, för då blir den för lovgirig. Så jag tycker det är synd att hålla på och greja på det här sättet. Ta dom stackars Safirerna som lutar masten. Bommen hänger ta mig fan en decimeter ovanför sargkanten, det kan ju inte vara något kul.

*Men vitsen med lumingen enligt Rebellsegel, är att du syr en stor med kortare akterlik, så bommen åker inte ner mycket, utan i stället utnyttjar man breddmålet längre upp på seglet.*

Ja, men ser man på hur det såg ut i årets RM, så var det väl en 5-6 båt som verkade gå lika fort på kryssen, så såg det ut när man låg bredvid varandra i alla fall. Så det som avgjorde var vilka som lyckades hitta vindvridningarna.

*Men då kan man väl tro att det hela är självreglerande, om det inte blir någon större skillnad, så slutar folk luta?*

Ja, jag tror det.

*Det är ju inte så många klasser som har ett maxmått på förstaget. Ta H-båt, Express...*

Nej, nästan ingen, inte Nepparn heller, eller Träfolkan. Men Elvström var ju en entypsguru och meningen var ju att det skulle bli så lika som möjligt. En del jollar han gjorde hade krav på en och samma segelmakare till och med. Och så ska det egentligen vara om det inte är en konstruktionsklass, vill säga.

*Det som talar emot är väl om man kan utveckla klassen den vägen?*

Ja, det ligger något i det, men det händer inte så mycket med speeden den här vägen, vad jag sett än.

### **...å vikten**

*Nej håller man sig till båtarna spelar det kanske större roll med den skillnad som finns mellan båtbyggen. Det var ju många självbyggen och det skiljer en hel del i vikt mellan båtarna. Inte så att jag tror att det avgjort seglingarna, men nog är det skillnad?*

Ja det stämmer. Min båt är säkert ganska lätt med en enkel inredning. All inredning finns ju, men man kan bygga stabilt eller smäckert.

Jag känner ju när jag kliver ner på båten, t o m NFen, om det är tre personer ombord eller ingen, det känner jag när jag stiger i båten. Så eftersom NFen väger nästan 3 ton betyder det att du känner redan en skillnad på 6-7 procent i båten.

*Tror du NFen kommer att stå sig som entypsklass?*

Jag är bekymrad över entypskappsegling över huvud taget. Inte bara NF utan det gäller alla klasser. Det finns ingen påspädning av ungt folk. Man seglar lite Optimist och så kanske en större jolle och sedan är det stopp. Och det kvittar vart du ser, de som kappseglar annars är över 30-35 år och jag vet inte vad det beror på. Om den moderna människan inte har råd att köpa grejorna eller gör något annat eller ser på TV eller är för bekväma. Men något är det. Det är beklämmande att se unga människor sittande vid datorn och spela spel hela dagarna. De måste bli isolerade i en överklig värld.

Kappsegling över huvud taget har gått tillbaka. Det kan man också se i pressens intresse. Man skrev mycket förr från Sandhamn, det var reportage, SM-listor. Nu är det väldigt sällan man kan se SM resultat från IF eller sådant. Förr kastade folk som var intresserade av segling sig över resultatbörsen för att se hur det gått, men nu skrivs det aldrig.

*Sant. Men nu finns det samtidigt lite andra sätt via Internet att hålla sig informerad om tävlingsresultat och så.*

Men det förutsätter att resultaten matas in. Många sidor är ju så gamla så att man blir förbannad. Tar du upp KSSS hemsida så är den ej aktuell. En tidning är i alla fall tryckt kvällen innan...

**Vi får trösta oss med att NF-förbundets websida i alla fall uppdateras oftare än många andra. Något dödare än gamla hemsidor i cyberrymden finns inte. Apropå hemsidor vore det kul om någon NF-seglare med lite koll på vad som bjuds på nätet kunde bidra i iNFo med tips om bra seglar-länkar...**

Otto Fagerstedt, NF 292 Fleurie (Av förrre ägaren döpt efter en fransk håla som gör ett utmärkt rödtjut, då och då i hyllan på Systemet.)

