

iNFO – 1/02

Informationsblad för Nordisk Familjebåts förbund, NF-förbundet

Ordförandeord

Ny säsong är på väg. Säsongens höjdpunkt för mig kommer att bli RM som arrangeras av KSSS i Sandhamn. Tidpunkt är sista veckan i juli. Det är mitt semestertid och kan innebära att långväga gäster kan kombinera RM med semestern. NF-förbundet kommer att subventionera halva startavgiften för långväga gäster. Boka redan nu in RM för hela besättningen. Det gäller att planera i tid. För övrigt kommer vi på test införa en långdistanssegling Sommarnatt i Ostkustserien.

Ostkustserien:

(11maj) Lidingö runt, (31maj-1jun) Sommarnatt, (15-16jun) Vikingaregattan, (24-27juli) RM, (10aug) NF-race och (21-22sep) Vikingarnas höstsegling.

Problem med klassreglerna

Vi har gamla synder att rätta till när det gäller klassreglerna. Från början hade NF:en raka spridare med dubbla innervant på vardera sidan. Men när klassreglerna kom valdes svepta spridare som standard. Dessutom när reglerna skrevs kollade man inte upp hur båtarna såg ut utan skrev reglerna på sådant sätt att flera master till NF-båtar inte föll in i reglerna. Nu när vi vill få ordning på klassreglerna och våra båtar har vi fått ett jätte problem. Spridare och övriga infästningar både på mast och båt överensstämmer inte med nuvarande regler. I klassreglerna har man tagit bort den text som tillåter två innervant på varje sida. Dessutom är infästningarna på däck fel på många båtar. Vi måste ändra reglerna för dessa så att fler kan kappsegla entyp. Vad som vi nu föreslår är att alla som har raka spridare och två innervant ska kunna segla entyp. Dessutom kommer vi med ett nytt förslag om hur infästningen av sidovanten på däck skall se ut.

NF-025 Mårten Blixt

NF-förbundet

Ordförande:

Mårten Blixt Tel: 08-87 49 16 E-mail: 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@agens.se
Ansvar: Nyrekrytering, RM-ansvarig, utskick till nya medlemmar.

Kassör:

Lars Thorén Tel: 08-724 24 41 E-mail: lars.thoren@atlascoopco.se
Ansvar: Ekonomi, medlemsregister. Sköter adressändringar

Ledamot:

Otto Fagerstedt Tel: 08-570 199 01 E-mail: Otto.Fagerstedt@svt.se
Ansvar: Artiklar till Segling.

Kent Hammar Tel: 08-39 44 75 E-mail: kent.hammar@eurodis.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: <http://Hem.passagen.se/nfboat>

Postgiro Sverige: 74 17 29-8

Medlemsavgiften är 100 kr/år

Annonser och artiklar skickas till ordförande genom e-mail, brev eller via telefon. Till nästa iNfo ska annonserna vara mig tillhanda i februari 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.

Annonser

NF-UTHYRES

NF uthyres för en period på 2 år pga utomlandsvistelse.
Hur det sker rent praktiskt kan vi diskutera.
Båten ligger idag i Viggbyholm (Stockholm).
Lars Persson tel hem 08-38 24 36

ÖNSKAS HYRA

Jag är en seglare som önskar hyra en NF-båt under sommaren 2002 vecka 27 alternativt v30.
Jag har 20 års seglar erfarenhet samt skepparexamen men äger för tillfället ingen egen segelbåt.
Om önskas kan jag ev. byta en vecka NF mot en vecka på mitt sommarställe som ligger i Roslagen på en nästan helt egen Ö.
Vi hade tänkt segla tillsammans med en annan NF-26. Båten bör ligga i Stockholms skärgård.
Kontakta: Björn Erixson Telefon: 070-601 81 86 Kontakta Björn Erixson
telefon 070-6018186
bjorn.erixson@pac.ericsson.se

ÖNSKAS HYRA

Vi är en segelvan familj med två flickor och en pojke (10 - 12 år) Nu söker vi en Nordisk Familjebåt att hyra 2 veckor i sommar. Båten skall helst finnas i Stockholms skärgård eller angränsande skärgårdar. Vi söker en lämplig båt att köpa på sikt och skulle vilja prova om inte NF:en är en idealisk variant.
Telefon 08/784 43 25 (arb),
040/15 05 19 (hem).

