

Folkbåtsnytt

Medlemstidning för Svenska Folkbåtsförbundet

Nr 1 2025



INNEHÅLL

Förbundet

Ordföranden har ordet 3

Flottiljerna

Ostkusten 4

Folkbåtspåkörare dömd 4

Skåne 5

Kappsegling

Svenskt mästerskap 2025 6

Trim, teknik och trivsamma tag 7

Teknik

Flytmärken och testmätning 9

Vad behövs för att vara med? 9

Historia

Entyp – lite historik 10

Redaktörer

Göran Svensson

Alexander Bratt

Per Hörberg

Omslagsfoto

Daniel Stenholm

danielstenholm.se

Ansvarig utgivare

Pär Johanson

Nummer 2 2025 kommer i mitten av oktober. Deadline är den sista september. Välkommen med ditt bidrag.



Foto: Daniel Stenholm

Så kontrollerar du dina röstjärn

På hemsidans avdelning Båtvård–Plastbåtar börjar det nu att finnas ganska kompletta artiklar om problem med röstjärnen och hur man byter röstjärn. Även om kölbultarna, men här skulle behövas fler artiklar. Du som har erfarenheter, skriv gärna om dina erfarenheter på hemsidan om det som kan vara till hjälp för andra seglare.



Här bara ett kort utdrag hur du kan kontrollera dina röstjärns-infästningar. Det handlar om de röstjärn som Folkebådcentralen monterade fram till cirka år 2000, och där de inplastade infästningarnas trä kan ha ruttnat, och bandjärnet rostat, då vatten läckt ner genom däcket längs röstjärnen. Du borrar helt enkelt hål halvvägs in i infästningarna vid röda märkena på bilden, och känner sedan med en spik eller potatissticka. Är träet torrt och fast är det ingen fara, och du kan lugnt segla vidare. Om det i stället är fuktigt och mjukt trä så bör du läsa vidare på hemsidan.

ANDERS OLSEN

FÖRBUNDET

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Jag sitter på tåget hem från Seglardagen i Göteborg och pustar ut efter två intensiva, men mycket inspirerande dagar. Det har varit fantastiskt att träffa seglare från hela Sverige, i alla åldrar och från alla tänkbara båtclasser — från unga talanger i OS-klasser med högt ställda mål till erfarna seglarrävar som fortfarande njuter av att trimma till exempel en neppure till seger i klubbkappseglingen.

Seglardagen 2025 bjöd på givande diskussioner om segling i alla dess former och om hur vi tillsammans ska utveckla svensk segling för att behålla vår starka internationella position. Extra glädjande var att parasegling och fritidssegling får en allt större tyngd i ambitionen att stärka visionen "Segling tillgänglig för alla". Det finns nu en tydlig målsättning att det närmsta året vidareutveckla organisationen, med ökat fokus på att stärka klassförbundens roll.

Det har verkligen varit en rivstart för mig som nyvald ordförande i Svenska Folkbåtsförbundet och jag vill börja med att rikta ett stort tack till årsmötet för förtroendet — jag ser fram emot att tillsammans med styrelsen göra mitt allra bästa i det lagarbete som väntar oss.

Jag vill också passa på att tacka min företrädare, Rolf Uppström, som med stort engagemang har lett förbundet under de senaste åren.

Segling och skärgårdsliv har varit en naturlig del av mitt liv ända sedan jag som liten sjöscout i Göteborg kryss-



sade mellan skären runt Brännö i en sprisegelriggad Bohusjulle. Sedan dess har det blivit mycket kappsegling, i allt från Laserjolle till 60-fotare på Engelska kanalen. Tillsammans med familjen har vi njutit av både kappsegling och skärgårdssegling i över 40 år med vår Mälar 30:a *Sjöyra*.

De senaste femton åren har jag också haft glädjen att vara en del av det fantastiska folkbåtsgänget. Att segla bankkappsegling i en entypsklass är en härlig upplevelse, särskilt i de stora internationella fält som folkbåten lockar till sig.

Efter årsmötet har styrelsen haft flera möten där vi fokuserat på årets SM, planeringen av SM 2026, samt vår dialog med NFIA och dess tekniska kommitté. Vi arbetar vidare med den motion som inkom till årsmötet gällande införandet av flytmärke i

klassregeln. Det innebär att vi stödjer de aktiviteter som NFIA genomför under 2025, med målet att samla in nödvändiga data för att på ett genomtänkt sätt kunna införa flytmärket. Mer om detta kan ni läsa i en separat artikel i detta nummer.