# 5:e säsongen med NF-38 Snövit

Text och bilder, Stefan Melander

Mona och jag har nu seglat vår 5:e säsong i Medelhavet. Vi startade i mitten av maj 1995 och vår väg gick under 4 månader genom kanaler och floder i Tyskland, Holland, Belgien, Frankrike och ut vid

Marseille i Medelhavet, längs Franska Rivieran, över till Korsika. Över till Elba, längs Italienska kusten ner till Lipariska öarna med bl. a. vulkanön Stromboli, till Siciliens nordkust. Vidare västerut och över "Adventure banks" SV ner till Monastir i Tunisien. Där lämnade vi i september Snövit över vintern. Följande säsong gick färden NV via Lampedusa, Malta, Siciliens ostkust. Över "stövvelklacken" och vidare till Korfu i Joniska övärlden i västra Grekland. Vi har i några år utforskat öarna där liksom den stora halvön Peloponesos på vår färd västerut. Nu ligger Snövit längst upp i Egeiska havet på den mittersta av grekiska Makedoniens halvöar, Halkidiki, i en marina som heter Porto Carras. Det är färden dit upp den senaste säsongen jag kortfattat beskriver här i form av vissa nerkortade loggboksutdrag. Ännu har vi inte tröttnat på Medelhavet. Men längtan till Stockholms vatten blev -98 så stor att vi nu här hemma delar en Vega med min son Per och hans familj.



**Besättning:** Stefan M. och Mona Ljunggren.  
**Gäster:** Stefan Ljunggren 20 år, (Monas brorson) kallas Junior. Viveka Engvall (syrran)

## UTDRAG UR LOGGBOKEN

### 1999-05-31 Stockholm - Preveza

Upp kl 04.00. Snabb incheckning på Arlanda trots pådraget efter polismördarna i Malexander. Avgång 08.00. Inflygning över Lefkas, Preveza och vår favoritvik som vi ser genom flygplansfönstret.

Tjuvåker med fransk turistbuss och får skäll när vi kliver av vid färjeläget och marinan.

Rummet på Cleopatra marina har i år utrustats med kyl och TV.

Det är 25+ och soligt. Alla jobbar hårt med Snövit till kl.18.30. Junior, sliter med skurning av däck och tvättning av övrigt. På kvällen tar vi färjan över till Preveza och äter på "tavernan i backen". Hemma kl. 22.30. Till en ouso på balkongen, lyssnar vi på grodsången i månskenet.

### 2 juni, Preveza – Klonkviken

Vaxningen är klar och kl. 11.00 prick kommer kranen. En halvtimme senare är vi i sjön och går över till Preveza för att bunkra. Tre timmar senare, i

innanhavet Amvrakiko hälsar delfinerna oss välkomna, och vi ankrar i "Klonkviken" Culpos san Marco. Punktligt kl. sex kommer herden Apostopoli med sina klonkande getter. Junior och jag rör iland med jollen för att.....



### Två gamla herdar

hälsa och får några bra bilder. Mona kokar en pasta/grönsaks - korvgryta. Kojning vid nio. Det är 21+ och vi somnar trötta. Vi stannar några dagar och mekar innan vi går vidare söderut.

## 7 juni, Lefkas, Vliho bay i Nidri – Limin Petala

Efter frukost lättar vi ankar 09.30 och går in till stranden för att hämta friskt gratis källvatten. Köper ett startbatteri av "begagnade Jeff" och tar farväl av Peter och Linda som ska påbörja seglatsen hem till Vancouver om några dagar.

Äntligen iväg! Vi tar svängen runt Skorpis söderut genom Meganisundet. Gunilla och Siv på HTF ringar för att prata jobb..



### Vi stannar vid grottan på Meganisi....

där en ubåt ska ha gömt sig under kriget. Snövit går nästan in med sin 13,7 m höga mast. Vi badar och snorklar i det kristallklara vattnet inne i grottan. ....Vi anländer till ensliga "Runes vik"<sup>1</sup> Petala där tre andra båtar ligger. Jr. och jag rör iland och bestiger berget, blir skrämde av ungtjurar, ilar fram genom tistlar med otaliga spindlar och hinner ändå se solen gå ner i havet. I sittbrunnen ser vi på kvällen i mörkret högatmosfärblixtar och stjärnfall. Vid elvatiden kryper vi till kojs.