NF köpes

Jag önskar köpa en välhållen NF
Ola Johansson
Knaggelbacken 4
133 38 Saltsjöbaden
08-7174777
arb 08-5629 8050
ola.johansson@ljungquist-information.se

NF köpes

Söker en fin båt med inombordare och bra segel.
Ulf Knutsson
Tel:070-793 12 20
E-mail: ulf.knutsson@se.ibm.com

NF köpes

Hjälp mig att hitta en NF som är bra.
Den vill jag gärna ha.
Pris och utrustning tar vi på tel.
Bara den är hel.
Stig-Arne Harén
Åmål (vid Vänern)
0552-164 14, 070-51 70 482

Storsegelkapellrött i mkt bra skick säljes för 1300kr sytt till Nordisk Familjebåt.
lolarsson@swipnet.se

NF köpes

08-757 38 82

Säljes:

1 st spinackerbom till NF Benn's -85 Pris:800:-
Vajer 19-trådig 6 mm med Krok & Ögla för NF. 2 yttervant längd 10.12
Vajer 19-trådig 6 mm med Krok & Ögla för NF. 2 innervant längd 4.90
Vajer 19-trådig 6 mm med krok & ögla för NF. 1 Förstag längd 10.60
Pris stående rigg: 800:-

08-731 78 12

070-698 17 13

Carl.frykfeldt@agens.se

Från Aquavits loggbok 2001

Nu i februari när vi här uppe i Kalix åter börjar se en blå himmel och sol, bläddrar jag lite förstrött i loggboken från förra sommaren och minnesbilderna kommer tillbaka.

I Kalix har vi nu två st NF då även seglarkollegan Ulf i vår klubb blev förtjust i båten jag har och köpte den andra NF:en som var till salu i Skellefteå. En dag sommaren 2000 var det rena "trängseln" i hamnen av NF:ar, förutom min och Ulfs NF låg där en NF till med namnet Stimulantia, enligt NF:s medlemsmatrikel finns det en med detta namn från Nynäshamn. Tyvärr hann jag inte ta kontakt med besättningen innan de hade seglat vidare, men att se tre NF:ar i vår lilla hamn den dagen var ett riktigt lyft.

Sommarens seglingar blev en sväng över till staden Kemi i Finland och en del kappseglande i Norrbotten. Jag brukar nästan varje sommar segla över till Kemi vilket inte är speciellt långt borta ca 55 distans. I år hade jag två kompisar med Roffe och Lasse, Roffe en erfaren seglare som tidigare seglat mycket med sin Avance 24 i dessa vatten, medan Lasse var med för första gången. Det blåste en frisk vind om ca 8-10 m/s från NV vi gjorde fin fart och njöt för fullt, i höjd med spetsen på en halvö som heter Skagsudden påminde sig Roffe om förra gången vi var på väg till Kemi då i vind från syd vilket alltid ger stora vågor vid denna udde då det finns stora grundflak som skapar en sjöhävning, från 30-40 meters djup blir det snabbt stora områden med bara 4-5 meters djup. Denna gång hade vi vinden från rätt håll och slapp den annars så vanliga berg- och dalbanan, förra gången tappade vi windexen som skakade loss när vi dunsade ned från vågorna. Inget sånt denna gång sa jag till Roffe, bara för att Roffe några minuter senare säger - vad var det där som flög iväg från båten ? efter ett febrilt kontrollerade av saker som bör finnas ombord upptäckte jag att den ena "stoppklotsen" i skenan för den självslående focken var det som lämnat båten, en kraftig tape lindat i många varv fick agera stopp, - jag fixar en ny senare, det där med senare varade hela sommaren, då tapen höll sig mycket bra.

Efter 5 timmar och 30 distans gick vi in i Nikkala hamn i Haparanda skärgård. Vilken var full av folk då den stora "Bottnia eskader" med ca 140

båtar hade denna hamn som anhalt på väg från Piteå till Uleåborg. Ett stort arrangemang med båtklubbar och kommuner medverkande från Sverige och Finland. Vi åt en snabb middag och strosade runt bland båtar och bekanta, tanken var att vi skulle ta natthamn i Nikkala, men havet och seglingen var starkare så vi kastade loss 22.30 för att fortsätta mot Kemi, jag visade besättningen att jag hade det största förtroende för deras kunnande att framföra båten, helt enkelt genom att gå ned i ruffen och sova större delen av seglingen, endast lite sömndrucken kika ut via ruffluckan då vi anlände till Kemi vid 02.30 tiden på natten. Efter två dagar i Kemi var det dags för byte av besättning Roffe och Lasse mönstrade av och två finska kompisar klev ombord på Aquavit, och vi seglade söderut några timmar till en liten fiskehamn i vilkens närhet en av dem hade sin sommarstuga. Vi fiskade lax i deras laxfällor, badade bastu, och konsumerade ett antal goda finska ölsorter.