Vårt övergripande mål är att fortsätta utveckla och förtydliga klassreglerna för att säkerställa att folkbåten förblir den entypsklass vi alla uppskattar.

Nu ser vi fortsatt fram emot den kommande seglingssäsongen, som redan är i full gång! Framför oss har vi bland annat två stora höjdpunkter: SM i Kalmar och Guldpokalen i Hellestrup, Danmark.

Det finns också möjlighet att delta i Sessanpokalen, som i år seglas i Holland den 18–20 september. Tyvärr blir det dock ingen internationell regatta i San Francisco i år på grund av för få anmälningar.

Vid sidan av segling och kappsegling fortsätter vi också att arbeta med viktiga frågor som: Hur kan vi få klassen att växa? Hur får vi fler att upptäcka glädjen med att segla folkbåt, både som kappseglare och nöjesseglare? Och hur kan vi ytterligare stärka gemenskapen inom förbundet?

Vi vill gärna höra era idéer, tankar och frågor — det är tillsammans vi utvecklar och stärker folkbåtsklassen!

Jag ser fram emot att möta er på vattnet, på bryggorna, vid after sail och andra evenemang under året.

VI SES PÅ SJÖN!
PÄR JOHANSON

Sponsorer till SM 2025

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2025. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserat av att bli presenterad i *Folkbåtsnytt* under året och synas på Folkbåtsförbundets hemsida. Kostnaden för detta är endast 3000 kronor per år. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prisbordet. Tänk kreativt, kanske kan din gast, eller varför inte din granne vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna någon i styrelsen för ytterligare information.

FLOTTILJERNA

OSTKUSTEN

STOCKHOLMSSERIEN OCH ANDRA BEGIVENHETER

TEXT & FOTO: HOBBE WÄRNEGÅRD



Segelsporten lider fortfarande av ett fallande antal aktiva. Ytterligare ett tecken på denna tråkiga trend är att Lidingö runt i år på grund av svikande deltagarantal inte arrangeras med gemensamma starter – man väljer nu själv när man startar och uppföljning sker digitalt med GPS och telefon. Vi dammar därför av den ur covid-19 sprungna Lidingö halvböj! En lika lång distansbana längs Lidingös solsida med start och mål utanför

Vikingarnas Segelsällskap, som vi avslutar med en trevlig after sail. En gammal nyhet helt enkelt!

I övrigt bjuder inte säsongen på några fler nyheter. VSS är fortsatt folkbåtarnas origo i Stockholm, och förhoppningsvis kommer det bli lite spontana träningsdagar även i år. Det styr vi upp via Whatsapp, hör av dig om du vill dela gemenskapen där så bjuder vi in till gruppen!

Förutom distriktsmästerskap på Vikingaregattan blir det som förra året också en sprinthejg på VSS. Formatet är lite annorlunda och ganska likt Allsvenskan och Mästarnas mästare. Korta banor, många race och direktdömning på banan. Definitivt en helg som är värd att traila till Stockholm för!

Vi seglade förra året Lidingö Race för första gången i Stockholmsserien. En kappseglingsdag med tre korta race på en distansbana nära land med start i halvvind. Vi var nog alla överens om att förutsättningarna lämnade lite att önska. Men det är ju en kappsegling, och nog blev det tajta situationer och små marginaler precis som vanligt. Det slog mig i efterhand att vi förmodligen gjorde ett ganska stort intryck på alla andra som deltog i kappseglingen. Åtta stycken likadana båtar där alla seglar på en hög nivå – ja, då blir det roligt, och jag tror många av dem nog var lite avundsjuka. Jag tror att det var väldigt bra reklam för klassen till en publik vi nog inte nått ut till tidigare.

Kanske är det så vi ska fortsätta jobba, dyka upp i stort antal på lite nya ställen och helt enkelt visa vad det är de missar? En tanke bara...

FOLKBÅTSPÅKÖRARE DÖMD

TEXT: ALEXANDER BRATT

För några år sedan blev folkbåten *Hugolina* påkörd i Stockholms skärgård av en större motorbåt och nu har rätten sagt sitt.

Hugolina kom till oss i Stockholm 2012 efter en strapatsrik resa från Karlskronatrakten, vilket berättades om i *Folkbåtsnytt* 2012(2). Sommaren 2021 var båten ute och seglade i skärgården och blev påkörd av en motorbåt i hög fart utanför Sollenkroka. *Hugolina* sjönk direkt och en av de två seglarna ombord fick föras till sjukhus i ambulanshelikopter. Om detta rapporterades i *Folkbåtsnytt* 2021(2).

