

iNFO - 1/03

Informationsblad för Nordisk Familjebåts förbundet, NF-förbundet

Ordförandeord

Det har varit mycket med NF-förbundet på sista tiden. Vi har arbetat med klassreglerna samtidigt som vi har diskuterat med SSF om genuans vara eller inte vara. Nu tror jag att det värsta är över då reglerna är inne för granskning hos SSF. Jag hann inte med att ha årsmöte i mars som det var planerat, då klassreglerna drog ut på tiden.

Lars Thorén har beslutat att han inte hinner med sin post i styrelsen. Karl Frykfelt som är ekonom har flaggat för att det passar honom bättre att vara kassör än sekreterare. Styrelsen och valberedningen tycker att det är ett lämpligt byte. Karl har visat ett brinnande intresse för NF-båten och NF-förbundet. Kassör är ett tungt jobb som passar Karl bra. Om denna rockad kommer att gå igenom på årsmötet kommer vi att sakna en sekreterare/ledamot. Tyvärr står det inte flera på kö att arbeta i förbundet. I dagsläget har jag inga idéer om nya kandidater.

Vill just Du arbeta i NF-förbundet hör av dig till mig eller valberedningen.

Mätbrev

För att få kappsegla måste man ha **mätbrev** för NF enligt SSF. Detta innebär att man måste ha mätbrev för att segla respitkappseglingar bl.a. LYS. Antingen har man ett klassmätbrev eller ett LYS-mätbrev. Exempel på saker som gör att man måste ha LYS-mätbrev för att få delta i LYS-seglingar:

- Uppfyller inte klassreglerna eller saknar mätbrev för NF.
- Seglar med andra försegel (genua m.m.) eller andra material i seglen.
- Saknar inombordare och kompesationsvikter.
- Båten är omgjord så den inte kan mäta in som NF.

Inmätta segel är inget krav för att delta i LYS-segling. Vad krävs för att få mätbrev? För att få LYS-mätbrev måste man fylla i en blankett som ska skicka till LYS-kommittén. För att få klassmätbrev ska man fylla ett mätformulär och skicka det till mig. Är allt i sin ordning skickar jag ut mätbrevet. klassmätbrev kostar ingenting men LYS-mätbrevet kostar.

OBS: Jag har inte hört talas om en NF har blivit nekad att starta i en respitsegling när mätbrev saknas. För säkerhets skull se till att ni har ett mätbrev.

Mårten Blixt Ordförande NF-förbundet

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@hotmail.com
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 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.

Innehållsförteckning

Ordförandeord	1
Styrelsen	2
Annonser.....	3
Ett aktivt klassförbund är till nytta för oss alla.	5
Förbättra din båts prestanda.....	6
Mätbrev.....	7
Status för funktionärer i förbundet inför årsmötet.....	8
Nya klassreglerna	8
Åretskappseglingar	9
LYS-mätbrev.....	9
LYS och LYS brev.....	10
Vad är viktigt för att bli en bra kappseglare Del 2.....	19
Kallelse till årsmötet.....	24

Annonser

NF-26 säljes

Välvärdad, välbyggd och välutrustad Nordisk Familjebåt säljes då familjen tyvärr har växt ur den. Båten är byggd 1976 i Åkersberga som halvfabrikat. Båten har bl.a. sötevattenkyld motor, kyl, värme, solcell, tre batterier (ett nytt), söt- och färskvattenspumpar (ny), vattendunk, Origokök, WC med tank, genua, två fockar, stormfock, två storsegel, spinnakerbom och fall, sprayhood, nytt bomkapell, nya fönster, nyligen epoxibehandlad botten, nya sittbrunn och -salongsbord, ny storskotsskotskena, fräscha dynor och gardiner, Ankoralina 40 m (spräckt) med Bruce ankare, stålrörsvagga, nya bockar, Press & Son täckning, ny Japan press ...

Båten ligger i Waxholm.

Maila för utrustningslista till k.hglund@telia.com

Kenneth Höglund

08-590 715 35

0707-189 842

Annonser

Vår pärla är till salu efter 8 härliga år!

Nordisk Familjebåt nr 32, "monolite".

Byggd 1979 i Åkersberga. Båten är i mycket fint skick.

Inredningen nyrenoverad, ny WC, nytt kök, nytt elsystem etc.
Seldén-rigg, Volvo Penta MD5 marindiesel (går som en klocka!).

SILVA och Garmin nav.utrustning.

För mer information, bilder och utrustning se: <http://www.tvapunktnoll.com/nf/>

Pris: 150.000 kr el bud. Värderingsintyg från februari 2003 finns.

Kontakta:

Stefan Persson, 0705-47 27 00, monolite@chello.se

Tomas Persson, 0703-11 03 37, tomas.persson@home.se

"Nya NF", eller en båt i mycket bra skick.

Bengt Hägg, Pilängsgatan 15, 62155

Visby

Tel 0498/279902 alt 070-2602998

Mail ehg@spray.se alt bengt.hagg@hsf.gotland.se

Önskar köpa en NF, helst från den nyare serien.

Även äldre båtar i bra skick kan vara intressanta.

Ulrika. Tel: 070 - 557 52 02

Mail: ulrika.wilander@om.com

Spinnaker köpes till NF

Bo Hallquist

0920- 948 00

bo.hallquist@communic.se

Ett aktivt klassförbund är till nytta för oss alla.

Idag står och faller de flesta svenska seglarförbund med ett antal eldsjälar, NF-förbundet inget undantag. De flesta förbund är liksom NF-förbundet uppbyggda runt båttyper som ritades och byggdes under 70-talet och tidigare. Här finns Ballad, Express, Safir, H-båtar, folkbåtar, Smaragder, Scampi mfl som är goda exempel på klasser vilka under 70-80 talet formade starka förbund och samlade mängder med båtar på kappseglingar och eskaderseglingarna.

