iNFo

Riksförbundet för Nordisk Familjebåt

Medlemstidning

Arkivdyket: Jack Knights testar NF, del 2

Kappsegling: Harken Solo Challenge

Tipssidorna: Garderobsinredning

Tipssidorna: Fixa förluckan

Eskaderseglingen

Ordförandeord

Foto: Ulle Höglund, seglingsbilder.se

Nr 2, 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: 08-89 50 22
E-mail: medlemsinfo@nfseglare.com
Ansvar: Gammal är äldst

Ledamot Magnus Lindgren,
tel: 08-540 682 19
E-mail: teknik@nfseglare.com
Ansvar: Teknik, kappseglingsresultat mm.

Webbmaster: webmaster@nfseglare.com

På internet: www.nfseglare.com
Postgiro Sverige: 74 17 29-8
Medlemsavgiften är 200 kr/år

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

Framsida: NF 305 Attack på Tjörn Runt 2010, Foto: Olle Högdahl, seglingsbilder.se
Tack till Niels Flohr, Ullman Sails, för bild

Ordförandeordet

Återigen dags att summera säsongen. Totalt 21 NFar har varit representerade i en eller flera delseglingar, mycket bra. 10 båtar seglade två eller fler seglingar. Som vanligt var det flest deltagare på NF Race, i år 15 båtar. NF har synts på andra seglingar också; Nisse Virving och Ola Barthelsson deltog i den för året nya solokappseglingen Harken Solo Challenge och kom på 5:e och 7:e plats. För egen del blev det bara Lidingö Runt och NF Race i Ostkustserien. Vi seglade Roslagen Sea race men eftersom vi var enda NF med standard SRS-tal räknades seglingen inte med i serien.

Vi seglade även Arkö Runt. Planen var att utmana Anders Román som brukar ligga i topp. Tyvärr så var det bara en båt av dryga 60-talet som klarade maxtiden så det kändes lite snopet. Av de 29 båtar som lämnade in målgångsprotokoll gjordes en inofficiell prislista där Anders kom på 9:e plats. Vi kom 12:a drygt 4 minuter efter. Provade under säsongen också på att gasta på en 606a.

Stockholms 606-klubb arrangerar kvällskappseglingar på Lilla Värtan. Tre seglingar per kväll brukar det bli. Som mest var det 21 båtar. Maken till täta och roliga seglingar får man leta efter. Lärorikt och så blir det mycket upp och ner med spinnakern. Apropå spinnaker så kommer det till vårnumret av iNFo en artikel om hur vi hanterar spinnakern ombord på Viktoria. Med några enkla tips kan seglingen med spinnaker både bli snabbare och säkrare.
Vår sekreterare, webmaster och 'NF-ambassadör' Niclas Stang bidrar med mycket material till hemsidan. Niclas sammanställer ju även iNFo på ett mycket proffsigt sätt. Stor tack för en fin insats! Jag vill passa på och uppmana alla medlemmar att vara aktiva både på nätet och i tidningen. Utan bidrag från er blir det tunt i längden.
Kom på höstmötet och ger förslag på aktivitet under vintern men framförallt för att snacka NF-segling!

Lars Thorén, SWE 223 Victoria

Harken Solo Challenge

Foto: Dan Sjunnesson, www.studio-ca.se

Harken Solo Challenge har väl ingen missat? Efter succélansering och framgångsrikt genomförande är det årets snackis bland kappseglingsintresserade. Inte underligt. Just NF är ju som klippt och skuren för solo/shorthand och på premiären av HSC var Nisse Virving och Ola Barthelson på startlinjen. Lita på att det blir mer av denna vara nästa år.

När jag först hörde talas om detta så tänkte jag - ”Detta ska jag INTE vara med på, jag har ju inte köpt NF för att segla själv” När jag sedan av nyfikenhet kollade vilka som var med var det minst 40 bekanta namn och 20 vänner. ”Detta måste jag absolut vara med på, i vart fall lilla banan och utan spinnaker”. Då det visade sig att Nisse Virving, nyligen pensionär, var anmäld på långa banan med spinnacker blev det även så för mig.

Inför tävlingen testade jag att segla själv med familjen som back upp. Det var inte mycket som stämde, spinnackern trasslade och vi höll på att krocka med många båtar i farleden utanför Gällnö. Kanske inte bästa stället att träna på.