Det rättsliga efterspelet till incidenten tog tre och ett halvt år i två instanser och innehöll bland annat fotografering med en fjärrstyrd undervattensfarkost inför omgången i hovrätten. Hovrättsförhandlingarna hölls under hösten med stor folkbåtspublik.

I vintras förkunnades hovrättsdomen, vilket Ylva Bergman rapporterade om för *Tidningen Skärgården* 21 april 2025. Tingsrätten hade dömt motorbåtsföraren för grov vårdslöshet i sjötrafik och vållande till kroppsskada samt till böter och skadeersättning om totalt cirka

250 000 kronor plus ränta. Hovrätten fastslog domen men sänkte bötesbeloppet aningen.

Tidningen Skärgården skriver att det var det klarlagt att motorbåtsföraren hade väjningsplikt, att denne inte höll nödvändig utkik och inte framförde båten med sådan säker fart att åtgärder kunde ha vidtagits för att undvika kollision. Motorbåtsföraren "brast i gott sjömanskap", enligt rätten.

Även *tidningen Båtliv* har rapporterat om händelsen och domen i nummer 2025(2) och skriver att domen har vunnit laga kraft.

SKÅNE

FULL FART I SKÅNE 2025 (OCH 2026?)

TEXT & FOTO: MARTIN JOHANSSON



Flottiljen höll sedvanligt årsmöte med smörgåstårter i slutet av mars med nästan hälften av medlemmarna närvarande. Pehr Ola Pehrsson och Lars Gustav Dahl avtackades som ordförande respektive kassör efter många års trogen tjänst. Till ny ordförande valdes Anders Carlzon och i den nya styrelsen finns också Mats Sjöberg, Gustaf Björk, Kenneth Nilsson, Martin Johansson och Elisabet Rosenqvist. Elisabet är för övrigt nybliven folkbåtsägare och en av flottiljens få kvinnliga medlemmar. Vi hoppas på flera.

För några år sedan låg tyngdpunkten bland folkbåtarna i Ystad och Simrishamn och både svenska mästerskap och Guldpokalen har hållits i den delen av Skåne. Men nu seglar Limhamn upp som Skånes folkbåtscentrum och kan till sommaren räkna in 10–11 båtar. Det började spinna kring några få båtar för cirka fem år sedan och nu är Folkbå-

ten klassen man talar om i Limhamn. Så vad händer där?

Malmö Segelsällskaps torsdagsseglingar startar 1 maj och rullar sen på

hela sommaren. Folkbåten har egen start. Dessutom planeras för lättsam gemensam träning på söndagsförmiddagarna.

Guldpokalen går i Hellerup 2–6 juli. Det är bara några timmars segling från Limhamn och flera Skånebåtar förväntas delta.

Folkbåtens dag är en ny idé med syfte att pusha för klassen. Tanken är att samla ett tiotal folkbåtar i både trä och plast en lördag vid utrustningskajen i Limhamns småbåtshamn. Låta folk komma ombord och titta och snacka, ta en fika och kanske få möjlighet att provsegla senare under dagen. Idén håller på att utformas och datum ska spikas.

Den klassiska distansseglingen Saltholm runt går den 23 augusti och flottiljen ska verka för en lite kortare bana och egen klass för folkbåtarna. Missa inte tillfället att segla om den evigt vandrande halvmodellen för bästa folkbåt i Saltholm runt!

Den 30 augusti seglas Hakkebøf Race. Ett familjärt arrangemang som startade redan på 1980-talet och då gällde först i mål mellan hamnpirarna i Dragør. Sedan åts det dansk hakkebøf på Dragør kro. Mycket har hänt sen dess och seglingen har legat i träda ett tag. Men den startades om förra sommaren, fast då på en kort bana utanför Limhamn med efterföljande pizza på klubbryggan. Upplägget blir samma i år.

Svenska Folkbåtsförbundet har givit flottiljen klartecken att sondera terrängen för ett eventuellt svenskt mästerskap i Öresund 2026. Det finns en tidig diskussion med Segelsällskapet Pinhättan i Barsebäckshamn. Det skulle i så fall vara ett 60-årsjubileum, för Segelsällskapet Pinhättan arrangerade svenskt mästerskapet för oss 1966. Inget är spikat ännu men diskussionen går vidare efter påsk.



Elisabet Rosenqvist vaxar sin nya folkbåt.