Åter mot Sverige

Det var dags att vända stäven mot svenska farvatten igen, och åter var sol och vind med mig då jag ensam styrde ut från fiskehamnen, målet var Nikkala hamn 33 distans att segla, jag njöt för fullt i värme och fin vind, ensamsegling är också en tjusning, dock var jag i vissa lägen i behov av någon som skötte rorkulten då jag behövde fixa något, en autopilot finns nu på inköpslistan. Haparanda skärgård är lite knepig då den är väldigt grund, att hålla sig i farlederna är att rekommendera, där finns stora områden med "dåligt vatten" som gamle seglaren Melin ofta säger.

Allt gick väl, ja i varje fall ute på sjön, då jag går in i hamnen i Nikkala och nöjd med min navigering helt plötsligt smäller på en sten ! jag blir milt uttryckt irriterad över ett sådant slarv att hamnföreningen inte kollat att leden in som är prickad är ren från stora stenar. Jag pratar med en person i hamnen om detta, dock verkade han inte kunna förstå problemet, han hade ju en motorbåt, så för honom var det inga problem !

Nikkala hamn är populär bland tyska seglare, denna gång låg det tre båtar i hamn med tysk flagg. Jag lämnar båten för att återvända tre dagar senare med en kompis från Gällivare vilken visat intresse för segling. Min hustru skjutsar oss till hamnen och vi gör båten klar att segla på nolltid, packning och proviant åker in med en rasade fart, vi vill ut på sjön och det snabbt ! Men en halvtimme senare i höjd med Seskaröbron, tyckte vi annorlunda då en kraftig åskby kom från ingenstans, vinden ökande snabbt, regnet var helt ursinnigt, sikten bara 100 meter, vi tog ned seglen och började sakta att ta oss tillbaka mot hamnen, jag gick ned i ruffen för att leta efter den nyinköpta GPS:en, läxan av att inte vara förbered var hur tydlig som helst, en GPS skall man inte behöva leta efter. Men som om vädergudarna ansett att detta var en lagom lärdom försvann ovädret lika snabbt som det kommit, och en strålade sol, lagom vind och faktiskt lite

värme också gjorde att vi åter kunde hissa på och fortsätta. Vi tog natthamn på en av de fina klubbänläggningarna vi har i Kalix skärgård, på Trutskär. En god middag med en köttbit och ett gott rödvin gjorde att vi mådde prima, senare när vi låg i vattnet för att svalka oss från det heta bastuångorna med en kall öl i hand, kunde vi bara konstatera att detta är vad allt handlar om, segla, god mat, och att sedan låta Bottenvikens svala vatten omsluta din bastuheta kropp.

Mot Piteå

Jag har nu gått uppe på torra landbacken i nästan en hel vecka och pysslat med sådant som man måste när man har hus, klippa gräsmatta, vattna gräsmatta, klippa gräsmatta, skjutsa pojkarna till fotbollsträning, klippa gräsmatta osv. Så äntligen dags att lossa förtöjningarna igen och styra söderut i den norrbottniska skärgården, målet är Piteå och Norrbottens regattan, en regatta som alternerar mellan segelsällskapen i detta distrikt. Med ombord har jag Glenn, som flyttat från Nya Zeeland till Sverige för några år sedan, och numera är gift och bor i Kalix där han jobbar som Fiskerikonsulent. Glenn är trots sitt ursprung inte seglingskunnig men vill gärna lära sig. Känns lite tokigt, ungefär som jag skulle flytta till Nya Zeeland och där lära mig åka skidor ! Vi börjar seglingslektionen med att skura ur kölsvinet där en stor mängd vatten och diesel hade gömt sig, regnvatten från en ruta som inte var tät och diesel förmodligen då jag råkat fylla på mer än vad tanken klarat av. - Detta måste man göra varje gång innan avsegling på alla segelbåtar sa jag till Glenn för att testa intresset, -yes, sa Glenn och skurade för glatta livet, vi fick som motvikt till skurandet en härlig slör i 7-8 m/s på vår väg mot Luleå som skulle bli natthamn, - så här är det varje gång man seglar, vinden med oss och en härlig fart sa jag till Glenn, - stop that bullshit, sa Glenn. Väl i Luleå kliver Glenn av och Lasse kliver ombord, ej att förväxla med den Lasse som nämnts tidigare, denna Lasse är en rutinerad och duktig kappseglare med en egen Cumulus, som dock denna gång fick bli kvar i Kalix.