Väl på köret gick det mycket bättre. Vi startade med en brant slör till Revenge för att sedan riva och segla halvvind till Alma. På dessa sträckor lyckades jag segla om och dra ifrån Nisse med några 100m . Från Alma till Dämban, en ostprick öst Biskopsön var det kryss i 7-8 m/s och krabb sjö Kryssen tog ca 3 timmar och här blev jag lite avtrubbad. Snabbt kunde jag även konstatera att gammal är äldst, Nisse tuffade i väg en hel sjömil. Jag blev även passerad av Scampi Jubile, Omega 10, Refanut och en BB10.

Vid Dämband var det härligt att sätta spinnackern igen. I de första surfarna loggade jag 9,8 knop på GPS:en. Jag seglade ifatt spinnackern som föll ihop för att sedan fylla igen med ett ryck. Detta var dock helt odramatiskt, bara kul.

På denna sträcka närmade jag mig Nisse och seglade om Scampin. Jimmy Hellberg, körets initiativ tagare och arrangör seglade förbi liksom även en Arcona. Vid den sista rundningen kom en Passad i fatt och vi fick runda Alma tillsammans med gemensam rivning. Det blev en tight rundning runt den stora kolossen där jag kunde knipa innerspåret.

Alla har upplevt samma vedermödor. Gemenskap IRL och online är utmärkande för no-crew -gänget.

I mål kom jag 7:a och Nisse 5:a efter ca 7,5 timmar segling. I hamn var det kanon att återse alla andra och det fanns gott om tid att glida runt i alla sittbrunnar. Nästan alla stannade kvar och regattamiddagen var kanon med god mat, bildspel och trevlig stämning. Sedan blev det mer socialt i baren.

Dagen efter seglade jag hem till Skuru i 5-7m kryss och sträck, solo så klart och en perfekt träning för nästa år!

Ola Barthelson, SWE 205 Kölbåten

Läs mer om HSC och andra shorthand-tävlingar på no-crew.se

Jack Knights provseglar NF, del 2

Nytt i iNFo är artiklar och berättelser från förr om NF. I förra numret publicerade vi första delen av en översättning av en artikel i engelsk båtpress från av Jack Knights 1976, en välkänd seglare seglarprofil och redaktör från tiden när det begav sig. Gunnar Lundborg lämnade artikeln vid ett NF-möte 1976-06-03 av (lätt redigerad 2012). Del 2:

Det stora nöjet med en båt med självslående fock är att ingen behöver röra något skot under slaget. Besättningen byter bara plats från den ena sidan till den andra. Storen svänger över, focken glider över på sin skena framför masten.

Efter den nödvändiga fysiska explosionen i mastheadriggade båtar, med vinschar som snurrar, skepparen som skriker, besättningen som skotar och svär när ett skot hakat upp sig, var tystnaden nästan otrolig. Arrangemanget ombord på denna prototyp var inte perfekt. Fockskenan skulle ha varit längre och fockens underlik var lite för långt för förtriangelns bas, och då skotet var fäst i det främsta hålet i 'clewboarden' blev akterliket slakt. Det gör inget, man fick genast känslan *"varför har vi inte seglat så här hela vårt liv istället för allt slit med och svärande med vinschar?"* NFn behöver bara en liten enväxlad vinsch som monteras någonstans lämpligt på ruffens aktre del. Skotet leds fram till fockens halshorn, genom ett enkelblock akteröver till ett block på den böjda skotskenan och sedan upp till ett av fyra hål i 'clewboarden' vid fockens skothorn. På slör behöver man 'barberhaulers'. Det bästa sättet verkar vara två separata tampar, en på varje sida av båten med en karbinhake för fastsättning på fockens skothorn, vanligtvis är bara en fasthakad i taget, inga vinschar behövs eftersom seglet då aldrig blir hårt hemskotat.

Med den självslående focken kan NFn kappseglas av en man, en pojke och en hund eller mer vanligt av en man, hans fru och en ung son. Det lönar sig att segla båten taktiskt, att slå för varje liten vindkantring, att slå för att täcka och att slå för att undvika att täckas. Det är det som gör att kappsegling med Soling

blir så jämn och det kommer att göra kappsegling med NFn mycket spännande. Man spar också på antalet segel. Klassreglerna är ännu inte kompletta med det verkar sannolikt att man inte får ha mer än ett storsegel, en stormfock, en spinnaker och antagligen en eller två fockar i full storlek. Stormfock verkar man inte behöva i vindstyrka under (*värde saknas i översättningen*) och den kan sys så att den skotas på samma sätt som den vanliga focken.

