



Ordförandespalten

Årsboken kommer !

Årsboken är försenad beroende av många faktorer. Vi beräknar att den skall komma ut runt månadsskiftet juni/juli. För att det inte skall bli ett för stort gap mellan informationerna, bestämde styrelsen, på sitt senaste möte, att komma ut med detta extranummer av Folkbåtsnytt.

Klassbestämmelser.

För dem som kappseglar, har vi sammanställt "Bestämmelser för Nordisk Folkbåt", (klassregler) i särskilt tryck. Du som inte redan har fått ett exemplar och önskar ett, kan kontakta din lokale flottijrepresentant. Tyvärr finns det bara ett begränsat antal. I detta nummer av Folkbåtsnytt, kommer ett utdrag av regeln. Den fullständiga utgåvan kommer i Årsboken, om än lite senare.

Insändarsvar.

I detta nummer finner du svar på de insändare som fanns i förra numret. Tyvärr borde dessa svar ha funnits med i förra numret, av skäl att osäkerheten om reglernas sammansättning annars kan sprida oreda. Vi kommer i framtiden att besvara insändare i samma nummer för att inte få denna effekt.

Aluminium i mast och bom.

Styrelsen har, genom Sören Bäckmans försorg, sammanställt ett förslag till möjlighet att utrusta Folkbåten med aluminiummast, som ett alternativ till trämast. I detta nummer finner du en kort beskrivning av detta. Grundidén med Folkbåten skall vara att göra den billig och tillgänglig för alla. Ett införande av aluminiummast får därför inte innebära att vissa båtar blir snabbare eller att kostnaderna ökar inför ett utbyte av mast och bom. På årsmötet kommer vi att kunna visa olika kosatnadsalternativ för trä-, respektive aluminiummast.

Träbåtsägare, se hit !

Ni, som tycker att Folkbåtsförbundet sysslar alltför mycket med kappsegling, låt er röst bli hörd. Det finns ingen annan ni själva som kan råda bot på denna "snefdördelning". Vi vet att huvuddelen av alla Folkbåtar i Sverige är äldre träbåtar, därför vore det lämpligt att ni har en representant som skriver i Folkbåtsnytt och kanske kan vara medlem i styrelsen. Kom gärna med förslag till valberedningen (Anders Olsen) om hur ni skulle vilja ha det. Årsmötet bestämmer hur styrelsen skall vara utformad.

Båtar till salu.

Vi har fått ett antal förslag om äldre båtar som är till salu. Jag kan inte undvika att nämna ett, som kommer från Lars Garberg i Mölnlycke. Lars berättar att han och hans familj har vårdat Folkbåt nr. 146, i många år. Bland annat har

man utrustat den med ny mast för något år sen. Nu är båten till salu för det facila priset av 2000:- (Tel 031-882488).

Lag-SM i Vadstena.

Lag-SM för Folkbåtar gick i Vadstena under Kristihimmelsfärdshelgen. Ett väder med 4-5 plusgrader och antydning till snölopp var inte vad man kunde önska sig. Trots detta så trivdes vi bra och Segel Sällskapet Vättern (SSV), skall ha all tack för det utmärkta arrangemanget. Vi hade förmånen att segla efter de nya experimentreglerna, som skall provas under innevarande år för att eventuellt komma att gälla i framtiden. Det är svårt att lära gamla hundar sitta, är ett ordspråk som kan liknas vid att det är lika svårt att lära gamla kappseglare att segla efter nya regler.

Domare på banan var ett annat inslag som vi har prövat förut. Ett av resultaten blir att man slipper sitta i timmar på kvällen i förhandlingar, lyssnande på festen i lokalen bredvid. Snabba ryck och kloka beslut i likhet med de flesta idrotter. Bedömning på banan är något som säkert har kommit för att stanna.

De sex lagen från respektive flottilj var två från Ostkusten, två från Halmstad, ett från Blekinge och slutligen segrarna från hemmaflottiljen Vättern. Jämna och understundom tuffa närmkamper gav en hög stämning. Små marginaler för att gå vidare till final visade att vilket lag som helst skulle kunnat bli mästare. Att det blev Blekinge som belade silvret och Ostkustens ena lag som kom på tredje plats, var inte helt givet. De små misstagen och förmågan att ta tillvara tillfället som gavs, grundade framgångar.

Detta lag-SM gav mersmak och vi kommer att försöka låta arrangemangen rotera mellan flottiljerna även i fortsättningen. I tur, att arrangera, står Malmö och Halmstad

Resultat;

1. Vättern,
2. Blekinge
3. Ostkusten I

Slutligen vill jag än en gång önska att så många som möjligt kommer till Halmstad för att pröva på, alternativt beskåda SM i sommar.

Med vänliga hälsningar,
Arne Olson
Ordf. SFF.

Manusstopp nummer 4/96
30 september, 1996.