Nästa morgon hissar vi på och seglar de drygt 40 distansen ned till Jävresandholmen i den sydligaste delen av Piteå skärgård, här har Piteå Segelsällskap sin anläggning. Som vanligt hälsas vi välkomna av de vänliga seglarfolket i PSS, ärtsoppa och varm punsch serveras i det stora regattatältet, en timme efter vår ankomst bryter det ut ett helt vansinnigt åskväder med ett regnflöde som gjorde att alla i tältet snart satt tätt invid varandra på den högsta punkten av jordgolvet som ej var översvämmat. Första regattadagen infinner sig, dagens uppgift är två banseglingar med kryss-läns.

Det blåser friskt ca 10 m/s när vi går ut mot starten, vi får ej till kryssandet trots ett rev, under andra seglingen ökar vinden alltmer och är uppe i ca 18 m/s i byarna, att försöka kappsegla i dessa förhållanden är inte lätt, det blev för mycket för en W30:a som mastade av då babystaget lossnade från masten, och

en Express fick se sin spinnaker explodera i ett häftigt ryck. Vi valde att köra utan spinnaker av ren säkerhet. Vi slutade längre bak i resultatlistan denna blåsiga dag. Senare under kvällen när vinden var mer beskedlig körde vi matchrace lite på skoj med klubbens två solingar, rekommenderas för de som ännu inte provat.

Andra dagens distanssegling var raka motsatsen till den första med lätta vindar. Vi gled sakta och välsamlade över startlinjen, alla på helspänn med att hitta de svaga vindstråken, en Express valde högra delen av banan ut mot första rundningsmärket medan vi andra valde vänstra, högra var helt rätt, och Expressen försvann i fjärran. Vi lyckades, med ren tur fånga ett vindstråk och seglade ifrån de övriga fältet med god marginal. Vi rundar märket och tar upp jakten på Expressen som syns som en liten prick långt framme. Banan har kortats betydligt då vindarna var så lätta och vi får en ren kryssbog mot andra märket vilken skall rundas och sedan tillbaka via märke ett och i mål.

Vi spanar mot Expressen och undrar hur de egentligen lagt upp taktiken och då inser vi, de har inte uppmärksammat att banan är kortad ! utan de seglar på för fullt mot en fyr 10 distans längre bort ! att nå framgång av egen kraft är bra, att nå den genom andras misstag är inte så tokigt det heller ! Vi har som sagt kryss i svag vind men med gammal sjö och focken orkar inte riktigt dra oss igenom sjön. Förmodligen seglar vi för högt med det tar emot att falla från märket, och när vi rundar för att segla tillbaka är alla båtar samlade igen, även Expressen. Det är nämligen så att på en Scampi seglar en av de som i vanliga fall seglar som besättning på Expressen, och denne har med ett lidande sett sina kamraters misstag, med vädjade blick ber han skepparen att få ringa via mobilen och lite försynt påtala deras miss, skepparen som är en tävlingsmänniska nekar direkt, men efter att ha funderat lite föll till föga och sa - OK ring då.

Vi seglar alla med spinnaker uppe och vår Aquavit ligger i mitten av fältet. Vi har 6 båtar före oss och kan inte komma ikapp, men 200 meter innan mållinjen blir det totalpunktering för fältet framför oss, vi ser att Expressen, som var på väg åt helt fel håll går nära land och är den som först skär mållinjen. De andra har stannat, vi tar Expressens vägval och glider förbi i lä om den stillastående klungan av båtar, på bara 100 meters avstånd, djupa suckar, huvuden som hänger ned mellan axlarna och vi hör det tydliga pyset från tröst-öl som öppnas från de stillastående båtarna. Vi glider över mållinjen, med fåniga leenden, som andra båt i mål !

