iNFo

Riksförbundet för Nordisk Familjebåt

Medlemstidning

Träffa Magda från Uppsala

Arkivdyket:
Jack Knights testar NF

Ordförandeordet

Kolla riggen!

Motorvård

Foto: Maria Thorén

Nr 1, 2012

NF-förbundet:
Ordförande Lars Thorén,
tel: 08-724 24 41
E-mail: ordforande@nfseglare.com
Ansvar: Kontakter SSF och medlemmar mm

Sekreterare Niclas Stang,
tel: 08-615 22 55
E-mail: sekreterare@nfseglare.com
Ansvar: iNFo, protokoll, intern och extern information i olika media

Kassör Henrik Waldinger,
tel: 08-648 01 30
E-mail: kassor@nfseglare.com
Ansvar: Ekonomi, medlemsregister och adressändringar

Ledamot Nisse Virving,
tel: 08-895022
E-mail: medlemsinfo@nfseglare.com
Ansvar: Gammal är äldst

Ledamot Magnus Lindgren,
tel: -
E-mail: teknik@nfseglare.com
Ansvar: Teknik, kappseglingsresultat mm.

Webbmaster: webbmaster@nfseglare.com

På internet: www.nfseglare.com
Postgiro Sverige: 74 17 29-8
Medlemsavgiften är 100 kr/år

Artiklar till iNFo skickas till:
sekreterare@nfseglare.com
Köp/säljannons läggs in på hemsidan av annonsör.

Framsida: Borta med Vinden.
Foto: Maria Thorén på Gran Prix 2011

Ordförandeordet

Som ny ordförande i NF-förbundet fick jag i höstas överta NF-förbundets arkiv; sju stycken välfyllda pärmar med diverse material. Förutom sedvanligt förbundsmaterial bland annat från tiden då NF-förbundet bildades (vi blev klassförbund inom Svenska Seglarförbundet 27 mars 1981), så hittade jag en intressant artikel som den engelske seglaren och båtjournalisten Jack Knight skrivit efter att ha provseglat NF november 1975. Längre fram i iNFo finns en lätt redigerad version av översättningen från 1976. I kommande nummer av iNFo kommer jag att återge något av det som hänt under Nordiska Familjebåtens historia.

Snart är det dags för en ny säsong även om våren i skrivande stund känns avlägsen. 2012 seglar vi som vanligt Ostkustserien. DM seglas 2012 återigen i samband med Vikingarnas inbjudningssegling helgen 8-9 september. Inför sommarens SRS (Svenskt RespitSystem)-seglingar så har det ju hänt en del:

-alla båtar har respittal med tre decimaler
-alla båtar med 'undanvindssegel' har ett alternativt och båtindividuellt respittal utan sådana segel.
Från SRS-båtdatablad 2012 gäller för NF: SRS-tal 1.104 (tidigare 1.11) och utan spinnaker 1.061. Skillnaden med och utan spinnaker är 4,3 procentenheter. Tidigare var avdraget om man seglade utan spinnaker 2 procentenheter. Förutsättning för att dessa SRS-tal är att din båt uppfyller klassreglerna. Om den ej gör det får man ansöka om ett individuellt SRS-mätbrev.

Vi gör i år ett nytt försök med eskadersegling, information kommer på hemsidan. Kom gärna med förslag!

Jag vill uppmana alla NF-seglare i Stockholmsområdet att komma till årsmötet. Rusta väl inför säsongen 2012 så ses vi på sjön.

Lars Thorén, NF SWE 223

Från ”surf” på blocket till segling längs fina Höga Kusten

Roger och Helena Hellström är relativt nyblivna NF-ägare med utgångspunkt i Uppsala. Här berättar de om tankarna innan valet föll på NF och sina första upplevelser efter bekantskapen med SWE 359 Magda.