Kallelse till Årsmöte

för Svenska Folkbåtsförbundet, SFF.

tisdagen den 9 juli 1996, klockan 1930, (snarast efter Daily first).

Plats; Halmstads Segelsällskap (lokal meddelas på anslagstavla i samband med SM-seglingarna).

Förslag till dagordning;

- § 1. Mötets öppnande.
- § 2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
- § 3. Fråga om mötets behöriga utlysande.
- § 4. Fastställande av dagordningen.
- § 5. Fastställande av röstlängd och uppvisande av fullmakt.
- § 6. Val av två justeringsmän tillika rösträknare.
- § 7. Föredragning av verksamhetsberättelse och ekonomisk redovisning.
- § 8. Föredragning av revisorernas berättelse.
- § 9. Fråga om ansvarsbefrielse för styrelsen.
- §10. Fastställande av årsavgift.
- §11. Val av styrelseledamöter.
- §12. Val av två revisorer och två revisorssuppleanter.
- §13. Val av valberedning.
- §14. Presentation av styrelsens förslag till aluminiummast och -bom.
- §15. Behandling av inkomna motioner.
- §16. Övriga frågor.
- §17. Mötets avslutande.

Med vänliga hälsningar, på uppdrag av styrelsen ,

Arne Olson

Ordförande SFF.

Förbundsstyrelsen

Ordförande

Arne Olson, Lillvägen 3, 167 53 Bromma.
tel, (hem) 08 - 25 57 57.

Vice ordförande,

Sören Bäckman, Montörsvägen 5, 582 66 66 Linköping.
tel, (hem) 013 - 15 16 63.

Kassör och ansvarig för medlemsregistret.

Göran Svensson, Heleneborgsgatan 44,
117 32 Stockholm. tel, (hem) 08 - 669 32 82.

Sekreterare och redaktör för årsboken.

Martin Johansson, Sveagatan 15, 216 12 Malmö.
tel, (hem) 040 - 15 65 03.

Teknisk ledamot och mätchef,

Per-Arne Johansson, Dalgången 11, 374 37 Karlshamn.
tel, (hem) 0454 - 131 48.

Tävlingssekreterare,

Lars Wramner, Gustavsgatan 21, 431 36 Mölndal.
tel, (hem) 031 - 27 19 02.

Övriga ledamöter,

Roger Thein, Villa Nostra 4, 302 37 Halmstad.
tel, (hem) 035 - 11 14 43.

Adj. ledamot och redaktör för Folkbåtsnytt,
Per Wettergran, Karpvägen 34, 181 30 Lidingö.
tel, (hem) 08 - 731 21.

Säljes !

Folkbåt S - 390, byggd 1953 av Tore Holms Yachtvarv i Gamleby.

Nya segel -95, spinnacker, Johnson 6 hkr.

Vattenburen värme.

I mycket gott skick.

Pris; 45 000:- eller högstbjudande.

För information, ring Stefan Pettersson

tel (hem), 014 - 12 43 81, eller

(arb), 014 - 15 18 03.

Folkbåt S - 146, byggd på Rotholmen i Stockholm 1946.

Vitmålad med röd vattenlinje (ej vårutrustad).

Nytt däck i plywood, relativt ny mast (Danmark),

Varvsrenoverat roder, i övrig i behov av omvårdnad.

Pris; 2 000:-

Kontakta Lars Garby, Rådavägen 70,

435 42 Mölnlycke

tel, 031 - 88 24 88.

Folkbåt S - 650, Miona, byggd 1961 av Williams i Motala.

Tät och fin. Lärk och mahogny med teakdäck. Fernissad. North Sails i stor och fock. Stormfok och spinnacker. Utombordare Mercury, 7,5 khr m. elstart. Silva digitallogg, nytt bomkapell, sittbrunnkapell, supstuga, eldsläckare, kompass mm.

Prisidé 40 000:-

Kontakta Lars Erik Larsson

tel, (hem) 0158 - 340 60, (arb) 0158 - 703 03, (mobil) 070 - 738 82 72.

Folkbåt S - 471, byggd i Söbben av Anders Laurin Karlsson.

Bottenstock och akterspegel i ek med blåmålade fribord i fur. Överbyggnad i mahogny och teakdäck lagt -91. Mast från -90, bom från -89 samt roder från -90. 2 st krysställ samt spinnacker. Utombordare, Mariner 5 hkr, -87. Rostfria röstjärn, Houdini skylight. Ankare typ Danforth, sittbrunnkapell, Sumlogg, Silva 1000 kompass sittbrunnbord, skotbänk vagga samt Origo 300 kök.

Båten finns i Karlskrona

Tänkt pris 24 000:- (kan diskuteras).

Mikael Larsson

Östra Vittusgatan 5A

371 33 Karlskrona

tel, 0455 - 129 15.