KAPPSEGLING



foto: Daniel Stenholm (t. v.) & Alexandru Baboş (t. h.; CC BY 3.0)

SVENSKT MÄSTERSKAP 2025

Folkbåts-SM i Kalmar 6–10 augusti

Ett nytt år och ytterligare ett svenskt mästerskap. Om jag har läst på rätt så är det nu vårt 60:e mästerskap i nästan rak följd, förutom ett avbrott 2020 på grund av den attans covid.

Det vill säga: detta är ett jubileumsmästerskap och det måste ni bara köra!

Årets mästerskap seglas i Kalmar och arrangeras av Segelsällskapet Vikingarna Kalmar och basen för seglingarna är Stensö fiskehamn strax söder om stadens centrum. Banorna som vi ska segla ligger med kort utsegling alldeles utanför hamnen.

Allt praktiskt som lyft, påmastning et cetera sker direkt i hamnen, där det också finns möjligheter för tältning eller uppställning av husbilar.

Seglingarna startar med en övningssegling 6 augusti och seglas fram till lördag 9 augusti med söndagen som reservdag. Det planeras för 8 seglingar.

Det sociala är ju som alla vet en viktig del i samband med våra folkbåtskappseglingar. Allt finns med i detta arrangemang. Aftersail, Folkbåtsförbundets kväll och självklart en regattamiddag.

Fredagseftermiddagen/kvällen har med flit lämnats öppen för att alla ska ha möjlighet att besöka Kalmar stadsfest och den internationella matmarknaden som på sedvanligt sett dukas upp i stadsparken. Definitivt värt ett besök!

Vi räknar med och hoppas på ett stort deltagande med både plast- o träbåtar och säkert ett antal från några av våra folkbåtsseglande grannländer.

Välkomna till SM i Kalmar!

HANS TORLÉN
TÄVLINGSSEKRETERARE
070-517 09 49.

VI TACKAR VÅRA SPONSORER



LJUNGSKILE
0734-0522 33



FÖRSÄKRA
DIN BÅT HOS OSS!
SOM BÅTKLUBBS-
MEDLEM FÅR DU
RABATT!

Beräkna premie!



TRIM, TEKNIK OCH TRIV- SAMMA TAG

Tune-up i Kerteminde 2025

TEXT & FOTO: KARL-JOHAN ERICSSON

Folkebadssäsongen inleddes med stil den 12–13 april i Kerteminde, där en helg fylld av trim, taktik och teknik lockade både danska, holländska, tyska och svenska seglare till årets Tune Up. Under ledning av Theis Palm från North Sails och med Per Buch, Lars Krogh samt Bjørn Stephensen vid roddet för övningarna ute på bukten, fick deltagarna två dagar med fokus på fart, samarbete och förfinad känsla för folkbåten.

Vi – jag och mina två bröder Ulf och Rolf Ericsson – deltog som enda svensk båt med stor förväntan. Bara att sjösätta båtarna i Kertemindes nya lyftkranar var en upplevelse i sig, utrustade med digital våg. Solen sken, vattnet glittrade och hamnen var full av liv och aktivitet när folkbåtarna började göra sig redo för årets första riktiga genomkörare.

Lördagen inleddes med genomgång av dagens träningsupplägg. Theis Palm satte tonen med fokus på segeltrim, manövrer och båtbalans – kunskap som visade sig ovärderlig ute på vattnet. Med hjälp av en fölgebåt kunde man åka bakom seglarna för att studera detaljer och ge feedback i realtid – en riktigt bra metod för att se helheten.

Särskilt spännande var det att följa ett tekniskt experiment på den danska båten tillhörande Per Jørgensen. En GoPro-kamera hade monterats vid mastfoten för att filma mastens böjning under segling – ett perfekt sätt att koppla teori till verklighet. Under söndagen tog vi det ett steg längre: vi filmade hela träningen från luften med drönare, vilket gav ännu bättre överblick och en chans att verkligen se hur båtarna låg i vattnet. Flertalet starter, cirka femton stycken genomfördes där man ibland bara startade och vände och ibland rundade ett kryssmärke. Ett annat moment "Speedy Gonzalez" innebar att två båtar seglade bredvid varandra och den ena trimmade och den andra seglade orörd och efteråt diskuterade man vad som påverkat fart, bomuthal, focktrim etcetera.

Efter lördagens segling blev det klassisk moleøl på bryggan och därefter middag i klubbhuset. Där gick snacket livligt – om skotpunkter, styrbord/babord-situationer, men också om livet i stort. Det är något särskilt

med folkbåtsgemenskapen – både på vattnet och runt middagsbordet.