Sommaren 2009 firade den anrika Ulvöregattan 100 år. Vi har sommarstugan ett par mil öster om Örnsköldsvik så det är ganska nära till Ulvöarna, ett Norrländskt litet Sandhamn. När vi via färja, cykel och till fots besökte öarna, så råkade vi komma dit samma fina juli- dagar som regattan pågick. Vilken stämning, massa fina båtar och spännande målgångar mitt i hamnen. ”Det här vill vi också vara med på, med en egen båt” konstaterade vi och tillbaka i Mälardalen började spaningen efter en passande båt för oss. En av mina mest segelrutinerade vänner tipsade om några lämpliga båtar, NF var en av dessa och efter lite extra efterforskningar så begränsades sökandet till Blocket och ”Nordisk familjebåt”. Hösten hade redan börjat närma sig när jag åkte till norra Stockholm för att titta på den första NFen. Det var inget trevligt första intryck. Ett sunkigt hemmabygge med gelcoat-blåsor mm, en rishög kort och gott... Kanske skulle man leta efter en annan båttyp?
Men nästa objekt som jag tittade

närmare på blev en danskbyggd NF, med hemmahamn på västkusten. En fin fredag i oktober tog jag bilen till Västkusten och insåg snabbt att ”Magda” var välskött och välbyggd. Alltså blev det affär, transport med lastbil mitt i julstressen och ”Projekt fixa till båten för tävling och semestersegling” inleddes.
Vad behövde då fixas? Jo listan skulle blivit så lång, så jag gjorde ingen lista, utan satte fart och började helt enkelt i ena änden med en sak i taget... Eller i alla fall några saker i taget! Det blev många resor till ”Benns och Bryggan” mfl. Efter första sommaren bekräftades att vi hade köpt rätt båt! Vilken härlig känsla i roder och acceleration i undanvind, dessutom fungerade det mesta som planerat. Naturligtvis upptäcktes många saker som behövde åtgärdas, inte minst storseglet som var ”slut”.
Vintern 2010-2011 inleddes den stora ”båtfixar-tiden” Mina varvsgrannar undrade om jag bosatt mig på varvet/i båten och min fru Helena likaså... Nu blev det ännu flera resor till ”Benns och Bryggan” plus Posten förstås, eftersom surfa på nätet även gav mjöligheter till båttillbehörs-shopping! Mycket tid gick åt till små marknadsundersökningar, man vill ju gärna göra och köpa rätt på en gång.
Roddkick, plotter, solfångare, täckställning, impeller, anoder, polering, nya fall och vantskruvar, en massa block och avlastare, lazyjacks, livboj, mantåg och stöttor, akterstag, dieselvärmare, antenn, cunningham, marinstereo och högtalare, kindblock, Vctar och Vc17, Elpanel, LED lampor och lanternor, spinnakerstrumpa, codezero, laminatsegel, Cetek m200, gasvajer, Tacktick vindinstrument. mm... Många nya ord som man fått lära sig och mycket funderande på lösningar och fixande med el, vatten, diesel som jag inte jobbat med tidigare. Hur går det med seglandet då? Jo efter en testande och lärande första sommar så var det dax att börja leverera!? Det trodde i alla fall jag.. Efter en tuff dag på Ornörunt så insåg jag snart att man behöver TIMMAR i båten för att hitta känslan och farten. Två fantastiskt härliga semesterveckor i Stockholms södra skärgård och ett knappt tiotal klubbseglingar senare så tror jag att vi knäckt ”koden”. Hur bra vi kan segla Magda med nya segel och alla grejor får visa sig i framtiden. Men en sak är säker vi har fått en fantastisk upplevelsemaskin som passar våra behov perfekt. Hur det sedan gick på Ulvöregattan 2013 lovar jag att rapportera om.
Följ oss gärna på:
http://nf-magda.blogspot.com/

Soliga segelhälsningar, Roger och Helena
NF SWE 359 Magda

Jack Knights provseglar en ny entypshavskryssare

Nytt i iNFo är artiklar och berättelser från förr om NF. Först ut är en översättning av en artikel i engelsk båtpress från av Jack Knights 1976 lämnad som information vid NF-möte 1976-06-03 av Gunnar Lindborg (lätt redigerad 2012). Del 1:

Vi har tidigare i dessa spalter nämnt Nordiska Familjebåten ritad av Jan Kjaerulff och Paul Elvström åt en svensk båtbyggare. Ritningarna visar en snygg båt med fenköl strax under 30 fot lång, 8,5 fot bred, med fem kojer, en stor sittbrunn och en Yanmar 8 dieselmotor utrustad med foldingpropeller. Båten karaktäriseras av en hög 7/8-dels rigg med en smal självslående fock. Kölen är av gjutjärn och väger något över hälften av deplacementet på 2500 kg.

