

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Styrelsen

Till

Ordinarie årsmöte med Svenska Folkbåtsförbundet den 15 mars 2025

Styrelsens yttrande över till årsmötet från Anders Olsen och Pär Johanson inkommen motion PROPOSALS ABOUT WEIGHT-DISTRIBUTION

Motionärerna yrkar att årsmötet måtte ställa sig bakom vad som anförs i motionen och till NFIA AGM 2025 överlämna motionen som sin samt att verka för motionsförslagets genomförande. Motionshandlingen är avfattad på engelska språket för att, vid bifall, med lätthet kunna vidarebefordras till NFIA utan vidare åtgärd.

I motionen (bil.1), som inkom till styrelsen den 3 januari 2025, föreslås att klassreglerna för den Nordiska Folkbåten (the Class Rules, CR) ändras så,

- att (A1) lydelsen av CR 1.10 uttryckligen anger att den Nordiska Folkbåten är en One-design class;
- att bestämmelser införs
 - (A2) om flytläge och högsta tillåtna akterspegelhöjd över vattenytan, mätt på visst sätt,
 - (A3) om förpiksinredningens närmare utformning,

samt rekommenderas

- att (A4) i klassreglerna införs bestämmelser som förbjuder besättningen att på kryssen, annat än tillfälligt, uppehålla sig för om ruffluckans öppning, såväl ovan som under däck.

Det antecknas att motionsförslagen har diskuterats vid NFIA Board meeting den 21 januari 2025 (se <https://folkboat.com/2025-january-board-meeting-minutes/>) och även varit föremål för motionärernas efterföljande skriftväxling med NFIA Chairman Per Buch enligt vad som framgår av motionärernas Tillägg till motionen (bil. 2). Motionärerna har därefter uppdaterat och sammanfattat motionen på svenska språket (bil. 3 och 4) samt

- justerat förslag (A2) så, att det i denna del föreslås att det i klassreglerna införs bestämmelser om flytläge och ett obligatoriskt flytmärke på akterspegeln,
- vidhållit förslag (A3), och
- till synes frånfallit förslag (A1) och (A4).

Motionärerna har ställt sig till förfogande för fortsatt arbete med aktuella frågor.

Styrelsens överväganden

Styrelsen välkomnar motionen och värdesätter motionärernas engagemang i frågan samt känner oro för att klassens attraktivitet riskerar att på kort tid spolieras, om klassreglernas grundläggande bestämmelser inte kan upprätthållas.

- (A1) Styrelsen konstaterar att av klassregel CR 1.10 i dess gällande lydelse följer att klassen Nordisk Folkbåt är en One-design class.
- (A2) Styrelsen delar motionärernas överväganden och farhågor och anser att frågan om att i klassreglerna införa bestämmelser om flytläge och ett obligatoriskt flytmärke på akterspegeln förtjänar att närmare övervägas och belysas.
- (A3) Styrelsen delar motionärernas överväganden och anser att frågan om att i klassreglerna införa bestämmelser om förpiksinredningens närmare utformning förtjänar att närmare övervägas och belysas.
- (A4) Styrelsen konstaterar att frågan om besättningens placering ombord på kryssen har behandlats av NFIA International meeting så sent som den 8 november 2023 och att NFIA Board därefter beslutat att inte gå vidare med frågan.

Motionärerna har i Tillägg till motionen (bil. 2) uppgett att det Svenska Mästerskapet under två år vunnits av en vikt-manipulerad båt. Styrelsen konstaterar att det såvitt känt inte förekommit någon regelmässig ommätning eller besiktning av aktuell båt som verifierar denna motionärernas uppgift.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslår årsmötet att i anledning av motionen fatta följande beslut.

Årsmötet beslutar

- *dels* att med bifall till motionen uppdra åt styrelsen
 - att, beaktande vad som anförs i motionen, föreslå NFIA AGM 2025 besluta att snarast överväga att i klassreglerna införa bestämmelser (A2) om flytläge och ett obligatoriskt flytmärke på akterspegeln, och (A3) om förpiksinredningens närmare utformning, samt
 - att verka för att dessa förslag genomförs;
- *dels* att avslå motionen såvitt avser
 - (A1) frågan om ändrad lydelse av CR 1.10, och
 - (A4) frågan om besättningens placering ombord på kryssen; samt
- *dels* att motionen därmed är att anse som besvarad.