## 9-10 juni, Navpako i V. Korintsundet

Frukost med nybakat bröd som jag inhandlat i ottan. 27+ och äntligen några moln. Och några härliga droppar regn.

Navpako är den äldsta bevarade hamnen i Grekland med en medeltida ringformad hög befästningsmur med en smal infart. Snövit är den enda segelbåten bland många små färgglada och prydliga fiskebåtar.

Vi äter middag på en taverna med balkong mot hamnen och Korintsundet. Tallrikarna är fulla av havets läckerheter. Retsinan svalkar bra.

Den svenska Norlin-37: an "Vildrenen" vi träffat i Vliho/Nidri/Lefkas, dyker upp. Också de på väg västerut. Gänget kommer över och bjuder på öl.

På kvällen sitter vi på en riktig kafeonion<sup>2</sup>, tar en iskaffe och tittar på fotboll mellan Hellas och Lettland. Nästa förmiddag tar vi oss i den 30-gradiga hettan upp längs vindlande gränder till "kastrot", en medeltida befästning.

Efter bunkring och inköp av en ny fotogen-lampa sätter vi segel och kl. 13 ger vi oss av mot NisosTrizonia.

**11-12 jun. Trizonia-Galaxidi – Delphi.** Seglen sätts i en västlig bris och ger oss god gång i ca 5,5 - 6 knop. Tre timmar senare är det som vanligt slut på det roliga. På med "jängneman" och vi puttrar iväg. På telefon får vi veta att det är fint väder på skolavslutningen hemma i Svedala och syrenen står i full blom.

Vi stannar motorn och tar ett svalkande dopp innan vi går in i Galaxidi hamn. Vi kollar busstidtabellen till Delphi nästa morgon. Oraklet ska besökas för ett begripligt svar på frågan varför det mest blåser motvind eller inget alls i Medelhavet.

Busen avgår prick (!) 10.20 och tar sig upp längs slingrande vägar till Delphi. Vi besöker museet och området där oraklet var verksamt. Oraklet hade visserligen svar på mina frågor men vågade inte svara före konsultation med de betydligt aggressivare asagudarna i norr.

Apollons tempel och amfiteatern är imponerande. Hur kunde de bygga hela detta stenkomplex högt uppe på de branta sluttningarna? De anställda mätte hatt en bra företagshälsovård

Det dröjer innan bussen går tillbaka och vi killar somnar in på en smal mur någon timme innan bussen kommer.....Trevligt besök på hemmabaren i kväll. Vi kommer i samspråk med holländarna på "Stormvogel".

## 14 juni Korint – Aegina



09.30 anropar vi kanalkontoret och får veta att vi kan gå igenom om en timme. Vi får gå bakom en tankbåt och kanalvakten vinkar att vi ska öka

<sup>1</sup> Namnet fick viken pga att vi -97 stötte på Rune Mannerstam med en Norlin-37 i denna ensliga vik när han var på väg västerut från Cypern till Spanien. Vi träffade honom dessförinnan i Monastir i Tunisien 1995. Han seglar, enl uppgift, nu med annan båt i Västindien.

<sup>2</sup> Kafeonion är en kaffebar där äldre män sitter och pokulerar, kontemplerar och utilliserar.

farten. På östra sidan går Mona i land för att betala avgiften<sup>3</sup>

Telefon till jobbet för att kolla om Allan som vanligt är på semesterön Angistri i närheten. Han är i Västerås.

.....Junior pratar i sin mobil fem gånger om dagen med sin flickvän.

Aegina är sig likt. Vi går till stranden och badar och passar på att ta en sötvattendusch ...

### 16-18 juni Vahti (Metana)

På eftermiddagen anländer vi till Vahtis lilla fridfulla hamn. Endast en tysk seglare ligger vid kajen.