Ritningar på papper är en sak, verkligheten en annan. Sent i november innan det blev omöjligt att segla i Stockholms skärgård flög er korrespondent dit för att se och segla den första NFn som sjösatts, och för att se hur de påföljande byggdes och för att prata med männen bakom henne (och för att hälsa på hos Kjaerulff och Elvström i Köpenhamn på väg hem till England).

Den första NFn ägdes av en segelmakare som snickrade ihop inredningen själv. Båten i, klar röd färg, var förtöjd med aktern mot en brygga i en underbar lugn och skyddad vik. Första intrycket var av sittbrunnens storlek. Den är bred och djup. I ruffen finns gott om plats för 4 personer, 2 vuxna och 2 barn skulle mycket lätt få plats. Det finns en stor enkel stickkoj, två kojer i salongen med hyllor över. Pentry med plats för en stor isbox finns på styrbords sida i aktre delen salongen. Navigationsbordet viks ut över pentryt. Föröver finns en stor garderob om styrbord, tvättställ om babord och längst förut två kojer i V-form. Dieseln gömmer sig under nedgången bredvid isboxen. Durken är smal beroende på skrovets djupa V-form. Ruffhöjd i prototypen var 5 fot 8". Den stora skjutluckan vid nedgången ger obegränsad höjd vid ruffens arbetsdel, åtminstone i bra väder, för matlagning,

påklädning och navigering.
Riggen blir mycket enkel utan genua. Det finns till exempel inga stora genuaskotvinschar.
Vi hade tänkt segla mot en båt med kända prestanda såsom Ballad men tyvärr var vår båt den enda vi såg på sjön under hela dagen. De som hade seglat henne tidigare och hade jämfört med flera andra var överens att NFn skulle var lika snabb som en bra ¾-tonnare. Eftersom hon är i minsta laget för en halvtonnare och ska inte kosta mycket mer än en kvartstonnare var detta mer än man hade rätt att förvänta sig.
Hon känns inte som en IOR-båt, hon liknar mycket mer en stor Soling eller Drake. Det beror dels på den höga kölviktsprocenten, dels på skrovets djupa V-form, dels på riggen, dels på det jämförelsevis smala skrovet.
Olik IOR-båtarna börjar hon kränga ganska tidigt men när hon kränger mer håller hon farten uppe och med stabil kurs. Den tunga kölen rätar snabbt upp henne igen när vindbyn passerat. När Paul Elvström seglade henne först hade hon en bred och djup skedda framför rodret. Nu när skeddan är borta kryssar hon säkert men eftersom skrovet är djupt svänger hon inte lika snabbt som en jolle.

Den lilla focken och stora storen gör att hon är mycket enklare att kryssa med än med en mastheadriggad båt med genua. För det första kan man tvista storen genom att dra åt akterstaget i byarna. För det andra kan man gå upp i vind lite i byarna på ett sätt som skulle göra att en genua skulle backa, slå och slita våldsamt i masttoppen.
Jag gissade att vi ofta höll mindre än 65 grader mellan slagen. Hon seglar nog lika nära vinden som en Soling och Solingen seglar mycket närmare vinden än jämförbara IOR-båtar. Vi seglade för fulla segel i en vind som ibland nådde 8m/sek. Ibland blev det för mycket om vi inte hann lova i en stark by, men fast hon krängde till 45 grader förlorade hon aldrig farten eller lovade upp. När man såg henne från en motorbåt kom aldrig den övre delen av kölen upp ur vattnet som den gör med många breda IOR-båtar, vilket ger turbulens och kölen tappar då greppet.

Fortsättning följer i nästa iNFo.

Vem var Jack Knights?

JOHN KEELL "JACK" KNIGHTS föddes 31 juli 1929 och var en framstående seglare i främst Finnjollen. I Finnjolleklassen blev han Brittisk mästare 3 gånger och blev även Nordamerikansk mästare. Han slutade som tvåa i uttagningen inför OS i Melbourne 1956 och följde med som reserv. Jack Knights noterade flera framgångar i andra jolleklasser men även kölbåtar.

På senare år var han en respekterad seglingsskribent i magasin, tidningar och böcker i England men även i andra länder. Han var chefredaktör för Sail Magazine i 8 år. Han var även rådgivare till olika organisationer i båtfrågor och en av männen bakom London Boat Show från dess start fram till sin död 1981.

Det seglas ett *Jack Knights Memorial Race* i Cowes varje år.