Söndagen bjöd på mer träning, mer trim och ännu fler insikter. När helgen avslutades med utvärdering och tack för denna gång var det med känslan av att både vi och båtarna var betydligt mer redo för säsongen än vi varit två dagar tidigare. I lasten tillbaka till Sverige fick vi med en ny mast till Donald och hans besättning från den alltid trevliga professor Bjarne Marcusens företag Folkemast.

Deltagaravgiften på 600 DKK per båt (inklusive moleøl och middag för tre personer) kändes mer än rimlig för allt vi fick ut av helgen. Tune Up i Kerteminde är helt klart något vi gärna återkommer till – och kanske nästa gång med ännu fler svenska båtar?

Stort tack till Theis Palm, Per Buch, Lars Krogh, Bjørn Stephensen och arrangörerna i Kerteminde Sejlklub för ett proffsigt och välordnat evenemang. Vi ses där ute – med vältrimmade segel!



Det syns när våra kunder är nöjda



Svenska
Seglarförbundet

Svenska Sjö

010-490 49 00
dygnet runt



www.svenskasjo.se

Beräkna din premie idag, och välkommen att kontakta oss om du har några frågor kring din båtförsäkring.



Välkommen att försäkra din båt hos oss

Svenska Sjö är specialister på båtförsäkringar och har som ambition att erbjuda våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi våra försäkringstagare direkt återbäring på överskottet.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla **de bästa båtförsäkringarna** och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Som medlem i Svenska Seglarförbundet **försäkrar du din båt extra förmånligt**, utöver andra rabatter såsom förarintyg.

Sedan 1967 har vi tryggt båtägare och båtklubsmedlemmar i hela landet, så nästa gång när vinkar, är det kanske en i gänget.



Svenska Sjö är stolta över att vara ägda av riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi det svenska båtlivet.

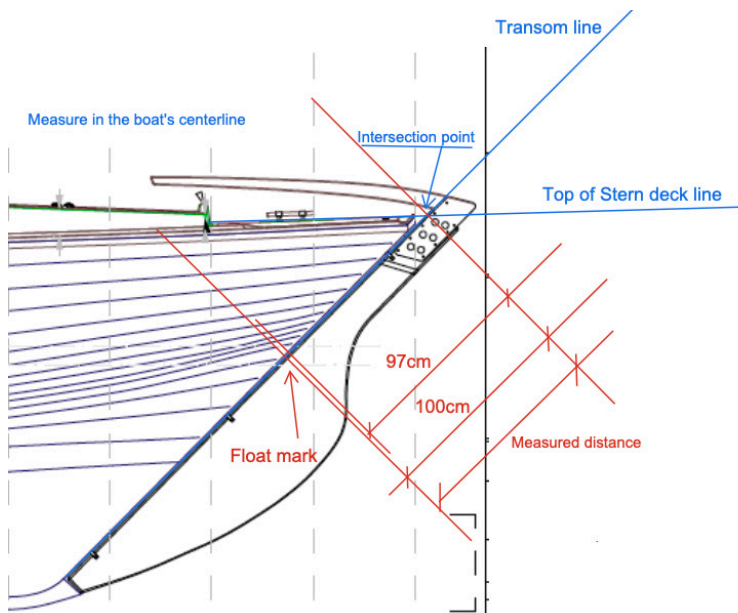


Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

INFORMATION FRÅN NFIA

FLYTMÄRKEN OCH TESTMÄTNING



Styrelsen i Folkbåtsförbundet har tagit emot information och återkoppling från styrelsen i NFIA avseende viktfordelning samt utredningen kring införande av flytmärke.

Som bekant har frågan om viktfordelning i folkbåten varit en prioriterad punkt på NFIA:s agenda under vintern. Detta arbete har sitt ursprung i det svenska förslag som togs fram under hösten och sedan antogs vid den svenska årsstämman. Förslaget har därefter diskuterats vidare på internationell nivå vid mätmansmötet i februari samt vid internationellt möte 20 mars. Ytterligare information återfinns på NFIA:s hemsida (april 2025) folkboat.com/april-2025/ samt i protokoll från tidigare styrelsemöten. Till exempel skriver NFIA:

One way to see if the weight distribution longitudinally on the boats is consistent with each other is to place a float mark on the transom. Where such a float mark should reasonably be placed on the transom can be determined based on practical measurements from a significant number of boats. Setting the float mark too tight does not benefit the Nordic Folkboat class. The goal for the float mark is to be positioned so that a boat normally has no problem to maintain the float height.

I enlighet med de överenskommelser som nåtts vid dessa möten, har NFIA Technical Committee nu upprättat tekniska instruktioner som tillställts styrelserna i de nationella förbunden (se fil på folkboat.com/wp-content/uploads/2025/04/Instruction-Float-

[Mark-Test-2025-Nordic-Folkboat .pdf](#)).