Styrelsen för Svenska Folkbåtsförbundet

Rolf Uppström
ordförande

Bilagor:

- Bilaga 1 Motion PROPOSALS ABOUT WEIGHT-DISTRIBUTION, 2025-01-03
- Bilaga 2 Motionärernas Tillägg till motionen, 2025-02-01
- Bilaga 3 Motionärernas Lägesrapport, 2025-02-07
- Bilaga 4 Motionärernas Uppdatering av motionen, 2025-02-19

To NFIA and SFF 3rd January 2025

PROPOSALS ABOUT WEIGHT-DISTRIBUTION.

Table of contents:

- A.** The proposals.
- B.** General considerations.
- C.** Notes to the proposals.
- D.** Addresses and other things.

A. The proposals:

A1: Add to 1.10: The Nordic Folkboat is a One-design class.

A2:

Change 10. to: Weight and Weight distribution of Nordic Folkboat.

Add 10.50: Weight distribution rules: The stern deck, measured close to the rudder, must not be higher than 69.8 cm (see below) vertically measured to the water level, in fresh water. 69.8 cm in fresh water. 70.0 cm in Baltic Sea. 70.2 cm by the Danish Islands, west of line Arcona lighthouse (on Ruegen) and Smygehuk lighthouse (by Trelleborg), and south of line lighthouse Kullen (by Höganäs) and lighthouse Fornaes (by Grenå). 70.4 cm on Kattegat, Skagerrak and the oceans. If in doubt about the salt concentration in the water, for example in river mouths, choose the nearest geographic alternative.

Add 10.60: When measuring, the boat shall be completely empty, like when weighing boats. No sails, obligatory equipment (anchor, lines, paddle, life vests), water, motor fitting, whisker pole or other loose things in the boat. The other equipment onboard, and internal arrangements, whilst measuring shall not thereafter be removed whilst racing and shall be in the same position as during the measuring.

Add 10.70: The following measuring procedure is recommended: Moore the boat with light, loose mooring lines beside another boat or a jetty, in a sheltered place. Control that the boat is completely empty (rule 10.60). Fasten the yardstick vertically with tape to the end of a wooden strip, laying on the stern deck. If there is a list on the aft edge of the deck, subtract its thickness from the measure. Sit on the boat or jetty beside the Folkboat and take the average measure during one minute. If too big movement in boat or water, then tape a transparent tube, inner diameter min 10 mm, and 3 dm down into the water along the lower end of the yardstick. The tube shall only have a small opening in its lower end (with a diameter of about 1,5 mm). Then measure to the water level in the tube.

Add 10.80: If the measure is too high, internal arrangements or corrector weights must be installed. Corrector weights must be installed in a way that tools will be necessary to loosen them, and with minimum 3.40 m aft of the forward face of the mast, and not deeper than 578 mm below a line joining the two sheer lines. (Tip: You will need about 8 kg for 1 cm lowering of the stern).

A3:

Add 3.16: In order to prevent centration or movement of weight, the forepeak shall have the "standard innermodule berth" with the following qualities: The berth shall be made of GRP sandwich laminate and have an area of 0,8 to 1,2 m² including hatch opening, and a thickness between 14 and 18 mm. It shall have a hatch opening with a length of 54 to 62 cm, and a width of 37 to 44 cm, and have a lid of optional material, with a weight of max 3 kg. It is also permitted to have shelves, or other internal arrangements in front of the mast with a weight of max 5 kg. Other internal arrangements than the described are permitted, but shall have a total weight of altogether berth + internal arrangements, between 16 and 24 kg. And a centre of gravity between 0.6 m and 1.0 m towards bow from bowside of mast.

A4:

We recommend adding to 13.20: On each upwind leg, when boats are tacking towards next mark, no one onboard may stay more than once, and during maximum two minutes each (except for emergency), with their legs on bow side of the cabin roofs hatch opening. Neither under or over deck or cabin roof.