Situationen idag är en helt annan, många av de stora klasserna har svårt att genomföra entypsseglingar. Inga nya klasser skapas (med undantag för J80). Antalet seglare minskar drastiskt ute på banorna, klassidentiteterna försvinner. -Vad är anledningen till detta? Det finns nog många anledningar men det mest troliga är nog att andra aktiviteter drar, tidspressen är stor, nya båtar kostar motsvarande 3-4 årslöner för en normalinkomsttagare etc.

NF-klassen håller dock ångan uppe, vi drar fortfarande många båtar till seglingarna framförallt Lidingö Runt och RM. Det är viktigt att vi behåller gemenskapen och klassidentiteten för att behålla en aktiv klass. En del bygger om sina båtar till att passa de ändamål man har med sin båt. Jag vill dock uppmana till bevarandet av entypsklassen och inte utarma klassen på sikt genom att bygga om de båtar vi har till hybrider som inte längre är NF-ar. Man har bara sin båt till låns under de år man är ägare. Varje ägare bör se till klassens långsiktiga fortlevnad genom att försöka optimera sin båt till de krav man själv ställer för rolig segling men man bör dock alltid se till entypsreglernas bevarande. Detta är nyckeln till att lyckas behålla entypsklassen och locka andra seglares attraktion till just din båt och de 300 NF som tillverkats under åren. Eldsjälarna måste också bli fler, vi måste se till den nytta och det roliga ett aktivt klassförbund har för oss NF-seglare.

I förbundets stadgar talas det om att bevaka och utöva inflytande på utvecklingen i fråga om klassbestämmelser. Det talas också om att svara för upplysnings- och rådgivningsverksamhet. Jag tror det är viktigt att vi ser både bredden och djupet i det som ett klassförbund kan bisträcka oss medlemmar med. Idag är arbetet till största delen fokuserat på kappsegling och regelfrågor, där rådgivning etc. kanske kommit i skymundan. Det kan du ändra på med ditt engagemang. Det skall vara roligt att segla NF, att pratat NF att dela med oss av våra erfarenheter och misstag.

Att vara med ute på kappseglingarna, att bidra och diskutera seglingserfarenheter, och pyssla om min NF är det roligaste jag vet, och säkert du med. / Carl Frykfeldt NF 324

Förbättra din båts prestanda

NF'en betecknas ofta som en relativt vek, snabb och lättseglad familjebåt i jämförelse med andra båtar. För att få ut maximal prestanda ur sin båt måste man börja med att skapa balans i båten. Hittar man balans i båten tar den höjd och fart i byarna istället för att vika sig och tappa fart.

Man kan med ett antal enkla och inte allt för kostsamma handgrepp få sin båt att bli i balans och därmed få ut ökad prestanda ur båten. Seglingen blir då roligare och mer bekväm.

Jag skulle vilja dela in arbetet i tre delar varav jag endast tänkte behandla del 1 den här gången.

1. Förberedelser, utrustning och säkerhet
2. Segeltrim
3. Besättningsarbete

- Vad kan man då göra på sin båt för öka prestandan?

Utgå alltid från klassregeln och de krav på säkerhet du ställer.

Nya segel är ger dig ökad prestanda men kostar mycket pengar. De tips jag förmedlar nedan är relativt billiga och enkla åtgärder som direkt påverkar din fart och höjd positivt.

Vårrustning:

- Våtslipa lätt för att få bort gamla lager med färg och ojämnheter.
- Spackla ojämnheter på botten och köl (lättslipat epoxispackel är att rekommendera).
- Slipa framkant köl och roder noggrant med fint våtslippapper.
- Borra hål i rodet 10 cm från botten och töm ut eventuellt vatten, kontrollera roder bussningar och tapp. (Obalans i roder ökar förslitningen och kan leda till roderhaveri.)
- Gå igenom mastfotsstöd, kontrollera komprimering och sprickor. Fyll tomrum med plast.
- Kontrollera skott, sprickor, vidhäftning av laminat. Skär bort löst och lägg ny matta använd helst epoxi.

Rigg:

- Gå noga igenom eventuella skador och sprickor, plocka bort onödig utrustning i rigg.
- Byt förstag till dyform 6 mm. (mindre töjning och minskar krängning).
- Gå igenom avlastare och uppdatera fallavlastare. (Viktigt för säkerhet och att linor ej halkar.)
- Gå igenom linor, framförallt fall. Byt gärna wirefall till Spectra eller Dynema (mindre töjning, minskat slitage, lättare).
- Se till att ditt akterstag enkel går att justera för hand med utväxling min 1:12
- Ställ in rigg, rak i sidled, Riggspänning ca:2:1 ytter- respektive inner- vant.
- Ut och segla, luta masten (i land) bakåt 30-60 cm tills du finner att båten är lovgirig i 4-5 m/s. Dvs tryck i rodret på kryssen. Kan göras med hjälp av vantskruv eller extra toggels på förstaget. Total längd ca: 10,97 beroende på hur dina segel är sydda. (Obs! kontrollera att mastfoten inte står och vickar i bakkant.)

Packning:

- NFen är smal i förskeppet och känslig i aktern var därför noga med att stuva tunga saker lågt mitt i båten utan att tumma på att ha säkerhetsutrustning lätt tillgängligt.

Förhoppningen är att denna lilla guide ska hjälpa dig att få ut mer av din båt och mest av allt, roligare segling.

/ Carl Frykfeldt NF-324

Mätbrev

Vad ska jag göra för att få mätbrev på min båt?

Du ska använda ett mätformulär som NF-förbundet har. Enligt detta formulär ska alla mått mätas och skrivas upp. Gå igenom båten grundligt. Du får om du vill mäta själv. Mäter du själv bör du första hur man mäter. Använd gärna ISAF Redskapsregler (finns: www.ssf.se). När mätformuläret är ifyllt och undertecknat skall det sändas till ordförande NF-förbundet. Om allt verkar stämma kommer du att få ett mätbrev på posten. Det kostar inget att få mätbrev. Mätformuläret finns på hemsidan.