Det handlar om att mäta akterns flytläge relativt två referensflytmärken vilka appliceras på akterspegeln i enlighet med mätinstruktionen.

De nationella förbunden har också instruerats att säkerställa tillräcklig kapacitet för att, i samband med vägning, genomföra mätningar av flytläge på minst 20 procent av de deltagande båtarna, valda genom slumpmässigt urval. Därtill ska de tre högst placerade båtarna från föregående år mätas, förutsatt att de deltar, vid såväl nationella som internationella mästerskap såsom Guldpokalen och Sessanpokalen.

Resultaten från dessa mätningar ska skickas in efter varje genomfört evenemang, och senast den 1 oktober, till NFIA Technical Committee. De insamlade data kommer att analyseras och utgöra underlag för hur ett införande av flytmärke i klassregeln kan göras på ett strukturerat och välgrundat sätt.

NFIA:s styrelse understryker att man inte upplever någon akut kris inom klassen. Folkbåtsförbundets styrelse delar denna bedömning, men vill samtidigt framhålla vikten av att proaktivt hantera och undanröja eventuella rykten. Det är av största betydelse att vi gemensamt värnar om vårt arv och förvaltar den klassiska folkbåten med omsorg och eftertanke. Vi är glada att konstatera att majoriteten av våra seglare känner stolthet över vår entypsklass och följer klassreglerna med respekt och noggrannhet.

Vid frågor eller behov av förtydliganden är ni varmt välkomna att kontakta oss i styrelsen.

LENNART MAGNUSSON
TECHNICAL CHAIRMAN NFIA

VAD BEHÖVS FÖR ATT VARA MED?

Detta behövs för att få delta i SM och Guldpokalen (med reservation för ändringar av Seglarförbundet eller arrangören).

	GP	SM
Mätbrev (svensksegling.se)	✓	✓
Röd NFIA-knapp i segel	✓	✓
Inmätt segel (Blå knapp, stämpel eller klisterlapp i seglet)	✓	✓
Ägaren medlem i Folkbåtsförbundet	✓	✓
Ansvarig ombord tävlingslicens		✓
Besättningen medlemmar i klubbar anslutna till Seglarförbundet		✓



ENTYP – LITE HISTORIK

TEXT: ANDERS OLSEN; FOTO: OKÄND (SM 1965)

Så har det åter hettat till om vår entypsklass. Igen! Mer om detta på annan plats i tidningen. Men kanske kan lite historik om regeltänkarnas bemödanden genom tiderna vara av intresse. Det sägs ju att man ska lära av historien.

Undertecknad har följt det hela i 60 år nu, och tidvis varit aktiv i att försöka behålla vår kära folkbåt som en entypsklass. Detta bland annat i egenskap av ordförande för Svenska Folkbåtsförbundet under två perioder. När båten har utvecklats med nya material, blir det extra komplicerat att slå vakt om entypstanken. Från bomullssegel till plastsegel, från träbåt till plastbåt, från trämast till plåtmast, från träroder till plastroder, och allt i olika kombinationer. "Gentlemän seglar entyp" brukar jag säga, och visst är det en fin princip att alla ska ha lika snabba båtar när man tävlar. Samtidigt är det extra komplicerat med folkbåten eftersom den ger utrymme för så många olika material, och så många olika detaljlösningar. Men detta är en kvalitet i sig, som också är

värd att slå vakt om. Det ger båtarna personlighet – de blir inte bara plastprylar.

Några träbåtsepisoder

Först några korta tillbakablickar på träbåtstiden. På 40- och 50-talet blev det problem med att en del båtar hyvlade ner bordskanterna så att båten blev mer som kravellbyggd än klinkbyggd. Stort rabalder. Så infördes mått för detta, och idag har vi maximimått på snedhyvlingarna i klinkarna. Hur man gjorde med de nedhyvlade båtarna är idag oklart, kanske fick de limma på klinkar igen.

Sensmoral: Stoppa sådana epidemier så snabbt som möjligt innan de sprider sig.

Så kom dragsmarkarna något årtionde senare. Ett av varven i Drags-

mark på västkusten, vars namn inte bör nämnas, byggde folkbåtar med nästan helt uträttat språng. På så sätt fick de ner fören och aktern, och vattenlinjen blev en decimeter längre, vilket gav en högre toppfart.