Snövit har börjat läcka runt en skrovgenomföring så jag sätter utifrån en träplugg i hålet under vattenlinjen.....Söla jobbar som vanligt på tavernan men ser mycket sorgsen ut. Vi får veta att hennes far, kocken, avled i en hjärnblödning för någon vecka sedan. Hon säger att det är något som går i byn.....Mor och dotter är svartklädda.

Vi äter färsk fisk och katterna släss som vanligt om resterna.

En ensam finsk långseglare lägger till och sitter senare på tavernan alldeles ensam. Vi försöker men han har ingen lust att prata. I gryningen är han försvunnen.

Fiskarfamiljen på andra sidan viken är i full gång med fångsten och det vanliga hojtandet. Barnbarnen från stan får hela tiden skäll trots att de jobbar på flitigt.



**Läckaget ska fixas. Båten läggs långsides** vid kajen. Storfallet fästes sidledes invid marken, i ett träd. Därefter vinschas Snövit omkull så långt att det läckande hålet kommer över vattenytan.

Ett flertal båtgrannar hjälper till med extra fendorar mm. Tätningen går bra. Det närmar sig hemresa för Jr. och vi planerar resan till Aten.....Till kvällen har vi fått grekiska båtgrannar. De spelar grektoppen och sjunger med ända in på småtimmarna.

### 22 juni Aegina– Poros

Efter frukost är det dags att läta. Min syster Viveka har mönstrat på efter Junior. "Flying Dolphins" går i skytteltrafik mellan Aegina och Piraeus så det blir en smidig transfer. Vi får en härlig halv vind ner till Poros.

Vi lägger till vid norra kajen där det ligger oroväckande lite båtar. Efter en stund kommer dock allt fler. En halvtimme senare är kaoset fullständigt. En stormby piskar upp vattnet snett akterifrån och båtarna börjar dragga och stöter mot stenkajen. Vi ligger fast men bestämmer sedan hastigt att gå ut medan tid är. Det var klokt för vinden ökade ytterligare och det hade vi inte klarat.

Att ligga på svaj på fritt vatten är som vanligt den säkraste ankringen. Nästa dag flyttar vi söderut till en skyddad del av hamnen. Väderrapporten har "galewarning" Det blir att ligga kvar ett dygn och bekanta sig med den pittoreska lilla staden runt bergets sluttningar.



### Midsommarafton 25 juni, Foykai

0900 avgång mot Foykai. "Confused sea" men ändå en härlig slör norrut i 6,5 knop Det blåser för hårt inne vid hamnen så vi ankrar säkert på svaj med 30 m kätting<sup>4</sup>. Det blir fest med matjesill, gräslök, färskpotatis och nubbe, direkt influget från Sverige. Jag tillverkar traditionsenligt en liten bordsmidsommarstång med kringlor å allt. Ukelelen åker fram till nubben och några svenska hymner.

Den hårda vinden ligger på hela natten så ankarvakt fram på småtimmarna, är det sjömannamäsiga nöjet.

<sup>4</sup> I Medelhavet kan det blåsa byigt och hårt i lävikarna p.g.a. de starka fallvindar som avkylda rusar ner för bergen.

<sup>3</sup> Avgiften för en 29 fotare blev 486 SEK

## 28 juni Ak.Sounion – Karavos (Evia)

Havet är blankt när vi rundar fastlandets sydostligaste udde och går in i sundet norrut, innanför den långa ön Evia. Har i dag gjort 49 nm på 9 timmar.

## 29 juni, Karavos – Khalkis

Sötvattentanken fylls från kranen på kajen. Den medhavda slangen kommer ofta till pass.

Avgång 10.30, +28. och västlig vind. Vinden dör ut under dagen och motorn går igång. Ligger till på yachtklubbens bryggdock där vi får ligga i väntan på broöppning och passage genom den korta smala kanalen. Tidvattnet är här ca 70 cm och passagen ca 15 m bred så det gäller att passera när tidvattnet står still.