Anmälan/Entry form

Int. SM för Nordisk Folkbåt 1996

Anmälan för deltagande i Internationellt:
Svenskt Mästerskap för Nordisk Folkbåt
7-11 juli 1996 i Halmstad.

Anmälan skall vara Halmstads Segelsäll-
skap, Fiskaregatan, 302 38 Halmstad,
tillhanda senast den **15 juni 1996**.

Entry form for participants in International
Swedish Championship for Folkboat
7th-11th of July 1996 in Halmstad.

This form should have arrived to
Halmstads Segelsällskap, Fiskaregatan,
302 38 Halmstad. SWEDEN, by **June 15th
1996** at the latest.

.....
Båt namn/Boatname

.....
Segelnummer/Sailnumber

.....
Rorsmans namn/Helmsmans name

.....
Klubb/Club

.....
Besättning, namn/Crew, name

.....
Klubb/Club

.....
Besättning, namn/Crew, name

.....
Klubb/Club

.....
Rorsmans adress/Helmsmans address

.....
Postnummer/Postal code

.....
Postort/City and country

.....
Telefon bostad/Telephone home

.....
Telefon arbete/Telephone office

.....
Rorsmans signatur/Helmsmans signatur

**OBS! Sänd med denna anmälan kopior av måtbrev,
viktcertifikat och gällande försäkringsbrev/Enclose with
this entry form copies of measure certificate, weight certi-
ficate and valid insurance statement.**

HSS:s anteckningar/HSS:s notes

Ankomst	Avgift	Måtbrev	Viktcertifikat	Försäkringsbrev	Signatur

Aluminium i mast, och bom till Folkbåten.

Bakgrund.

Diskussioner om aluminiummast och -bom har förts under ett antal år. Argumenten för ett införande av detta material har varit tekniska, underhållsmässiga och i någon mån ekonomiska. Argument emot har till stor del varit nostalgiska, känslomässiga, estetiska och till en viss del tekniska och ekonomiska.

På årsmötet 1993 togs ett beslut att styrelsen skulle arbeta för en regeländring som tillåter aluminiummast och -bom. Efter detta har frågan gått i stå, bland annat på grund av arbetet med den gemensamma internationella regeln och bildandet av NFIA, (Internationella Folkbåtsförbundet). Från 1996-01-01 gäller den nya regeln.

SSF förslag.

SSF (Svenska Folkbåtsförbundet), har utarbetat ett förslag till ändring av regeln, vad gäller mast och bom. Detta stöder sig på en teknisk studie av undertecknad.

Som grundförutsättning för utarbetandet av regeländringsförslaget har gällt att aluminiummasten inte får "slå ut" trämasten på grund av bättre prestanda. Trämastens stag, vant och beslag skall passa till aluminiumprofilen. Segel skall kunna föras såväl på trä-, som alumast, utan ändringar.

Grundkrav.

Detta har uppnåtts genom att nedanstående krav och villkor uppfylls.

Aluminiummasten skall;

1. ha samma hållfasthet och säkerhet som trämasten,
2. ha samma trimningsprestanda
3. ha liknande aerodynamiska egenskaper,
4. passa i däckshålet,
5. ha motsvarande vikt och tyngdpunktsläge.

Förarbete.

En omfattande studie (32 A4-sidor) har genomförts och kommer att ligga till grund för ändringsförslaget. Denna studie finns tillgänglig för alla som vill fördjupa sig i den, ta bara kontakt med undertecknad.

I rapporten har jag tagit fram ett konstruktionsförslag med profilritning på en mast som på ett optimalt sätt uppfyller regelförslaget. På årsmötet kommer jag att göra en, som jag hoppas, begriplig sammanfattning av rapporten. Styrelsens förhoppning är att vi då kan gå till beslut om fortsatt handlingslinje.

Framtiden.

En regeländring är en omständlig administrativ procedur, som består av många steg att tas i rätt ordning enligt följande;

1. Fastställande som ett SSF-förslag. Detta sker på förestående årsmöte där aluminiummasten kommer att vara en viktig punkt på dagordningen.

2. Fastställande som ett NFIA-förslag. Detta måste ske på ett årsmöte av de i NFIA ingående nationella Folkbåtsförbunden. Dessa måste dessförinnan ha fått möjlighet att bilda sig en uppfattning om förslaget.

3. Framläggande som ett NFIA-förslag för Skandinaviska Seglarförbundet.

4. Godkännande av Skandinaviska Seglarförbundet.

Sören Bäckman
Vice ordförande SSF.

Svar till insändare.

Regelfrågor.

Insändare i förra numret av Folkbåtsnytt, hade ett antal frågor om den nya regeln. Tyvärr blev dessa inte besvarade i samma nummer, vilket kan medföra att man har en felaktig uppfattning av regeln innebörd under säsongen.