B: General considerations:

For information about the motivation, history and studies which our proposals are based on, please go to https://drive.google.com/file/d/1PPv6u6Z6uR8BIFyQ-gCNv_O52s0fNJEa/view?usp=drive_link . You will there easily find the earlier published magazine article, in Swedish, English and German language. There are some small changes in our proposals compared to the magazine article.

Briefly: The purpose with our proposals is to make a better, and easier to control, one-design class of the Folkboat Class, with focus on the weight distribution. The status today is not good. And our "flotation method" (used by many other boat classes) is better than an "internal arrangements method" to control weight distribution. Of course we leave it open to the NFIA to make changes in our proposals to make something better.

About speed: The CAD calculations, mentioned in the magazine article, are now ready. It includes hydrostatics using CAD and hydrodynamics with a CFD program (Computational Fluid Dynamics) which explored the speed difference between a "normal" and a "weight-manipulated" Folkboat. It reports: The wetted surface for a "weight-manipulated" Folkboat, with the aft deck raised 4,7 cm, is reduced by 0.3% when the crew is included. At 4 knots, upright, and in calm water, the frictional, viscous pressure, and wave resistance components are slightly reduced. As a result, there is a gain of around 9.4 boat lengths on a Gold Cup course - approximately 2.1 boat lengths on every upwind leg and 1.5 on every downwind leg. It is the same advantage as for a 70 kg too light boat (as earlier calculated). So, if we accept the weight distribution problem, we could as well stop weighing the boats.

These figures are less than our earlier measurements and our subjective impressions from the racecourse. However, the computer simulations are certainly the most reliable. And the effect of increasing the speed is present every minute and every meter of the course.

And – there is a moral dimension of the whole thing: Shouldn't we together try to build a better One Design Class rather than try to find ways to go around the Class Rules?

We hope that these proposals will be on duty from 1. January 2026.

C: Notes to the proposals:

Note to A2: Most of this proposal is a copy from the IF-boat and 7 other boat classes. We have thoroughly measured 5 normal Folkboats and decided for the rule to add 0.4 cm over the highest measure of these boats. We recommend that some more boats ought to be measured before final decision. (We can measure a few more in Stockholm). The normal boats measured in Stockholm (Baltic Sea) showed the results: From Folkebådcentralen: 68,5 cm, 68,5 cm, 69,1 cm, 69,2 cm. From Burenby (Sweden): 69,6 cm. The finally decided measure should be as close as possible to the normal boats. A boat where all internal arrangements in the cockpit have been removed and the weight placed by the mast will lift the stern with about 4.7 cm.

Note to A3: The combination of a maximum height of the stern deck (proposal A2 above) and these rules for the forepeak makes centration of the weight, and other weight manipulation, in the boat impossible. A boat with the weight more in centre goes often faster in waves. With the proposed "floatation method" we do not need the Swing test, used by Dragons and Snipes. The Swing test could lead to a big control organisation, and we believe that Folkboat sailors love more to spend time to sail by the introduction of a simple and straight forward, and less time-consuming, control of the boat such as the floatation method.

Note to A4: A copy from J70 and Melges24-classes. In order to prevent further "innovative actions" to "improve boat performance", such as move the crew to the foredeck (under or over) in light and medium wind on upwind legs, we propose the same rule as in J70 and Melges24. It is good that we already have rule 12.30 ("..... other inside ballast is prohibited").

D: Adresses and other things:

The working group behind these proposals is Anders Olsen (olsen_anders@outlook.com, +46 70 3917522) and Pär Johanson (johanson.par@gmail.com, +46 73 0421515), F SWE 1289. They are happy to answer questions. There has been support from experts in hydrodynamics and yacht construction.

Mail från Per Buch 2025-01-28:

Dear Pär and Anders,

Once again, the NFIA Board would like to thank you for your proposal about weight distribution and the comprehensive work you have done. It is much appreciated and done in the spirit of keeping the Nordic Folkboat a One Design class as intended by the Class Rules.