OBS: Nya klassreglerna kommer under mars/april. Då kommer också ett nytt mätformulär. Vänta gärna till dess. Mårten Blixt ordförande

Status för funktionärer i förbundet inför årsmötet

Ordförande:

Mårten Blixt NF-025 Mandattid utgår

Sekreterare:

Carl Frykfeldt nf-324 Ett år kvar
Önskar att bli kassör

Kassör:

Lars Thorén NF-223 Mandattid utgår
Ställer ej upp i omval

Ledamot:

Kent Hammar NF-205 Ett år kvar

Ledamot:

Otto Fagerstedt NF-292 Mandattid utgår

Klubbmästare:

Hans Lekberg NF-287 Mandattid utgår

Valberedning:

Ordförande valberedningen
Kjell Stoltz Mandattid utgår
Ställer ej upp i omval

Nya klassreglerna

De nya klassreglerna som tillåter förstagsprofil kommer att komma under mars/april.

Begränsningar på profil är:

Profils långskepps mått (bredden) max 30mm.

Fockseglet för profil skall vara 30mm mindre än standard i alla breddmått.

Mårten Blixt ordförande

Årets kappseglingar

Lidingö Runt 10 maj Distansbana Anmälan: Senast 28/4 pg 12704-3 250kr
Tel: 08-765 05 09 Hemsida: www.lss.a.se

RiksMästerskap Sandhamn regi:KSSS 7-8 juni Bansegling Anmälan:
Senast 30/5 800kr Pg.:199-0; Bg.:160-2861 Hemsida: www.ksss.se

Sommarnatt 13-14 juni Distanssegling i Stockholms södra skärgård Anmä-
lan: Senast 6 juni 200kr pg.:388019-2 hemsida: www.tbs.cc.

NF-race 9 augusti Utan spinnaker Distanssegling Anmälan:
Pris på ca 50kr Västra Delsholmen N 59° 22'4 O 18° 48'5

Vikingarnas inbjudningsseglingar 20-21 september Bansegling
Anmälan: Senast 15/9 pg 100 85 17-3 250kr Tel: 08-99 34 16

I ostkustserien räknas:

Liding Runt, Sommarnatt och NF-race som en delsegling var och en
Vikingarnas inbjudningsseglingar räknas som två delseglingar

RM räknas som tre delseglingar

Dessa utgår alltså åtta delseglingar sammanlagt.

De **sex** bästa räknas i ostkustserien.

LYS-Mätbrev

Vi i styrelsen anser att vi ska tänker på alla medlemmar. Nu skulle vi vilja göra en test i två år att sanktionera kostnaderna på LYS-mätbrev. Vi skulle vilja bidra med 100kr per mätbrev/båt. Detta innebär i praktiken att dom som har mätbrev slipper att betala medlems avgift till NF-förbundet nästkommande år. Detta gäller 2003 och 2004.

Hur gör ni för att få tillbaka pengar på betalt LYS-mätbrev?

Kopiera mätbrevets bevis och kvitto skicka/e-mail det till kassören.

NF-styrelsen

LYS och LYS brev

Bakgrund om NF med eller utan genua i klassreglerna

Genuan har varit ett hett ämne i förbundet under alla år. Det började med att Förbundet diskuterade med seglare från Västkusten och vid senare med Nyköpingsbåtar om genuans vara eller inte vara. Som alla säger blir NF:en en helt annan båt med genua än med den mindre entypsfocken. Sedan har det uppkommit på senare tid att genuabåtar måste ha LYS-mätbrev, vilket jag tycker är tråkigt. Särskilt när andra båtar kan se ut hur som helst utan LYS-mätbrev. LYS-mätbrev är både krångligt och dyrt för NF-ägare med genua. Utan att gå in på all historia i detalj är vi nu i ett läge där vi vill ändra på tvånget för våra medlemmar att behöva LYS-mätbrev för att föra genua.

Förutsättningarna är följande:

- Vi vill inte försämra för NF:ar som enbart kan/vill segla med entypsfocken. (Endast ett försegel)
- Vi vill få bort LYS-mätbrevet

Jag har ringt och pratat med SSF Kjell Marthinsen och skickat e-mail till LYS-kommittén. Dessutom har jag pratat med Stefan Kindeborg som har varit en stor förespråkare av genua på NF:en under en lång tid. Dessutom har jag tagit åt mig den diskussion som förs på hemsidan angående genua.

Resultat

LYS-kommittén vill inte hjälpa oss att på ett vettigt sätt se till att NF båtar kan segla med genua utan att behöva LYS-mätbrev. Det enda de anser är att ha vi ska det som det är eller tillåt genua i klassregeln för respitsegling. Detta hade gått bra om vi körde med en vanlig fock som standard. Men nu kör vi med en som är betydligt mindre än 110 % (110 % är en maxfock i LYS). Detta innebär att om vi väljer genua som standard på NF blir LYSet med självslående fock höjt ett steg. I nuläget är läget fast för ingen i NF-förbundet vill ta ett beslut som innebär att LYSet höjs för självslående fock. Tyvärr ser jag ingen lösning hur vi ska slippa betala SKATT (LYS-mätbrev) till SSF för att få segla med genua på NF:en. Vilket kanske är bra för SSF som verkar ha behov av pengar (se även dom nya reglerna för reklam).

Kortfattat:

- Mätbrev (genuasegling) är ett måste om vi inte ber om en höjning av LYS med självslående fock.
- LYS-kommittén ser ingen skillnad mellan vår fock och en som är 110%

stor. Fock är helt enkelt en fock.