Nedan finns svaren. För den som trots detta hyser tvivel om regeln innebörd, hänvisas till P-A. Johansson i Karlshamn, som är Förbundets Tekniska kommitté. Ett utdrag av de viktigaste regelmomenten finns i detta utskick.

forts. Svar till insändare.

Roder.

Den nya regeln föreskrivet att rodet skall väga mellan 15-20 kg. OBS! detta gäller endast roder som tillverkas till nya båtar. Ägaren kan välja mellan att reparera sitt gamla roder, bygga ett nytt enligt de regler som gällde när båten blev mått första gången eller att ytnytja möjligheten att sätta på ett nytt roder enligt nya regeln och då med viktsbegränsning. Denna möjlighet finns för att ägaren skall kunna välja det mest ekonomiska alternativet.

Detta styrs i regel 1.60 Tillämpning av regel och ommätning av båtar. I paragraf 1.64 föreskrivs att, "Ommätning av skrov, efter större reparation eller ombyggnad, skall göras enligt antingen den gällande klassregeln eller den regel som gällde när båtens ursprungliga måtbrev utfärdades".

Riggen.

Man får däremot inte byta ut rundhult, rigg och segel, annat än efter den nya regeln. Detta finns beskrivet i 1.63. Detta innebär i dag att bommen får vara upp till 60 mm tjock och att spirbom endast får tillverkas i trä eller aluminium.

Segel.

Det finns ingen ändring av fönsterstorlek och antal i de nya klassbestämmelserna. Den gamla regeln 3,24, föreskriver att "Två transparenta fönster om tillsammans högst 0,28 m² tillåtes i vardera fock och storsegel". Att denna regel endast tillät ett fönster i vardera segel, kan man utläsa av regelns fortsättningstext, där det föreskrivs att "Fönstret bör placeras under storseglets halva höjd", samt att "Fönstrets placering i focken är fri, ...". I båda meningarna är "Fönstret" singularis, alltså ett fönster i vardera segel.

Den nya regelns paragraf 9,13 föreskriver att "Två transparenta fönster av icke vävt material, med en sammanlagd yta av 0,28 kvm, tillåts i de båda seglen tillsammans". Detta är samma innebörd, men förhoppningsvis en mera lättillgänglig text.

Skulle tidigare segel vara inmätta med flera fönster alternativt mätman eller tekniska kommittén ha annan uppfattning, så hoppas jag att grundidén skall vara att *lösa problem och inte skapa dem!*

Svenska Seglarförbundet.

Att Svenska Seglarförbundet inte känner till regeln och dess ikraftträdande är märkligt. Det Skandinaviska Seglarförbundet hade ett möte den 21 oktober 1995 i Stockholm, där bland andra Svenska Seglarförbundets ordförande Björn Unger samt ledamöterna Göran Persson, Per Traung och sekreteraren Per Ulander var närvarande.

Under § 8 vid detta möte beslöts, "att Dansk Sejlunion

får fastlägga de regler som ska gälla för klassen vid överlåtelse till NFIA". Därefter har Dansk Sejlunion i brev av den 22 december 1995 sändt ett signerat dokument med avtal om de nya reglerna, som NFIA signerade och returnerade.

Slutligen vill jag nämna att jag till Svenska Seglarförbundets ansvarige för mätfrågor, Kjell Martinsen, har sändt ett exemplar av den översatta regeln, så sent som den 28 februari 1996. Jag förutsätter att Sv. Seglarförbundet har fått den engelska regeln från sin "huvudman", Dansk Sejlunion.

Regeln gäller NU och framöver!

Träslag i mast och bom.

Det är alldeles riktigt, Bo Kogefelt, samma begränsningar, för vilka träslag som får användas i mast respektive bom, gäller. Nästa edition av reglerna kommer att ändras.

Att man begränsar träslagen till fur och gran från vissa delar av världen, kan jag bara konstatera som ett faktum. Om någon tycker att man borde tillåta flera träslag, så är det bara att komma in med ett förslag till styrelsen eller årsmötet, så skall vi handlägga i vederbörlig ordning. Att det finns möjligheter att få fram mycket stora skillnader på master och bommar i virke som har vuxit olika, är ett faktum som Sören Bäckmans studie inför ett eventuellt införande av aluminium i mast och bom, klart visar.

Spinnacker.

Spinnackar är tillåten under vissa förutsättningar. Det kan dock konstateras att beträffande SM, så skall både den arrangerande klubben och Folkbåtsförbundet underteckna sanktionsanmälan till Sv. Seglarförbundet. Eftersom vi på årsmöte har beslutat att avstå från spinnacker, så kommer inte denna att tillåtas förrän ett annat årsmöte beslutar annorlunda.

Att avstå från spinnacker på kappseglingar gäller naturligtvis alla kappseglingar där medlemmar deltar med sin Folkbåt. Ett beslut på årsmöte är givetvis avsett att följas av alla och envar. Det skall understrykas att för att segla en kappsegling med spinnacker förutsätts att detta finns med i både inbjudan och seglingsföreskrifter.