Vid prisutdelningen kommer så det stora jublet, det visar sig att Expressen som var på väg åt fel håll vunnit tävlingen, fyra sekunder före...ja just det Scampin varifrån mobilsamtalet ringdes ! och Aquavit tog tredje platsen.

/Kenneth Björnfot, S-286

NF seglare på vift, del 2

Seglarvänner, jag har seglat i England, fast mer om det senare.

För er som inte läste del 1 i höstens nummer av iNfo kommer här en kort resumé.

Till vardags seglar jag NF (nr 25), men för närvarande bor jag och jobbar i England. Allt sedan vi kom hit i Januari 2001 har det varit en ständig jakt på att stilla seglingsbegäret, vilket visade sig inte vara helt lätt i en storstad som London.

Nåväl, det blev ju lite segling den gångna säsongen i alla fall, om än på hemmaplan och att få avsluta med EBKs KM i september satt ju fint (trots att vi förlorade bucklan till NF 300).

Hösten gick och det blev inga allvarligare försök att sätt sig i en segelbåt, istället så jag fram mot Mini12a segling hemma i EBK över jul och nyår. November och till en börja med December var ju varma, så isen skulle nog inte lägga sig.

Vi gjorde en weekend tripp till Wales och besökte några kuststäder. Det var inte mycket till segelbåtar där, dock fick vi se de speciella tidvatten anpassade två kölade segelbåtarna, som står på botten vid ebb.

Så i den lilla kurorten Tenby kunde vi gå där på botten och förvånas och fascineras över båtarna på botten och dess förtöjningar för att klara 5-6 m tidvatten.

Julen närmade sig och Mina12a kollegorna i Sverige lät båtarna ligga i, så vi skulle kunna segla i mellandagarna. Men som du kanske förstår, så blev det (återigen) ingen segling. Torsdagen före jul bryter Lasse rädda in till motor-kran i EBK för att lyfta upp Mini12orna. Ja, ja, jag fick i alla fall åka ner och klappa båten under julsemestern.

Nu dock till mina stora seger, dvs min segling. Det var tidigt i januari och vi var tillbaka i England. Då satt jag där helt plötsligt med rorkulten i ena handen och skotet i den andra. Jag seglade Laser ! Lite ovan till en börja, man är ju inte så van med jolle. Kryssen gick dock bra, jag burkade lite och känslan var fin. Vinden ökar lite när jag närmar mig det utlagda rundningsmärket, jag får burka lite mer för att inte kappsejsa. Skär lite på undanvinden för att få bästa möjliga fart på märke. Jag trivs utmärkt. Då helt plötsligt måste jag sluta, för att inte störa ett cocktailparty ! Hur kan man nu störa ett cocktail party, när man är ute och seglar en liten laserjolle kan man undra. Jo, man sitter i en seglingssimulator på London Boatshow och montern bredvid skall ha fest. Kanske inte att betrakta som riktig segling någon tycker, men det var

en riktig Laserjolle med skot och roder. Fjärden man seglade på fanns på en halvstor skärm framför båten. Jollen lutade efter vinden med hjälp av hydraulik under, så man var tvungen att burka. Roder och skot var kopplade till en dator som registrerade manövrar, så att det blev utslag på skärmen. Det var synd att det blev så kort.

Inspirerad blev jag i alla fall, numera sitter jag på tåget in till jobbet varje morgon och kör seglingssimulator på min Laptop. Så håll i er, i sommar kommer NF25 mer vältränade än någonsin till kappseglingsbanorna.