Spinnakern sätts och bärgas genom en tunnel framför förstaget. Elvström har ett sådant system som fungerar bra på den mastheadriggad ¼-tonnaren ”GO” och jag har haft en sådan på 7/8-riggade ¼-tonnaren ”ODD JOB”, den gör allting enklare och är till stor hjälp om man bär spinnakern för länge, man kan bärga den från lä reling utan att någon behöver gå framöver till fördäcket där tyngden är till nackdel. Tunneln är sjömansmässig. På prototypen fanns ingen tunnel än så vi fick använda den gamla arbetskrävande metoden.

På kryssen känns rodret lätt och känsligt. Här är en båt man verkligen kan arbeta nära vindögat, verkligen trä sig till lovart. Elvström säger att han tycker det känns riktigt. Jag skulle tro att det var lite för mycket. Kanske kan man flytta masten fram eller kanske skulle kölen flyttas akteröver några tum. På svaj ser prototypen ut att ligga lite djupt i vattnet vid fören, men det kanske beror på synintrycket av den breda aktern och den långsmala överhängande fören.

Vi ankrade i lä av en stor ö vid lunchdags och var snart uppvärmda av snapsen. Det var lördag och det var verkligen skillnad från att titta på sport på TV. Jag var förvånad att konstruktörerna hade lämnat så många saker ofärdiga.

De hade kanske varit för upptagna med bulbstäven på 6-metern; de skulle ha fått fram rätta längden på fockskotskenan, de skulle ha bestämt detaljerna på nedgångsluckan, maststagningen och spinnakertunneln. Och för mina ögon skulle de ha konstruerat en båt med ett mera modernt utseende.

Utseende är väldigt subjektivt men om IOR har gjort någon nytta så är det att vi numer accepterar och förväntar oss mera fribord än förr. Allt mindre än ett till tio (fribord till längd över allt); ser för mig att vara snålt tilltaget och sen när man, för att få ståhöjd, måste sätta på en stor tung ruff på ett långt lågt skrov börjar man tänka på tungt lastade pråmar i Themsens mynning.

Jag försökte övertala svenskarna att höja stäven med 5”, det skulle ge mer plats för spinnakertunneln och att höja upp aktern 3”. Ruffen skulle reduceras med lika mycket och slutta ner framtill vilket skulle göra fockskotskenan mindre påträngande. Fast svenskarna är, med rätta, kända för sina moderna möbler, var det bästa gjort på tjugo- och trettiotalen när båtarna var låga och slanka. Drake var det senaste modet och Knud Rheimers skärgårdskryssare var fantastiskt snygga. Rheimers konstruerar

Förbättrar din upplevelse på vattnet

Priser inkl 15% rabatt	Dacron	Cr Laminat
NF fock 17,5 m2 300g	9.700:-	11.900:-
NF storsegel, 1 rev	12.900:-	16.900:-
	Cruise/race	Racing
NF Spinnaker 65 m2	15.900:-	21.100:-

15% rabatt gäller beställning innan 1 november

- 40 års erfarenhet
- 45 loft i hela världen
- Kvalitet och hög service
- Garanterat bra priser
- Sommaröppet

ULLMAN SAILS

Tjörns Segelmakeri AB Tfn: +46 (0)730 60 84 96, Kapellvägen 2, 471 32 SKÄRHAMN

ullmansails.se

fortfarande och svenskarna nonchalerar arbetet som Bill Tripp och Michel Dufours mfl har gjort som pionjärer på högre skrov och (flush)däck och tycker fortfarande bäst om skärgårdskryssaren.

Bortsett från den estetiska sidan, med fribord som är fullt tillräckliga i skärgården kan bli obekvämt blött i Engelska kanalen och i andra öppna vatten och nu för tiden önskar båtköpare mycket mer utrymme i en båt än förr.
Nu, när byggarna har gjort en form till överbyggnaden med fin finish och startat produktion i både Finland och Sverige, är Nordiska Familjebåtens fäder ovilliga att ändra, men ännu finns det hopp att en bättre mark II version kan komma.

S.Y.A har redan givit och kommer förmodligen att erkänna den nya klassen. Personer med framstående positioner i IYRU håller med; det finns en bra chans att denna nya spännande båt blir den första internationella entypshavkryssaren.

I Storbritannien är det Marine Construction som förhandlar om tillverkningsrätten. I Sverige är det Bill Åberg som håller i den internationella utvecklingen.