Stämpling av segel.

Jag vill tacka Bo Kogefelt för synpunkt om stämpling av segel. Tekniska kommittén kommer att handlägga frågan.

Med förhoppning om en positiv syn på nya regler och bestämmelser, tecknar jag vänliga hälsningar,

Arne Olson
Ordf. SFF.

UTDRAG UR,
KLASSBESTÄMMELSER,
Nordisk Folkbåt,

1 januari 1996.

Detta utdrag ur Klassbestämmelser för Nordisk Folkbåt, är sammanställt för att vara behändigt och tillgängligt för den som kappseglar. För att bygga ny Folkbåt, eller utföra förändringar på skrov, däck eller inredning på befintlig båt, hänvisas till de kompletta regler som tillhandahålls av Svenska Folkbåtsförbundet, SFF.

1.10 Ändamål med klassregeln.

1.11 Syftet med dessa regler är, att säkerställa att båtar är så lika som möjligt vad gäller skrovform, vikt, viktfordelning och segelplan. Dessa regler styr byggnation av skrov, rundhult, segel och rigg.

Det är omöjligt att förutse alla tänkbara innovationer som kan komma i framtiden eller att täcka allt som har genomförts utanför gällande regler i det förlutna. Om det föreligger osäkerhet, vad gäller något i båt eller utrustning, som inte är täckt i klassregler, ritningar eller specifikationer, skall det förutsättas att det inte är tillåtet. Tekniska kommittén måste ge tillstånd innan det utförs eller används.

1.30 Språk.

1.31 Klassens officiella språk är engelska. Vid tvist om dessa regler i översatt form, skall den engelska texten gälla.

1.32 Ordet "skall" är tvingande och orden "får" och "kan" innebär att det är tillåtet.

1.33 När ordet "klassregler" används, innefattas även ritningar, diagram och mätformulär.

1.60 Ommätning av båtar.

1.61 Om en båt skall mätas på nytt (se regel 1.64 nedan), skall detta ske i enlighet med den regel som gällde när båtens ursprungliga mätbrefärdades. Med undantag från denna regel skall rundhult, rigg och segel, mätas i enlighet med gällande klassregler.

1.62 Ommätning av skrov, efter större reparation eller ombyggnad, skall göras enligt antingen den gällande klassregeln eller den regel som gällde när båtens ursprungliga mätbreve utfärdades.

1.63 Rundhult, rigg och segel, som byts ut, skall mätas efter gällande klassregel.

1.64 Ommätning kan utföras på inrådan av SYRU, Svenska Seglarförbundet, NFIA eller kappseglingsskommitté, utom vad gäller ommätning av skrov, som endast skall tillåtas om det finns anledning anta att;

1. skrovets form har ändrats, eller

2. båten blev oriktigt mätt innan mätbrevet blev utfärdat.

1.65 Ändring av korrektionsvikter skall endast göras efter det att båt har vägts på nytt, med en våg som officiellt är kontrollerad inom en tolv månaders period.

Omvägning får ske med hänvisning till bestämmelserna i regel 1.64 eller på ägares begäran. När en båt är omvägd, enligt regel 1.65, får förändring göras i antal och placering av korrektionsvikter.

1.70 Mätbrev.

1.71 Ingen Nordisk Folkbåt skall delta i en kappsegling utan att ha ett giltigt mätbrev och ägare ansluten till Nationellt Folkbåtsförbundet.

1.72 Ett giltigt mätbrev är ett original eller en kopia av mätformuläret, stämplat av den Nationella Myndigheten (NA), eller ett mätbrev, utställt av NA. (Nya ägare ombeds att informera SFF om köp för att möjliggöra att hålla ett aktuellt register över båtar).

1.80 Ägarens ansvar.

1.81 Det åligger ägaren att tillse att båt, rundhult, segel och utrustning överensstämmer med klassregler och gällande internationella kappseglingsregler samt att utbyte av delar eller utrustning, reparationer av båt, rundhult, segel eller utrustning inte avviker från innehållet i mätbrevet.

Varning: Ändringar, reparationer eller utbyte av utrustning eller delar som inte är mätta kan göra ett mätbrev ogiltigt.

6. RUNDHULT.

6.1 Mast.

6.1.1 Masten skall tillverkas i enlighet med ritningen, i ett träslag, utom i området vid segelinföringen och kring förstagets/spridarnas infästning på masten, där förstärkning med ett hårdare träslag är tillåtet. Denna får inte vara mer än 600 mm lång. Antalet delar, som masten är limmad med, är fritt.

Reparation av mast får ske med GRP eller liknande material.

6.1.2 Masten får endast tillverkas av europeisk gran, europeisk furu, Oregon pine eller sitkagran.

Masten skall vara av massivt trä, men får vara limmad. En kanal eller skåra längs masten, av max. 9 x 9 mm för ledningen till topplanternan, är tillåten.