Seglarhälsningar Jan Björnsjö

RM 2001 Rasta

Pl	Båt	Rorsman	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	278	A. ROMÁN	2	1	2	3	(4)	2	3	13
2	223	L. THORÉN	3	(6)	1	2	2	1	5	14
3	138	N. VIRVING	1	(DNF)	NDC	1	1	5	1	25
4	25	TEAM BB	5	3	6	(7)	3	7	2	26
5	317	B.RIBBHAGEN	4	2	3	4	10	4	(DNF)	27
6	300	T. FURRER	9	8	5	5	5	6	(DNF)	38
7	324	C. FRYKFELDT	6	9	7	9	6	3	(DNF)	40
8	292	O. FAGERSTEDT	(13)	5	9	8	7	12	4	45
9	211	L. LAITINEN	11	4	4	10	8	9	(DNF)	46
10	284	S. NYHOLM	7	12	12	6	9	8	(NDF)	54
11	207	G. TINGVALL	10	7	8	14	11	13	(DNF)	63
12	39	N. HAGDAHL	14	10	10	11	12	11	(DNF)	68
13	22	O. JEPPSSON	15	13	11	12	14	10	(DNF)	75
14	270	J. ANDERSSON	8	(DNF)	DNC	13	13	14	DNC	80
15	234	P. LÜCKANDER	12	11	(DNF)	DNC	DNC	DNC	DNC	87

Styrelsen inför årsmötet

Behandling av motion avseende; förändring av klassregeln § 8.2 förbud mot förstagsprofil.

Styrelsen har under hösten mottagit en motion från en av förbundets medlemmar avseende förändring av § 8.2 i klassregeln. Paragrafen behandlar riggutrustning och anger att *förstagsprofil är förbjudet*. Huvudsyftet till att förändra klassregeln på denna punkt är enligt den inlämnade motionen att kunna öppna för möjligheten att använda rullflocks-system. Formuleringen i nuvarande klassregel gör att dagens populära rullflocks-system ej går att använda på NF-båten utan att bryta mot klassregeln.

Under höstmötet den 29 november diskuterades frågan i motionen för att framförallt se om intresse fanns hos övriga medlemmar. Styrelsen informerade om att man på höstmötet endast kan diskutera en motion och beslut med 2/3 röstning sker på årsmötet. Motionen väckte så stort intresse att styrelsen åtog sig att undersöka vad detta skulle innebära för båtens prestanda och klassregeln.

Styrelsen har under vintern varit i kontakt med sakkunniga i ämnet. Flertalet segelmakare har kontaktats, SSF anslutna kölbåtsförbund har kontaktats och samtal med Svenska Seglarförbundet har förts.

Styrelsens syn:

Styrelsen har noggrant gått igenom alla de för och nackdelar som en ändring av klassregeln medför. Utvärderingen har ej funnit några principiella, prestandahöjande eller tekniska problem med att göra denna förändring. Den har ej heller påvisat något som i övrigt skulle strida mot klassregeln. Vi har dock funnit att regeländringen även påverkar § 11.7.5 . *förbud mot annat än metallhakar i focken*. Detta innebär att en revidering av även denna regel skulle behöva göras. En utvärdering av detta har gjorts.

Utvärderingen har visat att en förändring av regeln kan i enlighet med NF-förbundets stadgar § 52f ge möjlighet att: öppna klassen för seglare som önskar ha en familjeanpassad båt med ökade krav på säkerhet och bekvämlighet och dessutom kunna kappsegla i enlighet med klassregeln.

Styrelsen har efter noggrann utvärdering enhälligt beslutat att rösta för en förändring av § 8.2 & 11.7.5. Styrelsen har dock beslutat att endast stödja ett förslag som:

1. Ej strider mot klassregelns målsättning att: Inte skriva tillåtande regler utan endast begränsande regler.
2. Ej använder specifikationer på fabrikat e.t.c som kan förändras över tiden.
3. Ej negativt förändrar NF-båtens säkerhet.
4. Ej förändrar NF-båtens prestanda.
5. Ej ger praktiska och tekniska fördelar på kappseglingsbanan.
6. Ej fördyrar båtens rustning.
7. Ej gör båten mindre attraktiv på båtmarknaden.

Förslaget skall ange:

1. Minskning av segelytan med 1.5 x bredden på förstagsprofilen
2. Definiera mått på förstagsprofilens breddmått i mm.
3. Att endast ett segel i taget får vara hissat på profilen.

Förhoppningen är att många kommer till årsmötet och röstar för sin sak.

Seglarhälsningar från

/ Styrelsen

Ändringar som styrelsen föreslår i klassreglerna är följande:

Regel 7.2:

Förslag 1

7.2 Övervant och undervant skall möta däcket inom sektor som utgörs av linjerna: Linjen tvärs mastcentrum, linjen som skär mastcentrum till 600mm akteröver vid relingen från tvärs mastcentrum, ruffsidan och skrovsidan.