- SSF & LYS-kommittén vill inte förklara varför de inte är villiga att hjälpa oss utan hänvisar till att LYS-kommittén förfogar över LYS och NF-förbundet förfogar över entypsreglerna.
- LYS-kommittén tycker det är bra med entypsregler, men ändå straffar de klasser med entypsregler.
- LYS-kommittén och SSF tycks inte förstå att en båt kan finnas till utan att ha en uppsjö försegel. De vill att antingen ingen eller alla ska vi bygga om båtarna för genua, 110 % fock och behålla entypsfocken. Däremot att det finns fler NF:ar med genua än det finns båtar i andra båttyper tas ingen hänsyn till.

I dagsläget ser jag ingen annan utväg än att fortsätta som förut angående Genua och NF.

Anser du att vi ska ändra NF:en till att bli en genua båt i LYS bör en motion lämnas till NF-förbundets styrelsen.

OBS: Läs gärna all fakta längre ner innan du fattar pennan.

Ordförandetankar kring LYS och LYS-brev

När jag och Janne skulle byta båt från Comfort 26 blev det en NF därför att vi ansåg att den seglade bra och den är enkel med ETT försegel. Jag och Janne tittade också på Cumulus men den har tre försegel och saknar självslående fock. Jag tycker att segelsporten ska vara enkel och billig. Alltså blev det en NF.

Tyvärr är det så att LYS inne passar alla båtar och för NF:en fick vi problem med våra LYS-tal när de ändrade reglerna och tog bort att man fick påslag på två pinnar om man använde genua på en fockbåt. De tog bort det för att få bättre kontroll på båtar som seglar LYS. Jag anser att de skulle få bättre kontroll om de såg till att båtar som uppfyller entypsregler fick det bättre i LYS inte sämre som det är i dag. Jag anser och hävdar att det är mer en pinne skillnad mellan vår entypsfock och en 150 % genua **om** man seglar entypsfocken i alla vindar. LYS-kommittén och Kjell M. på SSF anser att NF med genua seglar upp 1.12 med genua och även 1.11 med en 110 % fock.

NF-förbundet har alltid sedan begynnelsen bråkat om genuans vara eller inte vara. Jag har inget i mot att NF:ar seglar LYS med genua så länge det inte drabbar båtar som kan segla endast med självslående fock. Man ska inte glömma att många NF:ar endast är gjorda för entypsfocken. Ska jag segla med genua måste jag bygga om båten.

Därför skulle jag vilja införa två NF:ar som är oberoende av varandra i LYS-tabellen.

1. Entypskappseglare med entypsmätbrev LYS 1.10
2. NF-genuabåt **utan** mätbrev LYS 1.12, Max 150%. En pinnes avdrag för fock. Denna båt har fritt att välja försegel efter rådande vind. Givetvis skall segelduken vara fri på denna båttyp allt enligt LYS. Detta förslag gillar inte LYS-kommittén. De anser att det enbart finns en NF.

SSF ska ha en rekryteringskonferens om hur vi ska locka fler vuxna till segelsporten. Jag tror inte att segelsporten främjas av LYS-brev och att man måste bygga om båtarna för att kunna hänga med. Varför kan inte SSF se till att göra allt enklare för kappseglare? Är de intresserade av fler kappseglare eller inte? Borde inte SSF hjälpa medlemmar (oss) att kunna kappsegla utan en massa krångel med LYS-mätbrev

Visst finns det fördelar med LYS-mätbrev

Är det orättvisst att NF får 1.12 med genua? Nej, det tycker inte jag i varje fall. Se istället tvärt om på problemet. Har du mätbrev har du kanske bättre förutsättningar än andra i LYS. Vad menar jag med det? Jo, du har frihet att välja försegel efter rådande vind och bana. Alltså blåser lite seglar du på 1.12 med max genua och skulle det blåsa mer kan du alltid ta bort två LYS-steg och segla med entypsfock. Alla andra får mindre avdrag än vi för focken. Med LYS-mätbrev kan vi verkligen optimera efter rådande vindar. Om man kan bör man optimera det genom att införa 110% fock i mätbrevet. Då blir det ännu bättre.

- 1.12 med 150% genua För extremt lätt vind och långa bogar
- 1.11 med 110% fock (LYS-tal enligt Lys standard)
Mellan vind med långa bogar
- 1.10 med entypsfocken. Mellanvind till hårdvind gärna korta bogar.

Vilken annan klass har den möjligheten att variera LYS-talet?

Sätter vi genua som entypsstandard i LYS kommer denna möjligheter att försvinna.

Vi ska kanske vara tacksamma att SSF inte vill lyssna på NF-förbundet utan fortsätter att ge oss ett privilegium att segla med flera olika LYS-tal.

Se möjligheterna istället för svårigheterna.

Brev mellan NF-förbundet, SSF och LYS-kommittén

Mitt första brev till LYS-kommittén.

-----Original Message-----

From: Mårten Blixt [mailto:Marten.Blixt@system3r.se]

Sent: den 16 december 2002 10:25

To: 'gunnar.skogby@volvo.com'

Subject: LYS för NF

Hej Gunnar!

Jag heter Mårten Blixt
och är ordförande i NF-förbundet.

Jag har pratat med Kjell Marthinsen på SSF som hänvisade till dig.

Jag har lite frågor kring LYS, genua och NF.

Entyp seglar vi med självslående fock.

Nu skulle vi vilja förenkla för genuaseglarna om det skulle gå utan att drabba seglare som endast kan och vill segla med självsländefock.

Detta är lite komplicerat verkar det.

Det som gör detta komplicerat är att dom som vill segla med självslående fock vill inte drabbas av en LYS höjning om man skulle införa genua i klassreglerna som inte får användas i entyp.

Hur ska man kunna underlätta för genua båtarna som är NF?

Det vore bra om vi skulle kunna höras per telefon och diskutera detta.