Bromma Marinservice

Bromma Marinservice servar fortfarande VP MD5.

VP MD5 är en av de vanligaste motorerna i NF och kan behöva en vårdande kunnig hand emellanåt.
Verkstaden ligger i Smedslätten på SSS varv och har några egna bryggplatser där man kan lämna båten.

Bergviksvägen 10,
167 63 Bromma, Stockholm
på Mälarsidan.
Tel 08-80 03 00

Plastskador & Montage AB

Försäkringsskador
Plastreparationer
Rekonditionering
Installationer
Tillverkning

Vi gör alla typer av plastarbeten
Vi gör skadebesiktningar och lämnar kostnadsförslag på små och stora arbeten.
Vi har mångårig erfarenhet och kunskaper av plastreparationer och plastarbeten med hög kvalitet och modern teknik.
Vi har nu utökat med två hallar. Vi har nu 6 uppvärmda hallar med modern utrustning för alla typer av plastreparationer.
Vi kan hänga upp båtar upp till 55 fot för demontering av kölar på segelbåtar och roder eller axlar på motorbåtar.

Välkommen att besöka oss.

Peter Mattisson har byggt NF från start och har många formar kvar.

Plastskador & Montage AB
Svinninge Hamn 184 92 Åkersberga

08-54027280
peter@plastskador.se

Motorvård
Ta hand om järngenuan!

Stefan Fors ägde tidigare en NF och har efterforskat mycket kring motorn i båten.

I NF monterades vanligtvis encylindriga marindieselmotorer av fabrikat Volvo Penta eller Yanmar. I sällsynta fall monterades bensinmotorer.
Volvo Penta MD5 och Yanmar YS är väldigt bra konstruktioner med lång livslängd. Enkla motorer som faktiskt är förhållandevis enkla att meka med själv. Om man byter motor så kan man utgå ifrån att livslängden blir kortare än den gamla trotjänaren. De marindieslar som säljs idag är ofta optimerade för andra saker än livslängd. Modernare motorer är vanligtvis mer svårmekade. Försök därför att vårda den gamla motorn så länge som möjligt. Byt bara om det är absolut nödvändigt.

Renovera motorn?

Det finns som alltid olika nivåer på vad man menar med renoverad motor. För att vara på säkra sidan kan man verkligen totalrenovera alla mekaniska komponenter, dvs i stort sett allting som "rör" sig måste man in och kontrollera eller byta. Glöm inte att kolla kylkanalerna som kan vara helt eller delvis igenbeckade.

Huvudargumentet emot renovering är att en potentiell köpare av din båt aldrig kommer att lita på din renovering och kommer att anse att motorn måste bytas ut omedelbart.

Fungerande gammal motor

Om man har en väl fungerande motor så låt den vara som den är, rör ingenting förutom att kanske låta kontrollera topplocket. Tänker man ha kvar båten länge (minst 10 år), satsa på renovering förutsatt att du är nöjd med motorn. Varje år som du kan använda den gamla motorn så "sparar" man minst 5000 kr mot att byta till en ny. Det kostar 100000 kr att byta till ny motor inkl allt kringarbete och man kan anta att en ny modern motor har 20 års livslängd. Det i särklass mest ekonomiska är att göra så lite som möjligt. Men om du har kört motorn i saltvatten under kanske 25, år så fundera på om inte topplocket skulle behöva bytas. Om det skulle korrodera sönder en kylkanal och det tränger in vatten i cylinderloppet så får du stora problem, troligen så stora att hela motorn måste kasseras.

ENKELT, TRYGGT & PROFFSIGT

Kliv ombord du också!

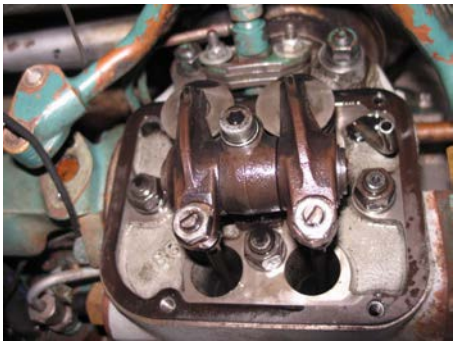
Hos oss möts du av genuint båtintresserade personer och försvinner inte i mängden. Bli en i ett exklusivt gäng du också!