Förslag 2

7.2 Övervant skall möta däcket inom sektor som utgörs av linjerna: Linjen tvärs mastcentrum, linjen som skär mastcentrum till 500mm akteröver vid relingen från tvärs mastcentrum, ruffsidan och skrovsidan. Undervant skall möta däcket inom sektor som utgörs av linjerna: Linjen tvärs mastcentrum, linjen som skär mastcentrum till 600mm akteröver vid relingen från tvärs mastcentrum, ruffsidan och skrovsidan.

Motivering:

När man skrev om dagens klassregler för att tillåta att man fick flytta in sidovanten blev det helt fel, bl.a. var regeln förut att vanten ska vara max 25mm från skrovets ytterkant. Detta blev till slut att vi måste vara minst 25mm från ytterkant. Dessutom skall vanten möta däcket på en rak linje som går från mastcentrum ut mot en punkt som ligger 500mm respektive 600mm akter om mastenscentrums tvärlinje. Denna linje är begränsad i längdled av ruffen och 25mm från skrovsidan. Vilka har det på sin båt? Ingen avvikelse från den linjen är tillåten. ***OBS: ingen tolerans i sidled alls.*** Vilket medför att många båtar inte mäter in. Vi måste införa en yta där vanten ska skära däcket. För att inte ändra båtarna måste vi få tillstånd en ändring i klassregeln.

Sedan vill vi se till att NF-ägare inte blir lagbrytare när de förväxlar platserna över- och undervant. Jag seglade tre säsonger innan jag upptäckte att jag var en lagbrytare. Dessutom ska klassreglerna vara enkla vilket förslag nr1 är.

Nästa klassregeländringsförslag:

I enlighet med vår strävan att anpassa klassregeln enligt ISAF redskapsregler 2001-2004, bör vi ändra paragraf 7,8, samt 9.3 till följande lydelse:

- 7.8 Mätmärken i kontrasterande färg min 20mm breda, ska finnas på mast enligt följande.
- 9.3 Ett 20mm brett band i kontrasterande färg ska finnas på bommen med innerkanten max 3400mm från mastens akterkant.

Motivering:

Följa nuvarande standard enligt ISAF Redskapsregler.

/Styrelsen

Kommission för att skapa klassreglerna till SSF:s nya mall.

Nu måste vi få ordning på våra klassregler. Vi måste se till att de överensstämmer med båtarna och skrivs enligt SSF:s nya mall. Detta är ett nödvändigt arbete som ska göras.

Mitt förslag är att vi skaffar en kommission som översätter, mäter upp nuvarande båtar och skriver reglerna enligt nya mallen.

Sedan en annan kommission som granskar reglerna. Dessa två kommissioner måste få fullmakt att godkänna de nya klassreglerna i sin helhet. Avsevärda ändringar från nuvarande regler ska givetvis genomröstas på ett årsmöte eller extra årsmöte om granskningskommissionen anser det.

Mitt förslag till kommissioner är följande:

Arbetande kommission:

Mårten Blixt, Carl Frykfeldt, Otto Fagerstedt och Kent Hammar

Granskningskommissionen:

Björn Ribbhagen, Kjelle Stoltz, Anders Román, Nils Virving, Britta Fagerlin, Lars Thorén, Sture Nyholm.

Tidsplan:

Reglerna som ska vara godkända av granskningskommissionen eventuellt med hjälp av extra årsmöte skall vara klara 31 oktober 2002. Detta datum är spikat.

För att uppnå detta så gäller följande tidsschema:

- 15 juni: Arbetande kommissionen klar med omskrivning. Mätningar m.m.
- 30 aug: Granskningskommissionen klar med första genomgång.
- 15 sep: Arbetande kommissionen klar med omarbetningen.
- 27 sep: Granskningskommissionen godkänner och/eller ber om extra årsmöte.
- 24 okt: Om det erfordras ett extra årsmöte.
- 31 okt: Klassreglerna är färdiga.

Mitt förslag att lösa problemet med dessa olika varianter av NF-rigg är följande:

Vi inför två olika slagsriggar

Rigg A som är standardrighgen enligt dagens klassregler (en justering i toleranser kanske måste ske).

Rigg B som är med raka spridare och har två till fyra innervant (uppmätning och anpassning av regler efter verkligheten).

Två olika mätningsdiagram som beskriver riggarna.