Jag skulle vilja införa en NF-genua båt i lystabellen. Det är en NF med 150% genua (valfri segelduk). NF-genua står utanför NF-förbundets klassregler och kan även föra 110% fock (valfri segelbuk) eller självslående fock. Denna lösningen skulle lösa alla problem för NF-förbundet. Vi skulle slippa höjning av LYS för entyps NF:en och ändå kan dom som vill segla med genua. Mått för genua skulle vara standard för LYS. Dom som vill segla med det nyvarande LYSet på NF-båtar måste vara inmätta till NF och endast föra giltiga segel enligt entypsreglerna.

Vad tycker du om detta?

Mitt förslag till LYS på NF-genua är 1.12 (1.12 har ganska många NF-genua med mätbrev).

Kan du ringa mig på:

Kväll: 08-874916

mobil: 070-482 13 15

dagtid: 08-620 21 54

Med vänlig hälsning/Best regards,

Mårten Blixt

LYS-kommittén första svar:

Från: Tore Bark [mailto:Tore.lys@ssf.se]

Skickat: den 6 januari 2003 23:58

Till: Gunnar Skogby; 'Marten.Blixt@system3r.se'

Kopia: Kjell Marthinsen

Ämne: LYS för NF

Hej Mårten. Jag beklagar att det tagit en stund att besvara dina frågor men dels har vi varit tvungna att diskutera frågorna, dels är det en ganska intensiv period i LYS med regeldiskussioner, nya båttyper och LYS-tabell 2003.

Du har helt rätt när du säger att det är lite komplicerat. Vi måste se till att vara så konsekventa som möjligt, så vi kan inte bara titta på frågan ur NF's synvinkel utan vi måste se på hela LYS-systemet.

Jag ska försöka att förklara så enkelt som möjligt vilka frågeställningarna är och hur vi ser på dem.

Låt oss börja med NF "utan klassregel". Hela LYS-systemet kretsar kring standardbåtar. Det är sådana vi främst vill se i LYS. Problemet är att de flesta båttyper tillverkades för 20 år sedan av för länge sedan upphörda varv. Många i begränsade serier. Det gör att det inte alltid är helt enkelt att fastställa vad standardbåt är. Idealet vore att varje båttyp hade en utförlig klassregel. Verkligheten är dessvärre inte ideal. Ett litet ljus i mörkret är dock de båtar som har en klassregel och ännu bättre är de som har en bra klassregel, varav NF är en. Jag hoppas att du förstår att vi är mycket angelägna om att NF även i fortsättningen ska vara så välspecad, som

den är med er nuvarande klassregel. Följaktligen är vi inte alls villiga att införa en "NF" utan klassregel.

Alternativet skulle då kunna vara att införa en "NF", som följer klassregeln på alla punkter utom att den för genua. Mot detta talar det beslut som SSF's tekniska kommitté fattade för ett antal år sedan just i ärende NF. Man bestämde att klassregeln skulle gälla för specen i LYS.

Låt oss för en stund bortse från TK's beslut och se på saken ur allmän LYS-synpunkt. Varför ska vi överhuvudtaget fundera på detta? Jo, ni misstänker att NF med genua skulle få 1.12 om ni inför den i klassregeln så som Smaragd har gjort, d.v.s. klassregeln säger fock vid entyp och genua vid respitsegling. Det låter som en mycket rimlig misstanke. Fler än jag anser att NF med genua väl seglar upp till 1.12. Då vill ni inte riskera att NF med fock skulle få 1.11 enligt LYS-regel 6.3 a) i LYS-regler 2002. Vi skulle alltså införa en ny båttyp bara för att ni inte vill "drabbas" av en regel som gäller övriga båttyper i LYS-systemet. Hur bra känns det för oss som jobbar i LYS? Kan man påstå att det vore konsekvent? Vad skulle Smaragdseglarna säga? De har också en självslående fock när de seglar entyp. Skulle vi erbjuda Safir ny båttyp?

Jag hoppas att du förstår att ovanstående frågeställningar är väldigt relevanta för oss och att de talar emot ert förslag. Det vore ju direkt konstigt att införa en ny båttyp för att kringgå våra regler. Detta är ett exempel på svårigheterna med LYS. LYS ska passa så många som möjligt och samtidigt vara enkelt och så lite orättvist som möjligt. Det som kan verka jättebra för en klass, passar kanske inte alls in i helheten.

Jag rekommenderar er att bestämma er för hur ni vill att NF ska ha det med försegel och se på klassens bästa. Ni har tre alternativ.

- 1) Nuvarande klassregel.
- 2) Tillåt genua i klassregel.
- 3) Behåll fock vid entypssegling och tillåt genua vid respitsegling
(Smaragdens lösning)

Om jag förstått det rätt är det 1 eller 3, som ni väljer mellan. När ni har bestämt er tar vi hand om LYS-talet. Vi kommer att behandla er som andra klasser och fatta det beslut vi anser vara minst orättvist.

Hälsningar
Tore Bark
Kölbåtsgruppen i LYS

Mitt andra brev till LYS-kommittén som gick vidare till Tekniska kommittén

Hej!

Ni gav oss tre alternativ (se nedan).

1. Första är att fortsätta som vanligt och tvinga genuabåtar att betala mätbrev varje år.
Detta ville vi få bort.
2. Detta alternativt är inget alternativ för NF-förbundet, våra klassregler är uppbyggda med tanke på självslående fock.
3. Detta alternativ skulle innebära att vi själva höjer LYStalet för alla som endast kan bära självslående fock. Vem vill göra det svårare för sig själv att kappsegla på lika villkor? Ingen i NF-förbundet kommer eller vill rösta på detta förslag.

Om detta är det enda ni kan gå med på så är alternativ 1 det enda alternativet. Detta alternativ är att inget göra något åt nuvarande problem, vilket drabbar NF-seglare som gillar att kappsegla i LYS med genua.