Ring 08-541 717 50

Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!

www.svenskasjo.se · 08-541 717 50



Ventilkåpan är öppnad och man ser ventilmekanismen. Till höger insugningsventilen, till vänster avgasventilen

Man ska kontrollera topplocksmuttrarna, enligt handboken efter 100 driftstimmar. Man ska enbart efterdra till 70 Nm, dvs de ska ej lossas först.

Man ska enligt handboken justera ventilerna efter enbart 50 timmars drift.

Motorvård

För att den ska fungera och hålla många år ska följande göras:

1. Byt olja minst en gång per år. Även om du bara startar motorn 1 gång - byt olja. Det bästa är att varmköra motorn och byta i samband med höstupptagningen.
2. Vinterkonservering. Sjövattenkyld motor: Töm motorn på vatten om det går, kör sedan igenom glykolblandning. Det är just bristande vinterkonservering som förstör motorerna från insidan.
3. Byt bränslefilter minst en gång per år. Man kan kanske ha intervall 2 år på finfiltret, men förfiltret en gång per år.
4. Sen är det diverse kontroller som man borde göra regelbundet:

- kolla impellern
- kolla avgaskröken så att den inte är på väg att rosta sönder (på undersidan)
- kolla så att motorn inte läcker vatten eller diesel. Att det läcker lite smörjolja spelar ingen roll.

I mitt dokument "MD5 for dummies" finns många bra servicetips.

Av Stefan Fors, tidigare ägare till NF SWE 351 med VP MD5.

Hela texten, bilder och nedladdningsbar PDF om VP MD5 hittar du på: http://nf.broach.se/motorer

ALLT I DEN HÄR ANNONSEN ÄR GRATIS.

Så mycket pengar som möjligt ska gå till att rädda liv. Och så lite som möjligt till administration och andra omkostnader – som till exempel reklam. Det är målet för Sjöräddningssällskapet. Vi får nämligen inga bidrag av staten utan litar helt på gåvor och frivilligt arbete.

Ett bra sätt att stödja oss är att bli medlem på sjöräddning.se. Du kan också ringa 077-579 00 90 eller sätta in en slant på pg 90 05 00-0. Även om den här annonsen är gratis, behöver vi pengar till allt från bränsle och reservdelar till utrustning och utbildning.

SJÖRÄDDNINGS SÄLLSKAPET

Kolla in riggen!

NF-förbundet hade riggat(!) ett studiebseök på Benn's i februari. Ett femtontal NFseglare fick rundvandring och högvis med tips om hur riggen skall underhållas och vad man skall titta efter.

Per Skoglund driver tillsammans med systern Pia det moderna Benn's. Målsättningen är oförändrad från tiden då pappa Bengt startade verksamheten: *"Full service till båtfolket"*.
Benn's är en komplett mast- och riggverkstad förutom butiken. Man tillverkar fortfarande master och kompletta riggar och vi gick igenom mastlagret där de "klär på" riggen. Per visade klämverktyg för stag och wire (bilden) och

berättade om processen. Därefter fick vi se en rad avskräckande exempel.Tex hade Isomats -70 talsriggar svetsade spridarfästen med ofta svår sprickbildning. Värt att inspektera noga om du har en Isomat. NFriggarna har annars oftast Benn's eller Seldénsmaster och spridarfästena är då nitade. Ganska nytt är vantskruvar där skruvarna blir i RF och mittdelen i brons för att komma ifrån det ganska vanliga problemet med gängor som skär. Kika på det om du är i färd att byta vantskruvar i vår. Om du byter stående rigg, kolla att haken på vantet och hakplåten i masten matchar
Stort tack till Per och Benn's för att de tog emot och stod ut med alla frågor.

Arne Waldau, NF SWE 26

Checklista rigg:

- Löpande rigg kan du gärna tvätta i tvättmaskin. Dra pilotlinor till allt.
- På hösten: Tvätta masten med färskvatten från saltvatten. Ta av stagen.
- Smörj trissor i masten.
- Kolla med en vante på handen efter lösa kardeler på alla wires.
- Kolla mast och bom efter bucklor och sprickor. Kolla stagens hakplåtar.
- Tvätta av masten på våren. Smörj in med parrafinolja.
- Kolla att alla vantskruvar är raka, smörj skruven innan du drar åt.
- Blanda inte vantskruvsdelarna - låt alla delar i en skruv höra ihop.
- Montera alla vantskruvar åt samma håll så man drar åt medsols.
- Glöm inte att låsa vantskruvarna när åtdragna.
- Lås riggbultarna.
- Använd fräscha saxpinnar.
- Tejpa allt vasst.