Ritningarna har ju inga toleranser angivna, och det vore säkert tufft för mätmännen att vägra godkänna båtarna. Efter en tid blev de mycket populära bland de hottaste kappsegelarna, och det blev omöjligt att bedöma om det berodde på båtarna eller besättningarna när de vann kappseglingar. Personligen tror jag inte de var så mycket snabbare eftersom de sannolikt fick lite större våt yta än normala folkbåtar.

Sensmoral: mätmän måste vara tuffa och modiga.

Minimivikten

Plastfolkbåtar hade byggts i San Francisco sedan något år när Erik Andreassen med kompanjon i Kerteminde ville börja bygga plastfolkbåtar. Ett seriöst företag helt klart. Stor entusi-

asm, och det hela blev ju också mycket bra. Detta efter att Gustav Plym i Skandinaviska Seglarförbundet krävt att en del inplastat trä skulle tas bort. Detta var cirka 1976, och produktionen skulle starta till hösten. Alla insåg dock att det nu måste införas en minimivikt i klassen eftersom plastbåtar kan byggas mycket lättare än träbåtar.

Detta var långt innan NFIA bildades, och ett Vilda Västerlän rådde i den nästan obefintliga internationella klassorganisationen. Skandinaviska Seglarförbundet hade bara möte en gång om året, och sysslade nog mest med lite mer övergripande frågor. Så hur beslut fattades är fortfarande en viss gåta för mig. Försök gjordes att ha internationella möten i samband med Sessanpokalseglingarna, men då blev det alltid mer fest än möte, trots seriösa försök till viss ordning. Gud ske lov för NFIA!

Men när nu plastfolkbåten var på gång vägdes 30 träfolkbåtar på SM i Lysekil, och sju stycken i Västervik. Och i Danmark vägdes cirka 10 träbåtar. Det var stor spridning, mer än 200 kg mellan lättaste och tyngsta båten. Och de danska båtarna var generellt lite lättare än de svenska. Danskarna har alltid byggt folkbåtar mer som yachter, medan svenskar har byggt mer som fiskesmackar.

Lite knepigt att hantera detta. Men en regnig höstdag samlades dock fyra vise män i Köpenhamn för att fatta beslut. Det var undertecknad och Västskustens Folkbåtsklubbs Lasse Larsson från Sverige, Dansk Folkebåtsklubs ordförande Christian Maaigaard och en tysk representant. Det var nära att det blivit olika minimivikt i Danmark och i Sverige, men lyckligtvis kompromissade vi oss fram till en gemensam minimivikt.

En knäckfråga var hur vi skulle hantera det fåtal träbåtar som hamnade under minimivikten, och plötsligt skulle tvingas lägga in blykompensationsvikter i sina båtar. Och hur



skulle det hela genomföras till nästa sommar – vågar och kranar växte ju inte på träd. Så en "inredningsmetod" infördes också som en alternativ övergångsbestämmelse, med en massa minimimått på inredningen. En i längden omöjlig metod, men för att göra övergången smidigare fungerade det. Den intresserade kan läsa på hemsidan, *Folkbåtsnytt* 1982(1) om detta.

Och idag tar vi minimivikten för en självklarhet. Samtidigt noterar man vad som händer när man inför en sådan bestämmelse. Plötsligt tycker alla att det är en katastrof om man ligger något 10-tal kilo från minimivikten. Detta trots att till exempel bottenfinishen har betydligt större fartpåverkan, och även flytläget (viktdistributionen) har minst lika stor betydelse.

Sittbrädorna

På SM i Vadstena cirka 1980 dök plötsligt båtar upp med sittbrädor på skarndäck som underlättade burkningen. Vad är nu detta? Hjälpmedel har ju alltid i huvudsak varit förbjudet i folkbåtsklassen och är en het fråga. Erik Andreassen försvarade sig med att det bara var "old man's seat" som gjorde baken mindre öm. Viss diskussion. Frågan som ju måste ställas i sådana här lägen är: Vill vi ha detta? Svaret blev ja denna gång. Men maximimått på längd, bredd mm måste ju införas, vilket skedde. Och de som hade större fick rätta till sina.

Rodren

I början av 2000-talet dök båtar upp med ett "ballongroder". Det var

runt en decimeter tjockt, och lyfte upp aktern så att båten blev något snabbare. I klassregeln sedan träbåts-tiden bara ett minimimått på roder-tjockleken. För vem ville ha ett tjockare ekroder? Men efter att plastroder blivit godkända kom något ljushuvud på denna lucka i reglerna. Ville vi ha sådana

roder? Svaret blev nej. Och så fick vi mäta ett antal normala roder för att införa en maxtjocklek på roderen. En del båtar hade IF-båtsroder, vilka mätte in, och var 46 mm tjocka. Så en maxtjocklek infördes på 50 mm, och lugnet lägrade sig åter.