Nya förslag som kanske kan lösa problemet är:

1. Ni säger hur stor vårans genua för max vara för att NF:en ska kunna segla LYS med oförändrat LYSTal för självslående fock. LYSTal på 1.11 med genua.

Fördelar: Ni slipper problem och vi kan rösta igenom ett sådant förslag på årsmöte i förbundet.

Nackdelar: NF seglare kommer nog inte bli glada när det endast är tillåtet med en mindre genua än 150% som max.

2. Inför NF genua båt i LYS tabellen. (Idag finns det båtar som man skiljer på kölmaterial, riggar och årtal) Denna båt behöver ej följa entypsregler för NF och den har som i LYS reglerna fritt materialval i seglerna. NF i LYS tabellen måste ha mätbrev och följa dessa under LYSsegling. LYSTal NF=1.10, NF genuabåt = 1.12 (får givetvis använda 150% genua och 110% fock)

Fördelar: Vi får ett rättvist handikapp för både båtar med självslående och ge-

nua.

Nackdelar: LYS kommittén får arbeta lite extra. Problem i framtiden för båtar som vill bli entypsbåtar om dom ändrar på båten för att optimera sig för LYS.

3. Ni inför ett system som tillåter att klassförbund har mindre segel än 110% fock som standard. LYS ska sättas efter förutsättningar för varje klass med klassregler. Ex. man får en pinne avdrag för 110% fock och två pinnar vid användning vid användning av mindre segel som är väl definierade enligt entyp. Detta kan givetvis variera mellan båttyperna. OBS: Många NF-ägare kan inte bära eller tänker inte bära annat försegel än självslående fock och dom vill också kunna ha ett rättvist handikapp.

Fördelar: Rättvisare LYS handikapp.

Nackdelar: LYS kommittén får arbeta lite extra.

4. Som det var förr, att man får automatiskt 0.02 i tillägg om man har 150% genua på en fockbåt utan att ha mätbrev. (NF-ägare slipper betala extra skatt till SSF varje år)

Fördelar: NF-genua båtar slipper mätbrev och LYS blir mer rättvist.

Nackdelar:?

5. Låta allt vara som det är (Erat alternativ 1)

Fördelar: LYS kommittén blir glada för pengar som NF-ägare måste betala in varje år.

Nackdelar: NF-förbundet blir ett splittrat förbund och tappar medlemmar. Alla NF-ägare som gillar genua måste skaffa sig mätbrev och kommer att lämna NF-förbundet.

Vad tycker ni är bäst? Eller vad kan ni acceptera?

Vi måste ha förslag snarast för ett beslut i frågan ska kunna tagas på nästa årsmöte.

I år kan varken Ni eller vi ändra på något tror jag utan vi vill ha ett underlag så vi kan informera NF-ägare runt om i landet hur en lösning kan se ut. För vår del är nuvarande LYS regler inte passande för NFen med genua tyvärr.

Jag tycker LYS kommittén ska vara mer mån om båtar som försöker kappsegla med strikt entypsregler. Varför ska en båttyp straffas för att deras entypsregler inte är anpassade efter LYS. Jag tycker att LYS ska kunnas anpassas efter vekligheten inte tvärt om. Ska inte SSF vara mån om entypsregler?

Svaret från SSF till NF-förbundet.

Detta var inte i e-mail format utan ett vanligt brev.

Därför har jag skrivit av det.

Mårten,

I seglarförbundet är det Tekniska Kommittén som fastställer LYS-regler, sätter policy före LYS, tolkar och beslutar i LYS-frågor. Därför skickar jag ärendet till dem och nedan ser du deras uttalande:

I NF-klassreglerna finns ingen genua definierad. Genua är därmed ett otillåtet segel i LYS enligt NF:s grundstandard. Därför ska, enligt LYS-reglerna, ett LYS-mätbrev utfärdas som beskriver förändringen, samt ett nytt LYS-tal sätts av LYS-kommittén. ett LYS-mätbrev utfärdas utan nämnvärt besvär för båtägaren och till en mycket rimlig kostnad, vilket definitivt inte borde avskräcka någon från LYS-kappsegling med genua. Det är klassförbundet fritt att ändra klassreglerna och därmed grundstandard, så att genua (och även andra segel, som t.ex. en 110% fock) blir tillåtna. Efter en sådan ändring ska LYS-kommittén definiera ny grundstandard och sätta ett nytt LYS-tal.

Sammanfattningsvis: Klassförbundet förfogar över klassreglerna och LYS-kommittén över LYS-talet.

Med vänliga hälsningar

Kjell Marthinsen

Vad är viktigt för att bli en bra kappseglare Del 2

Starten

Starten är en bra början på kappseglingen. Är man efter redan från start blir det svårt att ta en bra placering. Toppseglare i olika klasser kanske de inte alltid är först i starten, men de är med och har ofta bra placering och fart. Det är viktigt att få fri vind efter start och även kunna segla på den delen av banan som man tror är mest gynnsam. Det är viktigare att ta sig fram först till första rundningsmärket än att vara först över startlinjen. Hur jag tycker en startförfarande ska se ut.

- Viktigt att kunna reglerna vid starten.

 1. Vilken väg vill jag segla till nästa märke?
 2. Vinden i startområdet?
 3. Hur är startlinjen utlagd?
 4. Var på linjen vill jag starta?
 5. Var ska jag starta?
 6. Bevakning av andra båtar.
 7. Förberedelse inför startskottet.
 8. Startskottet.
 9. Seglingstaktiken efter startskottet.

Det är viktigt att kunna reglerna vid starten.

Om man är osäker på reglerna blir man osäker i starten och vågar inte vara framme och kämpa om en bra start.

Vilken väg vill jag segla till nästa märke?