As written in CR 1.11,

The intention of these rules is to ensure that the yachts are as identical as possible in hull shape, weight, weight distribution and sail plan. The construction of the hull, and the spars, sails and rigging are controlled by these rules. It is impossible to foresee every conceivable innovation which may be thought of in the future and to mention every suggestion that has been ruled illegal in the past. When considering anything in connection with the boat or its sails or equipment which is not clearly covered by the class rules, plans or specifications, you must assume that it is illegal, and must obtain a ruling from the Class Technical Committee before attempting it.

In this view your input is important in order to be on top of potential misuse of the CR.

It is important to note that CR 1.11 specifically states that the weight distribution in the boats should be as identical as possible.

Also worth to note that this class rule is very old.

We have discussed your proposed change of CR thoroughly, both in the Technical Committee and in the Board. In our view, your proposal will put a significant additional workload on the measurers and potential endless discussions about the salt content etc. with the boat owners. Many external factors can affect the result of a measurement, such as wind, rain, waves, etc. in addition to the salt content of the water. This opens up the risk that sailors might protest against the accuracy of the measurement control at a regatta. (NFIA will suggest to all national associations write this into the event notice of race and event sailing instructions)

Therefore, we suggest a simpler way, a working method, to start with i.e. when the boat is weighed, measure 100 cm (a compromise of your numbers and “translated” into a point on the waterline) from the deck down the transom to the waterline and set a mark. If the boat floats significantly higher than this mark, the measurer will know that something is wrong, the boat does not comply to CR 1.11. The measurer will then be obliged to make further check if the boat comply to CR 12.30 saying: *Except for corrector weights in accordance with rule 10 inside ballast is prohibited.* Inside ballast like heavy bunks etc. is spotted in this way and boats not complying will not be allowed to race.

Starting this February, all measurers are invited to web seminars where this will be in focus together with a couple of other issues. Further, NFIA will encourage organizers of national and international events to measure a minimum 20 % of all boats participating according to this proposal.

We hope these action points will serve the purpose you suggested.

Regarding your proposal A3, we find it difficult to implement, as different manufacturers have made different solutions over the many years the Nordic Folkboat has been produced.

Your proposal A4 was on the agenda at the International Teams Meeting in November 2023. From the minutes I have copied:

2.1 Placement of crew:

When racing upwind, everyone in the crew must stay in the cockpit with both feet, except for short-term adjustment of sails or equipment and preparation for rounding a mark. Staying in the cabin below deck is not permitted during racing, except for short term retrieval or return of equipment of supplies.

Only Sweden and USA were in clear favor of this rule, the rest was either mixed or against it, as it would be difficult to administrate/open for interpretation.

After the meeting the Board have had a chance to discuss and decided not to go further with this suggestion, but appeal to sailors not to place crew under deck. Ideally, we would like to be a class where sensible decisions are taken by the yacht skippers, rather than a prescriptive view taken by NFIA and a rule or enforcement.

If you have any questions or remarks, please do not hesitate to contact me.

Best regards

Per Buch

Svar från Anders Olsen och Pär Johansson 2025-02-01:

Dear Per B and the NFIA-board.

Copy to SFF-board.

Thank you for your long and informative mail, and for the work you spend on this topic. We understand that also you want to stop the weight-manipulation-epidemic. Very good. The One-design idea must be the most important task for NFIA.

But we are troubled. When sailors begin to say "it is not fun to go to this regatta, because I still have no chance with my normal boat", then it is a big risk for a boatclass. We have seen many boatclasses die that way. And unfortunately they are right. To win a big regatta, as the GP now, with also some weight-manipulated boats on the startingline, is almost impossible with a normal folkboat. NFIA must now act with the power which instills confidence to the sailors. To be honest, the activities you now plan has not given us (Anders and Pär) that confidence. We need more precise and efficient Class Roles against weight-manipulated boats!

We absolutely understand that the whole thing needs some time before decision booth for NFIA, and for all sailors. It should take some time! On the other hand is our experience that it is good to stop such epidemics as soon as possible. Perhaps Sweden is a little more exposed than many other countries as a weight-manipulated boat has become Swedish Champion in two years now. That boat simply sails faster than the other boats. To that boatowners defense however we must mention that he is a very skill sailor. And that he actively complains that it today is very hard from our Class Rules to know where the border is between "permitted" and "not permitted" when it comes to weight-manipulation with the interior arrangements/furniture. (This is an exception – we avoid mentioning specific boats, sailors or countries.)