Med en billig japansk diesel, en enkel inredning, ett lätt format skrov och en järnköl kan kostnaderna för båten hållas nere. Tänk också på att den kommer att ha ett bestående värde. NFn som du köper idag kan kappsegla och vinna åratal framöver och med nuvarande inflationstakt, kommer värdet att vara lika mycket som när du först betalade för den.

Tänk på en annan sak, under din semester kan det vara möjligt att flyga till ett annat land långt bort och byta med ägare där kanske.

Från kappseglingssynpunkt skulle det vara möjligt att delta i stora internationella evenemang utan att tag mer än segelpåsen med sig.

Jack Knights
(*i översättning av Gunnar Lundborg 1976, en av initiativtagarna till NF*).

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.

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

Skoförvaring och garderobsinredning

Före

Efter

Förvaringsutrymmen för stort och smått kan man inte få för mycket av på en NF. Lagom till sommaren var ett par minimek klara på SWE 245 Duga som har underlättat stort under säsongen.

Om jag ser ett tomutrymme i båten blir jag lite... knäpp. Tänker helt enkelt att det där borde gå att utnyttja bättre. Dessutom tycker jag om när saker och ting är undanstuvade och ur synhåll. I garderoben fanns det ca 20 cm i förkant garderoben som just var ett dött utrymme. Resultatet blev tre stuvfack/hyllor för allsjöns pryttlar. Det största kruxet var att få till fronten men mha först styvt papper, sedan masonit mallades det och sedan var det bara att fila-passa-fila-passa så gick även det.

Till hålen användes myggskyddet för ventil som mall. Hyllorna smygvinklades och fästes på skottet.

Så nästa pilsner. Skor, sandaler och stövlar. Fasen vad med skor... Lösningen var att sätta en skiva framför garderoben i ett par spår. Bakom denna skiva är det bara att slänga ner skor och allsjöns pryttlar.
Allt byggt i 4mm plyfa som är lätt (= snabb:)

Niclas Stang, SWE 245 Duga

Renovering av förluckan och byte av glas

Anders Gustafsson seglar sin NF Lafayette i Ålandstrakten och har massa finurligheter på lager. Hans NF har en ruta i förluckan - som behövde bytas. Läs och lär.

Förluckan på vår NF, Lafayette såg rent sagt för hemsk ut. Plexiglaset var krackelerat och insidan klädd med matta, möglig våtrumsmatta. Vi beslöt att renovera på samma sätt som vi gjorde i vår förra båt. Målet var att få en lättskött yta och en tät glasruta.

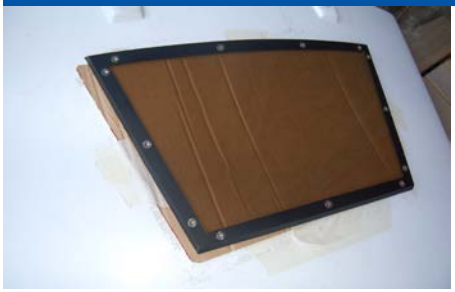
Du behöver:

- Lexanruta
- Rostfria skruvar, brickor och kupolmuttrar
- Teaklister och 4mm teakfanér
- UV-Beständig Sikaflex
- Tålamod

Luckan togs loss och våtrumsmattan avslägsnades mha stålspackel, thinner, handkraft och en myckenhet av svordomar. Slutresultatet var en ren, men grov glasfiberyta. Pga tidsbrist överläts målningen till ett proffs.

Då vi fick tillbaka den målade luckan gjorde vi först en kartongmall för glaset och beställde sedan ett färdigkapat glas i Lexan av en glasmästare. Se till att hon kapar kanterna med lutning så blir den resulterande luckan snyggare.
Även om du kommer att foga med UV-beständig Sikaflex så skadar det inte att du skyddar fogen. Maska av en ca 1-2cm bård, rugga med fint slippapper och spraya på svart färg.
För att böja till glaset efter luckan så hettar du upp glaset till ca 175 grader. Vanlig ugn går bra. Då det blir mjukt flyttar du glaset, kvickt som attan, till luckan.

Över hålet har du förslagsvis pappmallen och lägger glaset ovanpå. Annars kan plasten sjunka in i hålet.



Håll glaset under tryck tills det svalnat. En snygg träram är mest funktionellt på insidan. Svårigheten är att böja den till luckans form.