Det första man ska ta reda på är hur jag vill segla under första kryssen. Vad tror jag själv och vad tror andra. Är det en tävling med flera klasser kan man titta hur andra klasser startat och hur de går. Det finns nog många sätt att bedöma läget ute på banan. Allt från att provsegla till att spå väder. Själv är jag inte särskilt bra på väder utan ser mer hur båtar går på fjärden. Vad som är viktigt är att bedöma hur allt ser ut även runt kappseglingsbanan. Land runt banan påverkar givetvis också vinden i både styrka och riktning. Om man seglar ofta på en plats kan man lära sig hur vinden oftast beter sig där. Det är viktigt inför start att veta hur man vill segla till första rundningsmärket.

Vinden.

Hur blåser det vid starten? Blåser det mer på ena sidan? Om det är mindre vind på vissa ställen i startområdet bör de undvikas. Det är lätt att fastna i vindstiltje om man har otur.

Startlinjen.

Hur är linjen utlagd i förhållande till vinden? Optimalt är att lägga startlinjen så den är sned med 5 grader med fördel åt lä. Om man har lyckats med det blir starten rättvis över hela banan och starten blir utspridd. Om starten är sned mer än 10 grader är det viktigt att välja rätt sida. Det kan man enkelt räkna ut om man vet vinkeln och startlinjen längd.

EX: startlinjen är 100m och linjen är 10 grader sned blir skillnaderna mellan de båda startflaggen ($100\text{m} \cdot \sin(10\text{grader}) = 17\text{m}$) detta är givetvis en stor sträcka. Det händer att starten är snedare än 10 grader. Det gäller att alltid kolla linjen innan start.

Vart på linjen vill jag starta?

Man kan starta på tre olika ställen:

- **Lovarts startmärke.** Ofta är det trångt vid lovarts startmärke. Det finns alltid risk att man blir utknuffad i starten och måste starta om. Den som prickar starten här brukar ha ett bra utgångsläge. Men det är oftast flera som vill ta detta läge. Här startar man om man vill ut på styrbordssidan efter start.
- **Mitten.** Mitten regionen är oftast lite enklare att starta inom, men om det är ett stort startfält får man svårt att välja väg efter start. Det är större risk vid mittenstart att man måste följa med ut på "fel" kant efter start.
- **Lä startmärke.** Om linjen är bra utlagd är det oftast lite båtvar vid lämärket. Detta beroende på att man måste väja för alla andra båtar efter starten om man vill slå inåt i banan. Om startlinjen är lagd med stor fördel i lä blir det trångt även här. Vill man segla på banans babordssida är lä start bra.

Var ska jag starta?

Det beror på följande:

- Vilken sida vill jag segla på efter start?
- Hur ligger startlinjen i förhållande till vinden?
- Vill jag bråka vid startflaggen?
- Var vill konkurrenterna starta?

Bevakning av andra båtar?

Dom två sista minuterna är det viktigt att ha koll på konkurrenterna. Det gäller

att få en bra lucka att segla i och att inte bli knuffad över startlinjen innan starten har gått. Om det blir närkontakt innan start måste man hålla sig lugn och inte förhastat sig. Om du gör något förhastat kan både du och dina konkurrenter råka ut för en krock. Det är viktigt att alltid segla lugnt vid starten. Starten är ofta hetsig med mycket prat (skrik) mellan båtarna. En van styrman vet oftast vad de andra båtarna ska göra och kan därmed få en bra start själv.

Förberedelse inför startskottet.

När det är 30 sekunder kvar till start är det viktigt att få en lucka på startlinjen och försöka ha maxfart vid startögonblicket. Det är viktigt att få en lucka i lä, ju större desto bättre. Denna lucka behövs för att snabbt få upp maxfart i båten efter starten har gått. Oftast har man inte maxfart innan start ty det är ofta trångt vid startlinjen. Dessutom är det viktigt att inte bli utknuffad över startlinjen.

Startskottet.

Viktigast under startskottet är att veta om man har tjuvstartat eller inte. Är man osäker om ens egen båt har tjuvstartat och startbåten visar flagg för enskild återkallelse har man ett problem. Startar man om blir man hopplöst sist. Seglar man på finns det alltid en risk att man kan bli diskad. Ofta är det bättre att ta risken att bli diskad. Inget av dessa alternativ är roligt. Tjuvstart är inte bevis på fusk utan mer bevis på att man vill vara med redan från början. Men åter igen vill jag säga att det inte är viktigast att vara först över startlinjen utan vara rätt placerad och ha god fart i båten.

Seglingstaktiken efter startskottet.

Här är det viktigt att besättning kommer till rätta och kan placera sig i position för att få ordning i båten. Sedan skall man komma upp i maximal kryssfart och få fri vind att segla i. Det är viktigt att inte hamna i vindskugga från båtar i lä eller bli täckt från båtar i lovart. Får man skitvind av båtar runt omkring blir man snabbt efter. Då måste man söka friare vind genom att slå eller falla av. Båtar med en samtränad besättning kommer fortare på plats och kommer fortare upp i maximal kryssfart. När man kommer en bit bort från start blir det gläsare mellan båtarna och man kan segla med mer normal krysstaktik. Det är alltid viktigt att segla i fri vind särskilt när vinden är svag.

Rundningar

Kryssrundningen.

Oftast är det mycket trångt runt första rundningsmärket då alla är där nästan samtidigt. Därför är denna rundning en av de viktigaste. Slarvar man kan man

tappa flera placeringar. Det är viktigt att planera sin rundning i god tid innan rundningen sker. Om man kan kappseglingsreglerna blir rundningarna mycket enklare och man slipper tappa placeringarna på grund av osäkerhet.

Det är viktigt att slå in lagom långt från rundningsbojen. Om man är tidigt ute på layland finns det risk att man antingen har gått för långt eller för kort. Det är svårt att beräkna vind, avdrift och vindvrid. Om vinden vrider mycket ska man segla med stora säkerhetsmarginaler och slå in nära rundningsbojen med god marginal att klara bojen om det går utan att tappa placeringar.