We like your idéa with a floatmark instead of our proposed sternmeasure. It is simpler and more pedagogical in many ways. But we are in doubt if it is a good idéa to make such a soft start with your proposed "temporary floatmarks", with the only function to tell the measurer: "Hey, make a control of this boats interior". Better now to directly introduce a Class Rule with a "definitive mandatory floatmark". Like some other boatclasses have. Nordisk Familjebåt (NF, design Elvström/Kjaerulff) and R6 for example.

It is of course always a good idea to have seminars for the measurers, but it will not help much when the efficiency and precision against weight-manipulation of the todays Class Roles obviously is bad.

Another 5 to 10 normal folkboats ought to be measured before final decision for the exact position of a floatmark. Preferably boats from different boatbuilders. The floatmark should be as close as possible to normal folkboats. Probably around 99 cm, not 100 cm. The whole thing is very similar to when the minimumweight was introduced in the 1970.ies. (Anders was there.) We weighted about 40 wooden folkboats before decision. Thank God for the minimumweight! We hope that we in a few years can say "Thank God for the floatmark" too. It will be interesting to see how the discussions and decisions will be in the international meetings to our proposals and the floatmark.

NFIA board: Be constructive and brave! We appreciate your work!

Best regards. Anders Olsen and Pär Johanson.

Till SFFs styrelse.

7/2 2025

LÄGESRAPPORT till SFF angående viktsmanipulerandet.

Hej SFF.s styrelse.

Förhoppningsvis har ni kunnat följa vår konstruktiva och trevliga diskussion med NFIA angående vår motion. Känns dags för en rapport till SFF om läget, och hur vi just nu funderar framåt.

Vår motion till SFFs årsmöte är ju ”We propose that SFF support these proposals” (till NFIA). Vår tanke med denna formulering är att SFF ska kunna göra mindre ändringar, så länge huvudbudskapet bibehålls.

Kortfattat tror vi följande vore bra inför SFFs årsmöte:

Huvudbudskapet (förslag A3) ändras till flytmärke i aktern i stället för ett akterhöjdsmått. NFIA verkar mer inne på det. Men det ska vara ett obligatoriskt flytmärke, inte något ”tillfälligt rådgivande flytmärke” som NFIA är inne på.

Förslag A4 angående förpiken förenklas: Ta bort detaljförslaget med en massa mått på inredningen i förpiken, och behåll det korta alternativet med endast en vikt och tyngdpunkt på inredningen i förpiken. Vi tillmötesgår då NFIA:s synpunkter, och det blir lika som bestämmelserna för ruffinredningen. (Rätt viktigt detta så dom viktsmanipulerade båtarna inte river ut förpiken för att få ner aktern till flytmärket).

Förslag A5 skjuts på framtiden. Det handlar ju om att besättningen inte får sitta i ruffen eller på fördäck på kryssen. Vi tillmötesgår även då NFIA.

Vi (Anders och Pär) kan tänka oss att fortsätta efter SFFs årsmöte, som arbetsgrupp i denna fråga, i samarbete med nya styrelsen, om årsmötet önskar det. Kanske med en nyformulerad motion från SFF till NFIA:s AGM (årsmöte) i sommar. Regeländringar kan bara beslutas av NFIA:s AGM.

Lev väl. Anders Olsen och Pär Johanson.

19/2-25

**Uppdatering av tidigare inlämnad motion, 3/1 2025,
till Svenska Folkbåtsförbundets årsmöte 15/3 2025.**

Angående problem med manipulering av folkbåtens viktsfördelning.

Detta är en översättning och ett sammandrag av vår motion lämnad till NFIA och SFF (Svenska Folkbåtsförbundet) 3. januari 2025. Vi har sedan dess haft en konstruktiv email-konversation med NFIA:s styrelse, och därav har vi gjort en del mindre ändringar.