Besök hos port-police som meddelar att bron öppnas ca 22.00. "Stand by" på VHF kanal 22. I mörkret snurrar vi runt vid bron till 23.20 då den äntligen öppnar. Genomfarten sker i nerförsbacke i 15 knop. Natthamn blir problem. Det är högljutt "dunka-dunka" vid stadskajen så vi går ut i becksvarta mörkret och ser en fiskeindustrikaj med belysning. Där springer råttor och kackerlackor omkring så det blir ankring på svaj i det strömmande svarta vattnet. Klockan är 01.30

## 1 juli, Atlantis – med retur.

Efter ett par dagar i Atlantis trivsamma hamn, lättar vi för segel i svag NV-vind. Efter en halvtimme måste motorn igång. Motorn dör efter 10 minuter. Inget bränsle, för pumpen har lagt av. Seglar tillbaka till hamnen och måste lägga till för segel. Allt är väl timat och ankaret går 35 m från kajen. Här kommer en svensk seglare! Seglen släckas, publiken är på plats....

Då händer det som inte får hända. På grund! Var kom det ifrån? 1,4 m visar nu lodet och vi "sticker" 1,55. Efter två timmars kamp inser vi att båten lutar mer och mer. Ahå, det är ebb. Efter 4 timmar har vattnet börjat komma tillbaka så vi blir flott och kan dra oss in till kaj med den tamp jag rott över och fäst i kajen.

Hade detta ägt rum i Italien hade 50 man varit engagerade att hjälpa oss. Grekerna är lite mer avvaktande och tittar mest på. Jag lyckas fixa bränslepumpen men då går bränsleslangens ena anslutningsnippel sönder och det läcker diesel. Plastic Padding gör susen.

Syrren tar efter två veckors segling bussen till Aten. Skönt ändå att vara ensamma resterande 3 veckor efter 5 veckor med gäster ombord. Under de dagar vi tillbringat här har vi inte sett en enda seglare!

## 5 juli, Skiatos – Skopelos. (Sporaderna)

Jag går vilse på brödturen i stan men hittar till slut tillbaka och vi lämnar denna genomexploaterade

ort med Andy ombord. Andy är en svensk engelsman som vi träffade kvällen innan på en taverna. Andy blir gråtmild av lycka och tacksamhet att få följa med till nästa ö Skopelos. Han bjuder på taverna som tack.

Skopelos är en lugn och behaglig ö jämfört med Skiatos. Vi hyr en moppe och utforskar ön.. Djupa turkosblå vikar, slingrande vägar, bad och



ett motionskrävande besök högt uppe på ett kloster på en 100 m hög klippa i vattenbrynet.

Det vinglar en svindlande smal trappa uppför klippan. Mona vilar nedanför med fötterna i vattnet.

Hemma igen planeras överfarten till slutmålet "threefinger island" Halkidiki. Det är 51 NM. Vi gör tidig kväll efter Radio Sweden på kortvägsradion.

## 8 juli, Skopelos – Porto Koufo

Purrning i skansen 06.00. Iväg i en vind som är varierande zero. Motor större delen av dagen. Tur att man har autopilot. En flock (stim?) delfiner gör oss följa på varierande avstånd. En vind från O/NO bygger men ger bara 3,5 knop så det får bli motor igen för att hinna över före mörkrets inbrott. Vi hittar en underbar naturhamn, Porto Koufo. Den öppnar sig i en lagun efter en smal entré med höga klippor som skiftar i rött och grönt. Låter ankaret gå i södra delen. Det är djupt så vi får ankra nära land.

Radio Sweden meddelar att Nilsson på Ericson tre korvar, får lämna "p.g.a. alltför långsam omstruktureringsprocess".

Vi för vår del lägger lugnt ut mjärden för att fånga fisk..... Ingen fisk... Det blir ris o. köttfärsgröta istället.

## 10-22 juli. Porto Carras, N<sup>5</sup>.Diaphoro, N. Amouliani, Porto Koufo m.fl.

<sup>5</sup> N. som återkommer, står för Nisos = Ö

Vi får en härlig slör i 7 knop efter rundningen av Sithonia -halvöns udde (mitt-fingret) och mot slutet får vi flera långa surfar. Natthamn blir den otroligt natursköna viken bakom N.Diaphoro. Massor av getingar dock. Således tillverkas en getingfångare av en plastflaska med upp-och nedvänd topp och med lite saft och diskmedel i. Getingarna kryper nyfiket in men hittar inte ut. Med jollen gör vi en utflykt och stöter på några.....