6.1.3 Mastens diameter skall inte vara mindre än vad som framgår av riggritningen men kan utökas med max. 10 mm. Om masten står på däck, får diametern ökas i enlighet med ritningen.

6.1.4 Likrännan skall, i sin helhet, byggas utanför mastens diameter. Med detta menas att masten utökas 23 mm akterut longitudinellt. Likrännan får skäras bort, nedanför en punkt 600 mm över, den övre kanten på mastens lägsta mätmärke. Nedanför likrännan skall masten vara rund.

6.1.5 Mastens lutning är fri. Mastfoten skall vara fixerad och icke möjlig att flytta under kappsegling. Roterande eller permanent böjd mast är förbjudet. En permanent bakättrim, icke överstigande 100 mm mellan övre och undre mätmärket anses inte strida mot denna regel.

6.1.6 Masthålet i däck, skall inte överstiga 120 mm i diameter. Mastens diameter, mätt i höjd med övre delen av däck, skall inte understiga 100 mm.

6.1.7 Avståndet från mastens främre del, med masten placerad mitt i masthålet, till den punkt där förstagets förlängning träffar däck, skall inte överstiga 2000 mm.

6.1.8 Masten får placeras på däck i samma position som en genomgående mast. De ytterligare däcksbalkar med tillhörande knän, som finns på ritning, skall anbringas i enlighet med ritning.

6.1.9 En konsol eller kloss får byggas ut i maststoppen, för att hålla akterstaget utanför storseglets bakkant. Denna anordning får inte sträckas längre ut, än 100 mm bakom mastens bakkant.

6.1.10 Maststoppen får inte sträckas mer än 300 mm och inte mindre än 250 mm över den undre kanten av det översta mätmärket.

6.1.11 Mätmärken (MM), av minst 13 mm höjd och klart urskiljbara mot mastens bakgrundsfärg, skall finnas på följande platser;

- MM nr. I, (undre mätmärke);

På masten med sin övre kant, 1000 mm +/- 10 mm över däck. Mätpunkt skall vara vid mastens akterkant med masten i upprätt position.

Ett stopp skall vara anbringat på masten så, att översidan av bommen förhindras att komma under mätmärkets övre kant.

- MM nr. II, (förstagets mätmärke);

På mastens främre del med märkets undre kant max. 6500 mm över däck.

Förstaget, eller dess förlängning, skall inte skära framkant mast över den undre kanten av detta märke.

- MM nr. III, (övre mätmärke);

På mastens bakre del med sin undersida max. 8750 mm över det undre mätmärkets översida.

Om någon typ av tejp används som mätmärke, skall den vara övermålad med klarlack eller fernissa.

6.1.12 Fiolstagsspridaren, av antingen trä eller rostfritt stål, skall fästas med sin övre kant, 5500 mm +/- 20 mm, över det undre mätmärket. Spridaren skall vara minst 450 mm +/- 5 mm lång, mätt mellan mastens utsida och stagets infästningspunkt. Ett stag, med minst 4 mm diameter, skall vara infäst på spridararmarna, max. 100 mm från infästningspunkterna av fiolstagen, för sammanbindning av fiolspridarna. Avståndet mellan fiolstagets infästningspunkter i spridararmarna, skall vara 900 mm +/- 10 mm.

6.1.13 Förseglets fall, får inte anbringas högre än förstagets infästningspunkt.

6.1.14 Masten får inte sträckas längre, än 1950 mm under det undre MM's övre kant.

6.2 Bom.

6.21 Bommen skall tillverkas i enlighet med riggritning och 6.22, i ett träslag. Endast europeisk gran, europeisk furu, Oregon pine eller sitkagran är tillåtet. Höjd och breddmätt skall vara minst 110 mm x 40 mm och max. 120 mm x 60 mm. Kanter får rundas av till en radi av 12 mm.

6.22 I bommen skall finnas en likränna för storseglets bomlik. Bommen får ha urtag för segelinföring till ett djup av 25 mm och en längd av max. 500 mm, mätt från mastens bakkant. I bommens bakre del får finnas ett urtag för en anordning att trimma storseglets sträckning, max. 45 mm djup och intill 200 mm framför mätmärkets främre kant.

6.23 Ett mätmärke, minst 13 mm brett och klart urskiljbart från bommens bakgrundsfärg, skall anbringas med sin främre del 3400 mm från bakre delen av masten. Vid fastställande av detta märke skall mastens bakkant vara den projicerade kant som fås när eventuella beslag och urtag är borträknade.

6.24 En permanent böjd bom är förbjuden. Ett permanent trim icke överstigande 50 mm, mätt mellan bommens främre kant och mätmärket, anses inte strida mot denna regel.