Mårten Blixt Ordförande

Motion till Svenska NF-förbundet

Stockholm den 23 februari 2002 (Smärre förändring från motion som inlämnades den 2001-10-16)

Motion om ändring av P 8.2 m fl i klassreglerna, gällande förbud mot förstagsprofil

I klassreglernas P 8.2 anges att förstagsprofil är förbjuden.

Jag föreslår att den bestämmelsen slopas och som en konsekvens likaså att reglerna om fockens pistolhakar ändras så fock i förstagsprofil tillåts.

Reglerna om mätning av focken kan också ändras så att breddmättet inkluderar förstagsprofilens yta. Ett visst minimimått kan i sammanhanget vara lämpligt.

I förslaget ingår att styrelsen ges uppgiften att detaljutforma regeländringarna.

Henrik Spångberg

NF 202

Motion om ändring av klassreglerna så förstagsprofil tillåts

På annan plats i bladet finner Du min motion om ändring av klassreglerna så förstagsprofil tillåts. Anledningen till mitt förslag är att möjliggöra användningen av rullflock. Många klassförbund har genomfört motsvarande ändringar och uttryckt det så att rullflocks-system är tillåtet. I något fall har till och med uttrycket "Rullflocks-system av crusingtyp" använt.

För- och nackdelarna med att försöka precisera sig till rullflocks-system kan diskuteras länge, det finns goda argument både för och emot. Åsikten om att det uppstår tolkningsvårigheter om vad ett rullflockssystem egentligen är måste beaktas och för att göra den diskussionen onödig blir mitt förslag "vidare" i den meningen att jag inte begränsar mig till rullflocks-system utan vill bara slopa förbudet mot förstagsprofil.

Nedan har jag räknat upp de för och nackdelar som ändringen skulle innebära.

Fördelar

- Ökad säkerhet och bekvämlighet
- Enklare hantering
- Det uppstår inga veck på seglen vilket gör att de håller längre
- ”Stuvningen” underlättas
- Båten blir attraktivare och får ökat andrahandsvärde

Nackdelar

- Möjligen kan det innebära en fördel i kappseglingssammanhang men vid bedömningen måste betydelsen av 8 kg ökad vikt i stäven tas med. Segelmakare jag talat med anser inte att båten blir snabbare, i bästa fall är det neutralt.
- Kostnaden om 20 - 22 000 kronor, men den är ju inte obligatorisk

Slutligen vill jag tillägga att om dagens rullfocksystem funnits när båten ritades för att vara en familjebåt så hade den med största sannolikhet försetts med rullfock.

Med seglarhälsning
Henrik Spångberg
NF 202

Mätformulär

Mätformulär är vårt före detta ”båtformulär”. SSF vill att vi använder rätt benämning. Mätman behöver inte vara licensierad för att fylla i formuläret. Givetvis fyller man i mätbrevet på heder och samvete. På kappseglingar kan mycket väl mätning av båtarna förekomma. Om man inte själv kan mäta alla mått bör man se till att någon som kan mäta genomför detta.

OBS: Regel 7.2 ska ni endast godkänna om ni uppfyller de nuvarande klassreglerna. Jag tror endast ett fåtal mäter in. Alla måste kontrollera måtten innan ni skriver godkänt. Mäter du inte in ska du skriva upp vantens skärningspunkter i däcket på baksidan av mätformuläret. Har ni fyra innervant ska ni skriva det i dispensen och mäta upp vantens skärningspunkter i däcket. Har Du mer frågor angående mätbrevet hör gärna av Er till ordförande. Märten Blixt

Mätbrev och mätformulär

För att få delta i entypsseglingar i år skall vi ha mätbrev enligt våra klassregler. För att få ett mätbrev måste Ni fylla i ett mätformulär och skicka det till mig. NF-förbundet skickar ut ett mätbrev om båten uppfyller klassreglerna. De som ska segla entyp i år måste ha mätbrev (NF-race är mätbrev ej ett krav). Jag kan inte garantera att KSSS kommer att låta NF-båtar utan mätbrev starta i RM. Mätformuläret finns på vår hemsida eller kan beställas genom Carl Frykfeldt eller mig.

Alla som seglar entyp/RM skall ha mätbrev i år.

Ordförande Mårten Blixt

VÄLKOMMEN!

ÅRSMÖTE !

Måndagen den 18 mars
kl 1900

Mat och fika serveras.

**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