Vi föreslår nu att SFF på lämpligt sätt stöder våra förslag. Lämpligen genom att lämna in denna motion till NFIA, för behandling vid NFIA:s årsmöte i juli 2025, och propagera för den. Ett visst ”tryck” behövs sannolikt, då en del viktsmanipulerare förefaller ogilla skarpare regler. Vi är villiga att kvarstå som arbetsgrupp, i samarbete med SFF:s styrelse, om mötet önskar det.

Problemet:

De senaste åren har folkbåtar dykt upp på de större kappseglingarna, där man tänjt klassreglerna till det yttersta för att flytta vikt föröver. Detta har i huvudsak skett genom att i stort sett helt tömma sittbrunnen på inredning, och även flytta ruffinredning föröver. De nuvarande klassreglerna har uppenbarligen inte kunnat hindra detta, och det är svårt att hindra det genom olika bestämmelser på inredningen.

På detta sätt lyfts aktern, och båten går fortare. Vi har, tillsammans med expertis (Lasse Larsson, professor i marin hydrodynamik, och Michal Orych, VD Flowtech), databeräknat ett typfall med akterspegeln lyft 4,7 cm. En sådan viktsmanipulerad båt vinner, i runt 4 knop, minst ca 9,4 båtlängder på en Guldpokalbana. 2,1 båtlängder på varje kryss och 1,5 båtlängder på varje undanvind. Relativt mycket, och det sker varje meter, varje minut och varje delsegling på en regatta. Med ett halvdussin viktsmanipulerade båtar på startlinjen går det nu knappast att vinna en Guldpokal om man har en normal folkbåt. Och detsamma gäller delvis ett SM. Lusten att åka till de större regattorna med en normal folkbåt minskar. Mycket riskfyllt för en båtklass. Båtklasser dör lätt ut av sådan utveckling. (Vi undviker konsekvent att nämna specifika båtar, seglare eller länder i vår argumentation.)

Folkbåten är avsedd att vara en Entypsklass, men kan knappast leva upp till det idag.

Vi har också studerat 14 liknande båtklassers klassregler. För att förhindra viktsmanipulation har 8 av dem flytmärken, eller maxmått på däckshöjden.

Mer om bakgrunden kan läsas i senaste Folkbåtsnytt:

https://drive.google.com/file/d/1PPv6u6Z6uR8BIFyQ-gCNv_O52s0fNJEa/view?usp=drive_link

Vi tycker egentligen det hela är enkelt: Problemet är i huvudsak förhöjda aktrar. Inför då ett flytmärke i aktern! Jämför man flytmärken med maxmått på akterspegelhöjd ovan vattenytan, så finns det för- och nackdelar, men vi har nu, influerade av NFIA, gått in för flytmärke.

Lösningen. Våra förslag.

1. Gör det obligatoriskt med ett flytmärke på akterstäv. Aktern får inte flyta högre när båten är helt tom på lös inredning (samma detaljregler som vid vägning). Flyter aktern för högt måste man bygga in inredning, i enlighet med klassreglerna, eller fästa kompensationsvikter i aktern. Vi har mätt fem normala folkbåtar, men några fler bör mätas före definitivt beslut om flytmärkets exakta placering. Ett preliminärt mått är att flytmärket sitter på akterstäv, och är 5 mm högt vertikalt mätt. Överkanten ska vara 98,5 cm nedanför akterdäckets plan, mätt längs akterspegeln och akterstävens akre kant, tätt bredvid rodret. Om man ska ta hänsyn till olika vattens salthalter kan diskuteras. Det är nästan inom mätonoggrannheten. Men flytmärkets överkant kunde gälla för sötvatten (t ex Berlin), och nederkant för oceanvatten (t ex Sveriges Västkust).
2. En minimi- och max-vikt bör sättas på förpikens inredning. Förslagsvis mellan 16 och 24 kg, och med tyngdpunkt 0,6 till 1,0 m för om masten. Risk finns nämligen att uppfinningsrika viktsmanipulatorer tömmer förpiken på inredning för att få ner aktern till flytmärket. Och samtidigt centrera båtens vikt, som kan ge högre fart i sjögång
3. Reglerna ska börja gälla från 1. januari 2026.

Med hopp om en återgång till en bra entypsklass.

Anders Olsen och Pär Johanson.

olsen_anders@outlook.com johanson.par@gmail.com