Jag tycker att man ska komma in tre till tio båtlängder från bojen innan man slår in mot den. Om man inte är klart först skall man undvika att slå inom tvåbåtszonen. Om man stagvänder i tvåbåtszonen ska man väja för alla andra båtar enligt kappseglingsreglerna. ***Undvik problem genom att undvika stagvändningar i tvåbåtszonen.*** Dessutom brukar stagvändning i tvåbåtszonen ställa till problem för båtar som kommer efter.

Inför rundningen skall besättningen göra klart för hissning av spinnaker. Spinnakerbommen skall vara uppe och spinnakern ska vara förberedd för hissning innan rundningen sker. Givetvis arbetar en samspelt besättning effektivare vid rundning och tjänar viktiga placeringar. Spinnakern ska kunna hissas direkt i eller efter rundning. Ibland vill man eller måste gippa innan spinnakern hissas och då måste man vara snabb med både hissning och spinnakerbommen. Oftast är det bättre att hissa först och sedan göra en snabb gipp. Om man får timglas eller är sen med sättningen kommer man att tappa placeringar. Båtar kommer att täcka vinden bakifrån.

Det är viktigt att öva rundningar för här kan man både vinna och förlora många placeringar. Dessutom gäller det att alltid planera rundningen innan man går in i den.

Spinnakerupptagning:

Det är viktigt att allt är förberett innan man börjar rundningen annars får man problem. När man anser att man kommer att klara rundningsmärket ska spinnakerbommen sättas. Jag tycker det är viktigt att ta ut hornen på spinnakern innan sättning, allt för att hindra timglas. Det är viktigt att sträcka underliket innan spinnakern fylls. Tyvärr kan man ändå få timglas. När man rundar sista kryssmärket (kan vara två stycken rundningsmärken) ska spinnakern hissas. Det bästa stället att hissa spinnakern ifrån är vid masten. Vid masten kan fördäcksgasten hissa spinnakern och sedan ta hand om spinnakerbommen. Man får bättre kraft att hissa spinnakern vid masten. Tyvärr går det inte med en liten besättning.

Länsrundningen.

Denna rundning kräver mycket planering. Ett vakande öga krävs på alla båtar som kommer att runda samtidigt som din båt. Långt före rundning måste man

placera sig för att få en bra rundning. Är det många framför som ska runda kommer de att tappa fart när dom tar ner spinnakern. Är det ett stort gäng kan man räkna med att dom bär spinnakern för långt och kommer att få problem vid rundningen. Om man är efter ett stort gäng gäller det att ta ner spinnakern i tid och vänta och se hur rundningen kommer att bli. Om man har spinnakern uppe kommer man bli tvungen att runda alla båtar framför och efter rundningen får man störda vindar samt svårt att slå bort från denna position. I stället är det oftast bättre att vänta in gänget framför och förbereda rundningen i god tid. Sedan är det viktigt att göra själva rundningen på bra sätt så man kommer högt upp i vind bakom rundningsmärket.

Hur ser en perfekt rundning ut?

Det är bara att lägga ut en boj på papper och rita en halvring runt den. Det tar tid att svänga runt märket och halv cirkeln är större än man tror. Rundar man för nära bojen kommer man naturligt att komma långt ner efter rundningen. Om det då finns båtar framför hamnar man i störd vind från dem. Om man tar ut rundningen ordentligt från början hamnar man högre efter rundningen och slipper störda vindar. Med rätt rundning vinner man ofta placeringar eller får behålla den man har. Detta kan man se på denna enkla bild med två identiska cirkclar som ligger på olika platser från bojen. (Se nedan) Vid rundningen är det viktigt att få ordning på allt. Det gäller att få in spinnakerbommen, få ner spinnakern i ruffen och snabbt få besättningen på plats för att få in rätt trim för kryssen. Annars kan andra båtar ta in eller segla ifrån. Dessutom skall man vara beredd att slå om det behövs. Taktikern och rorsman ska kunna koncentrera sig på nästa sträcka snarast efter rundningen.



Hur ska man ta ner spinnakern?

Spinnakern ska man kunna ta ner i både lä och lovart. Om man inte kan måste man öva på det. Jag anser bestämt att man ska ta ner spinnakern om det finns möjlighet på den sida som den ska upp nästa gång. Den ska ner i ruffen och sedan kunna tas upp utan ompackning direkt. Om man är en liten besättning på dagens korta bogar i bankappsegling måste alla vara på plats och inte hålla på med spinnakern allt för länge.

Länertagning: Först ska man hissa förseglet om den är nere under länsen. Sedan när det är dags så tar man ner seglet bakom storen och ner i ruffen. Vissa båtar tar man ner den i förluckan bakom förseglet. (Express) När spinnakern tas ner tar fördäcksgasten ner spinnakerbommen. Vid rundning tar man in på skotten för att trimma för nästa bog.

Lovartsnedtagning: För att få en lyckad nedtagning måste man segla platt (Havinden rakt bakifrån). Förseglet ska först upp och sedan tar man ner spinnakerbommen. Man kan segla spinnakern länge utan bom om det behövs. När det är lämpligt att ta ner spinnakern tar man ner den. När spinnakern är nere är man klar att runda bojen. Jag anser att lovartsnedtagning går snabbare och säkrare än länedtagning. Nybörjare brukar oftast använda länedtagning och sedan dra om spinnakern efter varje rundning.

Vanligaste misstagen vid länsrundning är:

- Spinnakern sitter uppe allt för länge
- Man rundar allt för nära bojen.

Fortsättning i nästa nummer

Mårten Blixt Ordförande

Årsmöte

Tisdagen den 8 april

kl 1900

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

SSKs klubbhus i Fredhällshamnen i Stockholm

T-bana; Kristineberg, vänster, höger.

Bilväg; Rålamsvägen förbi SVD o. DN -skrapan, höger, vänster och ner mot hamnplan

Fri parkering