6.25 Bommen får inte göras smalare eller förses med urtag utom vad som är sägs i regel 6.22.

6.26 Ett stopp, som förhindrar att någon del av storseglet kan föras bakom mätmärkets främre kant, skall finnas.

6.3 Spirbom.

Spirbommens längd och infästningspunkter är fria. Materialet skall vara antingen trä eller

aluminium.

7. RIGG.

7.10 Stående rigg skall vara av stålvarer och inte understiga följande dimensioner;

Sidovant och förstag	7 mm,
(min. hållfasthet 2400 kp).	
Fiolstag	5 mm,
Akterstag	3 mm.

- Vantskrivar för sidovant och förstag skall ha en minsta diameter av 11 mm. Övriga riggdetaljers dimensioner är fria.

7.20 Sidovanten skall vara infästa i röstjärn av stål, och placerade inom ett område, minst 700 mm från båtens centrumlinje och minst 280 mm och max. 360 mm bakom masten. Längdbegränsningarna skall mätas från en rak linje tvärskepps från mastens bakkant. Masten skall vara anbringad i sin mest uppräta position vid mätning.

7.30 Vant och förstag får endast justeras med vantskrivar eller togles.

7.40 Det är förbjudet att justera förstag eller vant under kappsegling. Fiolstag får ha möjlighet att justeras men då endast över däck.

7.60 Stående rigg skall fästas på masten (babords rigg på babords sida styrbords på styrbord) så, att dess förlängningar inte skär utanför nedanstående punkter, mätt från undre mätmärkets översida. (Se även 6.1.11, MM nr. II andra stycket).

(Alla mått i mm)	max.	min.
Övre fiolstagsinfästning	8750	8500
Nedre fiolstagsinf.	2265	2235
Förstag	5500	fritt
Sidovant	5500	5300

Undre sidovant (för mast på däck) 2265 | 2150-2235 |

- Övre sidovant, skall vara infäst under fiolstagspridaren.

7.70 All stående rigg får endast ha justeringsmöjligheter över däck.

8. BESLAG.

8.10 Typ av beslag är fritt, utom när det särskilt är förbjudet.

8.20 Rullflocksbeslag är inte tillåtet.

8.30 Winchar, taljor, utväxlingar och andra anordningar som inte är förbjudna, är tillåtna för ettvarvt ändamål utom för justering av sidovant, förstag och mastfot.

8.40 Skotanordning av stor- och försegel är fri. Dessa anordningar får inte skjuta utanför relingen.

9. SEGEL.

9.01 Endast storsegel och foca får användas under kappsegling. En Nationell Myndighet eller arrangerande klubb, får tillåta användning av spinnaker, under förutsättning att detta är meddelat i inbjudan och seglingsföreskrifter.

9.12 Segel skall tillverkas i vävd duk av enkellaminat. Segelduken skall ha nedanstående mått;

- Storsegel och foca, minst 250 g/kvm, (min. laminattjocklek = 0,24 mm)

- Spinnaker, minst 35 g/kvm.

- Segel får tillverkas av varierande duk i samma segel inom ovan angivna gränser.

9.13 Två transparenta fönster, av icke vävt material, med en sammanlagd yta av 0,28 kvm, tillåts i de båda seglen tillsammans. Ingen del av dessa fönster får placeras närmare något lik än 150 mm.

9.14 Klassbokstav "F", nationsbokstäverna "SWE" och båtens registreringsnummer, skall anbringas i seglet, enligt Internationella Kappseglingens Regler (IKR), Appendix B 3.

Bokstäver och nummer skall inte vara mindre än nedanstående dimensioner;

- Höjd	300 mm
- Bredd	200 mm (förutom nr. 1)
- Tjocklek, minst 40 mm - max. 50 mm	

Utrymme mellan siffror och/eller bokstäver skall vara 60 mm.

9.15 Dubbel duk i segel och lösfotat storsegel är inte tillåtet.

9.17 Varje segel, mätt och använt efter den 1 juli 1994, skall ha en permanent fastsatt röd NFIA-knapp. Inget segel skall accepteras till första inmätning om det inte har en NFIA-knapp. Mätmannen skall sätta sin signatur i närheten av knappen. Knappen får inte flyttas till något annat segel. NFIA-knappar skall finnas tillgängliga hos NFIA sekretariat (eller kassör) eller hos Svenska Folkbåtsförbundet. Kostnaden för knappar skall fastställas av NFIA på allmänt möte.

Knappens placering, skall vara i närheten av halshornet. Om seglet har en mätknapp som bevis på inmätning, är det rekommenderat att NFIA-knappen sätts minst 100 mm från denna, i minst två lager av segelduk.

9.20 Storsegel.

9.25 Ingen del av storseglet skall tillåtas gå utanför den inre kanten av bommens mätmärke eller den undre kanten av mastens övre märke. Bomens översida skall inte tillåtas gå under den övre kanten av mastens undre mätmärke.