NF förbundets verksamhetsberättelse

Under verksamhetsåret 2011-2012 har NF -förbundet:

Hemsidan, nfseglare.com, har fått en rejäl ansiktslyftning. Stort tack till Karim Ryde och vår sekreterare Niclas Stang för er insats. NFseglare.com är nu en blogg baserad på Wordpress som även går att uppdatera från sittbrunnen och av fler olika bidragsgivare.

Årsmötet hölls traditionsenligt i SSK's klubbhus.

NFen har kappseglats flitigt. Deltagandet i Ostkustserien har varit det bästa på 10 år. Ola Barthelsson i NF205 slutade som överlägsen segrare. Bra resultat och flitigt deltagande i de olika seglingarna är Olas recept. NF-Race hade som vanligt flest deltagare, i år 10st. Antalet barn ombord på båtarna var rekordstort. Förutom NF-Race tävlade vi även om pokalen 'Sture Nyholms minne' – segling plus tipspromenad räknades då samman. Första inteckningen gick till Kölbåten med familjen Barthelsson. I Gran Prix deltog 6st NF – största klassen. DM för NF seglades i samband med Vikingarnas höstregatta. Ola Barthelsson blev överlägsen segrare.

Under höstmötet diskuterades bland annat klassreglerna. Placering av revgång i storseglet, antal fönster i seglen och anpassning av regeln för förstärkningsbalken när nedsänkt rulle till focken används är de viktigaste punkterna att justera. Ändringsförslaget skickades till Svenska Seglarförbundet i december.

Lars Thorén
Ordförande NF-förbundet

Dagordning

NF förbundets årsmöte

16§ Vid ordinarie årsmöte skall följande frågor upptagas till behandling

a) årsmötets öppnande

b) upprop och justering av röstlängd

c) val av en justeringsman att jämte mötesordförande justera årsmötets protokoll samt val av två rösträknare

d) fråga angående årsmötets behöriga utlysande (senast 20 dagar innan)

e) val av årsmötes ordförande och sekreterare

f) styrelsens verksamhets- och förvaltningsrapport

g) revisorernas berättelse

h) fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

i) motioner (skall vara inne före 1 jan)

j) övriga ärenden som förbundsstyrelsen vill bringa under årsmötets beslut

k) fastställande av utgifts- och inkomsstatus samt årsavgift

l) val av ledamöter i förbundsstyrelsen

m) val av revisor och revisorsuppleant

n) val av tre ledamöter i valnämnden

o) övriga frågor

Bäste medlem, styrelsen är i ständigt behov av nya krafter.

Arbetet är inte särskilt betungande och det finns invanda rutiner som förenklar.
Är vi för få blir belastningen hög med sämre kvalitet och service som resultat.

Valberedningen representeras av Arne Waldau som tacksamt tar emot förslag.

Med vänlig hälsning
Arne Waldau, Valberedningen

waldau.jansson@telia.com
0706 958348

Kallelse till årsmöte
Onsdagen den 18 april kl 19.00 ses vi i SSK klubbhus fredhällshamnen.

På årsmötet träffas vi och röstar. Vi ser också över styrelsens arbete, verksamheten och annat vi kan förbättra (se dagordning). Dessutom pratar vi bla om:
- Kappseglingskalendern och andra träffar
- Planering av artiklar och bilder till nästa iNFo.
  Nästa nr beräknas i höst i tid till höstmötet.
- Webbsidan, NForum, Facebook och andra informationsinsatser

Framförallt är det som vanligt trevligt att ses och prata om något vi alla tycker om.

Anmäl er helst innan så vi vet hur mycket mat vi ska inhandla, även oanmälda är såklart välkomna. Alla bjuds på mat och fika efter tillgång.

Välkommen!
Mail: ordforande@nfseglare.com

Tbana: Kristineberg, vänster, höger.
Bil: Rålambsvägen förbi SVD och DN -skrapor, höger, vänster och ner mot hamnplan. Fri parkering.
Lat: 59:19'55N, Lon: 17:59'52E

LYS är på skoj
Entyp är på allvar
SeglaNF