Sensmoral: Att några blir sura för att de måste återställa sina uppfinningar är något som tyvärr ibland måste accepteras om en entypsklass ska kunna upprätthållas.

Heja NFIA!

Ja, det här var några historiska exempel på bryderier för vår entypsklass. Ser man till andra äldre båtklasser, så tycks de ha haft liknande erfarenheter. Intressant är drakarnas och sniparnas införande av en swingtest. Då hissar man upp båten i en särskild adapter och bestämmer vikt, flytläge i längsled, och eventuell viktcentrering, det senare genom att gunga båten. Det hela måste ske i vindstilla förhållanden inomhus, och är en bra, men resurskrävande metod, som jag hoppas vi slipper ta till i folkbåtsklassen.

Vi bör ju alla hjälpas åt att jobba för att vår kära folkbåtsklass ska fortleva som en bra entypsklass. Men det har alltid gjorts försök att skapa sig en lite snabbare båt än vad avsikten med regelverket är, och det kommer säkert att göras nya försök i framtiden. Det är omöjligt att förutse allt som kan hända och gardera sig för det i klassreglerna. Därför är det mycket bra att vi nu har NFIA, vars viktigaste uppgift bör vara att vid behov kraftfullt vårda entypstanken.

BLI MEDLEM I SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem – kom med i vårt gäng! Då får du denna tidning två gånger per år och får veta vad som händer i folkbåtsvärlden, kappsegla folkbåt, delta på våra träffar och stötta folkbåtssegling och folkbåtarna i största allmänhet.

Enklast blir du medlem via vår hemsida folkbat.se under Förbundet – Bli medlem
Årsavgiften är 300 kronor till plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet

Välkommen!

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande

PÄR JOHANSON
Norrstigen 24
181 30 Lidingö
073-042 15 15
johanson.par@gmail.com

Vice ordförande & teknisk ansvarig

LENNART MAGNUSSON
Näsets Vinkelväg 12
421 66 Göteborg
070-860 99 00
lennart.magnusson@me.com

Sekreterare

LARS WRAMNER
Eklandagatan 1
412 55 Göteborg
076-002 19 89
larswramner@gmail.com

Kassör & medlemsregister

GÖRAN SVENSSON
Heleneborgsgatan 44B
117 32 Stockholm
070-592 01 26
svensson@gs-elektronik.se

Måttchef

GUNNAR BONTHELIUS
Pilgatan 24, lgh 1201
112 23 Stockholm
070-812 96 66
gunnarb52@outlook.com

Tävlingsansvarig

HANS TORLÉN
Sjökvarnsbacken 12
131 71 Nacka
070-517 09 49
hans@torlen.se

Medicansvarig

KARL-JOHAN ERICSSON
Industrigatan 2
546 71 Mölltorp
070-248 25 20
karl-johan.ericsson@ahlstrom.com

KONTAKTPERSONER

FLOTTILJERNA

Halmstad

LARS EVALDSSON
070-814 55 78
lars.evaldsson@telia.com

Ostkusten

HOBBE WÄRNEGÅRD
073-598 99 13
hobrik@hobrik.se

Skåne – Malmö

ANDERS CARLZON
040-15 45 19
anderscarlzon@icloud.com

Skåne – Ystad

PEHR OLA PEHRSSON
070-857 76 09
pehr.ola.pehrsson@telia.com

Västkusten

ROLF UPPSTRÖM
073-405 22 33
rolf.upp@gmail.com

TEKNISKT

NFIA technical chairman

LENNART MAGNUSSON

Förbundsmätmän (se hemsidan för kontaktuppgifter)

PER LINDELL (GÖTEBORG)
PEHR OLA PEHRSSON (YSTAD)
JOHAN TUVSTEDT (TÄBY)

FOLKBÅTSNYTT

svensson@gs-elektronik.se

GÖRAN SVENSSON
ALEXANDER BRATT
PER HÖRBERG

FOLKBAT.SE

webb@folkbat.se

ALEXANDER BRATT

Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) är en ideell organisation som har till ändamål att tillvarata svenska folkbåtsseglares intressen i och utanför Sverige. Förbundet är uppdelat i regionala flottiljer som ska verka lokalt för sina seglare. SFF är anslutet till Svenska Seglarförbundet (SSF) och till folkbåtsseglarnas internationella organ Nordic Folkboat International Association (NFIA).