Enklast löser du detta genom att gira teaklister som ram och sedan limma på en strimla teakfaner då listerna är böjda till sin färdiga form.
Före fogningen gäller det att täcka allt som inte skall ha Sikaflex. Den svarta, UV-beständiga sikaflexen har en obehaglig förmåga att hamna där den inte skall. Så maska av glaset, luckan och listerna först. Sätt en gnutta Sikaflex på varje skruv och sätt in dessa i glaset.

Då alla är på plats, fixerar du med en taperemsa. Vänd uppochned på luckan och spritsa på Sikaflex.
Dra ett varv runt varje skruv. Knepet är att få tätt i hålen, utan att få ned Sikaflex på listerna.

Sätt dit glaset och passa in skruvarna. Med hjälp av en förstående sambo sätter du dit teaklisterna och skruvar fast försiktigt. Det räcker med att dra så att lucka och lister följer kurvaturen. Då Sikaflexen härdat så kan det tom vara idé att lossa muttrarna något. Risken är annars att Lexanet spricker pga värmeutvidgning. Skruvarna är eg mest för syns skull. Det är sikaflexen som håller fast rutan.
Då rutan är på plats, tar du bort överflödig Sikaflex, jag brukar använda en träspatel (typ glasspinne). Sist formar du fogens yta med pekfingret, invirat i plastfolie. Låt sedan allt torka.

Lycka till!
Anders Gustafsson, L 95 Lafayette

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.

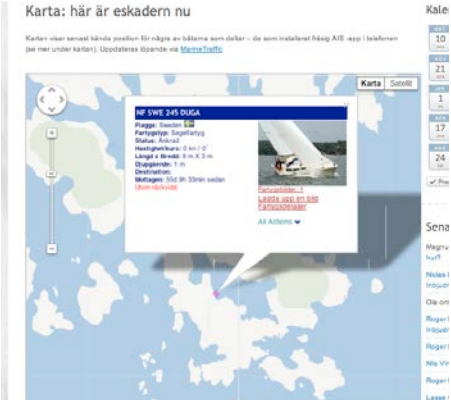
SJÖRÄDDNINGS SÄLLSKAPET

Eskadersegling

En svag inledning med starkt avslut kan beskriva sommarens test i eskadersegling. Just test är också beskrivande, de som prövade fick absolut mersmak.

Planen var att vi skulle mötas upp i Sandhamn den 28 juli och segla tillsammans fram till NF Race den 4 augusti. Av olika orsaker blev kom den större uppslutningen istället mot mitten av veckan.
Fredag morgon innan NF-Race rapporterades det: *Gårdagskvällen i Säck var fantastisk. Lekande barn hullerombuller, massor med sol rakt ner i sittbrunnen och NF -snack in på kvällen. SWE 245, SWE 265, SWE 273 och SWE 326 samlade totalt 7 vuxna och 5 barn.*

Just den löpande uppdateringen på nfseglare.com var en ny företeelse. Dels så skrevs det inlägg direkt från sittbrunnen varje dag.



Men den stora nyheten var nog hur man kunde följa eskadern i realtid via en karta på nfseglare (se liten lila prick ovan) då vissa av deltagarna hade en mobil-AIS. Om man tänkt ansluta sent är det bara att titta på kartan var de är. Smart!
Eskadern höll till i mellanskärgården (Sandhamn, Norrviken, Vindö, Lådna, Säck) och hade som fokus på att ha trevligt vilket vi lyckades fantastiskt bra med.
Någon sade: *”Det här är ju som att ta det bästa från NF-Race och ha det flera dagar i rad…”*
Vem vet, kanske någon vill dra ihop ett gäng även nästa år.

Niclas Stang, SWE 245 Duga

Kallelse till vintermöte

Torsdagen den 22 november kl 19.00 ses vi i SSK klubbhus Fredhällshamnen.

- Prisutdelning NF-Race/Ostkustserien
- Summering seglingsåret
- Studiebesök under vintern?
- Artiklar och bilder till nästa iNFo?
- Kommande kappseglingar och träffar?
- Aktivera valberedningen
- Övrigt

Framförallt är det som vanligt trevligt att ses och prata om något vi alla tycker om. Skriv en kommentar på webben under inbjudan till mötet så vi vet hur många som vill ha mat, rostbiff och potatissallad med öl och fika.

Välkommen!
Mail: ordforande@nfseglare.com

Adlerbethsgatan 35, 112 55 Stockholm
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

SRS är på skoj

entyp är på allvar