#### forntidsodjur som förstenats mitt i kampen.

Oro i luften.. Extraankare ut! Till kvällen blir det himlashow med blixot o. dunder.

Efter besök på N. Amouliano, tvärs över, vid klosterhalvöns<sup>6</sup> fäste går färden tillbaka till porto Koufos lagun. För första gången åker spinnakern upp. Det brukar annars bli för varmt. Idag är det bara +25.

Den 20:e uppvaktar jag Mona på födelsedagen med den finaste bukett blommor jag plockat, från ett träd. Stora rosa klockor trängs på varje kvist. Mona blir glad och förvånad med tanke på vilka torra kvistar jag annars brukar få tag i den 20 juli.

Jag ringer till sonen Per, Cissi och lilla Felicia ombord på "Las Vegas". De befinner sig på V. Delsholmen vid norra Kanholmsfjärden i Stockholms skärgård. Det är sommar i Sverige och ljusst på kvällarna. Värmen är dock borta men bastun på.

Förberedelser inför nästa säsong påbörjas.

Durkarna inne i kajutan tas in till stranden för slipning och mattlackning

I Porto Carras, där Snövit ska övervintra i sjön, får vi en kajplats vid en el- och vattenpost och vi börjar genast med rengöringen och vaxningen. Det finns inte vax att köpa i hamnen, inga båtprylar alls!?!? så jag får lifta till en bensinmack för att köpa vax. Varvet erbjöd sig påpassligt att mot betalning göra jobbet. De lyxjakter som ligger i hamnen sköts om av varvet.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> 10.000 munkar bor i klostren på halvön som bildar en autonom provins. Inga kvinnor eller män under 15 år får komma närmare än 500 m

Det går ytterligare en dag för vinterförberedelserna. En av solpanelerna får sitta uppe för underhållsladdning av batterierna.

SXKs ombud här uppe, Torbjörn Lundgren kommer med fru och hälsar på oss<sup>8</sup>. Vi träffar honom i Tessaloniki igen innan vi flyger hem. Han är hjälpsam och erbjuder sig att kolla båten och senare hjälpa oss med förhandlingen om priset på perioden jan. - maj-'00. Marinen vägrar nämligen låta oss betala för längre period än till 31 dec. (5.100 SEK.) En minst sagt olustig förhandlingsits när man inte kan sätta något emot. Han har också kontakter så att vi kan få en måttbeställd rostfri toatank tillverkad till ett bra pris.

#### Porto Carras säkra och lyxiga marina



#### **22 juli, P. Carras – Stockholm**

Snövit har fått ny olja i motorn och har fått sitt-brunnen övertäckt med en press.

Vi betalar till den 31 dec. och lämnar båt-nycklarna. Sedan tar vi buss till Tessaloniki.

Kommande säsong drar vi i juni österut till Istanbul och ev. in i Svarta havet. Resan har redan börjat i vinter hemma vid köksbordet.

<b>Färdsträcka:</b>	<b>675 Nm.</b>	<b>VHF: SA 8338</b>
<b>Segling:</b>	<b>50 %</b>	
<b>Satziki:</b>	<b>35x2.</b>	
<b>Retsina:</b>	<b>??</b>	
<b>Ouzo:</b>	<b>?</b>	

## **Stefan Melander**

<sup>7</sup> Det lilla varvet har verkstad. Ett fåtal varvsplatser finns.

<sup>8</sup> Vi hörsammade Torbjörns kallelse i vårens Odysse

# Årsmöte

Torsdagen den 6 april kl 1900

- Val av styrelsemedlemmar
- Årsredovisning
- Information om RM 2000
- Information om cupen

**Traditionsenligt serveras rostbiff o. potatissallad m. öl o. fika**

**SSKs klubbhus i Fredhällshamnen i Stockholm**

**T-bana**; Kristineberg, vänster, höger.

**Bilväg**; Rålambsvägen förbi SvD o. DN -skrapan, höger, vänster och ner mot  
hamnplan  
Fri parkering