9.30 Försegel.

9.34 Focken får inte omfamna förstaget men skall fästas vid detta med hakar eller liknande anordningar under kappseglingen. Om hakar av mjukt material används, skall var och en vara mindre än 25 mm bred och max. 15 st. får användas.

10. VÄGNING.

10.10 Båtens vikt skall inte understiga 1930 kg, med durkar, säten, länsypump och alla beslag som normalt används ombord under kappsegling, tillsammans med följande;

- Mast och bom med beslag, stående rigg, fall, trimtampar och storskot. Den utrustning som har varit ombord under vägning skall där efter inte avlägsnas vid kappsegling.

10.20 Om båt väger mindre än 1930 kg, skall korrekionsvikter av bly anbringas, upp till relevant tillåten minsta vikt.

10.31 Korrekionsvikter skall placeras enligt följande (se regel 2.14);

(2.14 Stationer (Sta) i denna regel är separerade i 500 mm intervaller, räknat från aktern.

Anm: Sta., är ursprungligen beteckningen på spanmallar vid bygge av båt i trä. Sta. 1, är belägen vid den punkt där bordläggningen skär akterspeglens i höjd med däck).

- Med en kölvikt mindre än 1050 kg (för köl med kölbultar 1057 kg, i enlighet med regel 4.20), får vikter upp till max. tillåten kölvikt, läggas i kölvinet, enligt följande;

- Upp till 10 kg vid sta 8, sedan upp till 10 kg vid sta 5, därefter upp till 10 kg vid vardera sta 9,7,10 och 6.

- Återstående vikter skall placeras;

- 40%, 3,40 m bakom främre delen på masten över vattenlinjen.

- 60%, framför mastens framkant och inte djupare än 200 mm under vattenlinjen.

10.32 Korrekionsvikterna skall vara fixerade på ett sådant sätt att de endast kan tas bort med hjälp av verktyg.

10.40 Båtens vikt och placering av korrekionsvikter skall framgå av mätbrev.

11. UTRUSTNING.

11.10 Följande utrustning skall finnas ombord under kappsegling;

.1 Ett ankare, minst 12 kg.

.2 Minst 25 m ankarlina. Material i linan skall vara syntetiskt och diametern minst 12 mm, eller vävt band, minst 25 mm brett med samma brottgräns som linan. Om kätting är anbringad till ankaret, får längden av denna inkluderas.

.3 Två förtöjningstampar, vardera minst 10 m, vikt minst 1 kg.

.4 En permanent installerad länsypump.

.5 Tre flytvästar.

.6 En åra eller paddel, minst 1.4 m lång.

.7 En pyts eller hink (minst 9 liter).

11.11 Följande är tillåtet;

.1 Mastkrage,

.2 Stag mellan däckets undersida och mastfoten för att förhindra att däck sviktar vid trimning.

.3 Topplift för bom,

.4 System för revning av storsegel. Mastens likränna får förstärkas i området kring den plats där storseglets fallhorn beräknas hamna i revat tillstånd.

.5 Grabbräcken på rufftak och fördäck. Avståndet från grabbräcket till båtens centrum skall inte överstiga 650 mm.

.6 Stäv- och akterpulpit med mantåg liksom livlinor får monteras.

.7 Ett skott inom 150 mm från station 14.5.

.8 Två lyftöglor får monteras i kölens bultar eller i bottenstockarna. Vikten av dessa öglor får inte överstiga 3 kg per styck.

.9 Flyttankar, stuvfack eller stuvutrymmen.

.10 Två luckhål i förpikscojen, där den sammanlagda öppningen får vara högst 0.26 kvm. Radier på öppningarna får inte understiga 25 mm. Öppningarna måste ha ett avstånd till skrovsidan på minst 150 mm.

.11 I kappseglingarna

- GULPOKALEN,

- SESSAN CUP och

- Nationella Mästerskap,

är antal segel begränsat till två storsegel och två foca.

12. FÖRBUD.

12.10 Att ändra den effektiva längden av vant eller förstag under kappsegling är förbjudet.

12.20 Hydraliska-, luftdrivna-, eller elektriskt drivna system för justering eller trimning är förbjudna.

12.30 Förutom korrekionsvikter enligt regel 10., är inre barlast förbjuden.

12.40 Självläns eller annat än pump att länsa båten med, är förbjudna.

13. BESÄTTNING.

13.10 Det skall inte vara mindre än två och inte mer än tre personer ombord under kappsegling. Vid mästerskapsseglingar skall det vara tre personer ombord.

13.20 Användning av något hjälpmedel eller uppfinning (annat än fasta handtag på insidan av sittbrunnssargen) vars uppgift är att ge stöd åt eller hjälpa till att hålla en besättningsman så att han kan hänga utanför relingen helt eller delvis, är förbjudet. När någon hänger på relingen, får ingen kroppsdelen, mellan bål och fötter, befinna sig utanför relingen.