

OM ARBETET MED KLASSREGLERNA

Bakgrund. Vid årsmötet 2002 diskuterades hur RB111 skulle bli mer uppmärksammas som båttyp. En väg var att ansöka om medlemskap i Svenska Seglarförbundet och därmed få plats i tidningen Segling samt att få en länk till vår hemsida. Kostnaden, ca 1 000 kr för medlemskap bedömdes som acceptabel.

Medlemskapet förutsätter dock att vi har klassregler. Detta visade sig en bit in i arbetet vara lite mer komplicerat än vad vi från början hade trott. Ska t.ex. riggen kunna ändras så att bommen kommer 5 cm högre så att den inte går in i sprayhooden? Ska den som vill pröva att spackla kölen till en bättre profil kunna göra det utan att bryta mot regel om standardutförande? Ska någon, inte minst av säkerhetsskäl, få använda spinnakerbom av kolfiber som väger mindre än hälften än aluminiumbommen, ska man kunna bygga om inredningen osv.

Klassreglernas syfte. För att ta ställning i alla dessa frågor fick vi fastlägga vägledande mål för reglerna. Det vi fann ligga i medlemmarnas och klassens intresse är *att stärka RB111 som välseglande cruisingbåt*. "Cruisingbåt" betecknar en båt som är ändamålsenlig för turer och långsegling. Det markerar också att det inte är fråga om en "racing" klass. "Välseglande" för att det finns många s.k. cruisingbåtar som inte seglar särskilt bra. "Stärka" för att båten ska kunna fortsätta att utvecklas så att den blir ännu bekvämare och snabbare. Reglerna får alltså inte hämma utveckling, men de måste samtidigt bevara båten som en entydig klass, där man kan kappsegla på lika villkor.

Dyra material. Diskussionen om "exotiska" eller exklusiva material rymde flera ställningstaganden. Erfarenheter från hittillsvarande kappseglingar visar att besättningsfaktorn är mycket viktig. Det har inte heller funnits tendens till extrema material. Man kan göra bedömningen att ingen för närvarande är beredd att spendera 180 000 kr på en kolfibermast som lätt går sönder. Skulle emellertid avarter uppträda så kan klubben som regelförvaltare alltid förbjuda dessa, och detta hot kan vara tillräckligt för att bromsa kostsamma experiment. Däremot att spackla en köl till rimlig kostnad eller pröva ett undanvindssegel som är mer lättskött än spinnakern på segelsemestern, måste vara tillåtet. Segelmakare hävdar t.ex. att en gennacker som avviker från LYS-standard skulle vara bättre för RB111.

Kopplingar till LYS och andra regler. Förhållandet till andra regler har också beaktats. Vår klassregel får inte skapa onödiga handikapp i förhållande till t.ex. LYS eller ORC Club Rule. Dessa regler utgår dessutom ifrån våra klassregler när sådana finns. Vitsen är ju att den RB111-seglare som vill segla i dessa klasser ska ha hjälp av våra klassregler att nå bra resultat. Tillåter vi t.ex. en profilmöbäddad köl, så tillåts den också i andra regler. Annars skulle den, strikt regelmässigt, kräva ett särskilt mätbrev som automatiskt höjer handikappet. LYS t.ex. är utformat för att motverka avvikelser från klassregler genom att bestraffa dessa, och avvikelser från LYS-data, om inte klassregler finns.

Prövning av nuvarande standardmått. Vi har fått rådet att inte snegla på LYS när vi gör klassregler.

"Skapa i stället regler för en båt som gör att ni trivs så bra som möjligt med båten", har man sagt. Skulle båten då bli så snabb att ni får höjt LYS, så är det ju för att den i praktiken har visat sig bli bättre än förut. Det är ju bara bra! Vi har lyssnat till detta råd. Men det man kan ändra på måste ligga inom det som relativt enkelt kan förändras. Segelmått är ett exempel. Två ledande segelmakare har oberoende av varandra fått svara på om våra begränsningsmått för segel skulle kunna ändras till det bättre. Svaret har varit nej, men med undantag av gennackern. Där menar man att en modernisering sker och att vår klassregel skulle kunna tillåta en bättre gennacker. Det är ett flexibelt och segel som är mer familjevänligt än spinnakern, och därmed bättre för cruising. Här föreslås därför nya mått.

Klassregler skapar frihet. Här kommer en viktig poäng in för oss. Genom att tillåta förbättrande åtgärder i klassreglerna så blir dessa införlivade i LYS. Men om åtgärderna i praktiken vid kappseglingar där RB111 deltar skulle visa sig vara så effektiva att det uppstår orättvisa så kan LYS-talet höjas. Nu tror vi inte att detta är sannolikt. Båten är f.n. med största sannolikhet tyngre än vad som anges i LYS. Små förbättringar skulle därför kunna accepteras med att båtens officiella vikt höjs i LYS. Skulle emellertid det osannolika inträffa att någon/några båtar skulle gå och vinna det mesta, så att LYS-talet höjs, kan RB111-ägare bara jubla. De har nämligen fått en skaplig höjning av värdet på sin båt som har blivit mer eftertraktad och som får mer uppmärksamhet.

Säkra framtiden. Med detta tangerar vi också en fråga som är avgörande för klassens långsiktiga existens. Om RB111-ägare vill förbättra sin båt enbart av skälet att den blir trevligare att segla, så är det lätt att den förlorar status som RB111, om klassregler inte finns som möjliggör detta. Exempel: det går inte att höja bommen 5 cm om inte klassregeln tillåter detta om man vill segla i LYS. Ska man kappsegla med en sådan ändring, nästa ägare vill kanske det, så krävs det mätbrev som kostar varje år och man får ett LYS-tal på 1,21 i stället för 1,20. Den lilla bekvämligheten kan bli ganska dyrbar.

Nu menar vi att sådana avvikelser från standard som inte är prestandahöjande ska kunna göras av bl.a. trivsel och bekvämlighetsskäl. Är inte detta möjligt försvinner entypsklassen eftersom allt färre båtar med tiden motsvarar den ganska rigida standardreferens (~ som båten tillverkades) som sätts av LYS-regeln.

Tillåten trimning. Vissa prestandahöjande åtgärder måste av dessa skäl tillåtas. Det är inte rimligt att "förbjuda" sådana förbättringar som bidrar till bättre och bekvämare seglingsegenskaper under semestern. T.ex. segel- och kölutformning. Dessa förbättringar tar man sedan med till kappsegling.

Segel. Beträffande segel så föreslås fritt material med följande argument. Definierar vi vissa material så är alla andra förbjudna. Förbjuder vi vissa material så dyker det upp likvärdiga, men med andra benämningar, och då är dessa tillåtna. Vi har inte möjlighet att bevaka detta. och LYS har heller ingen materialbegränsning.

Rigg. Riggen bestäms endast med längdmått men inte med profilmått. Enligt tidigare resonemang bör den som om tio år råkar ut för mastbrott kunna få använda

då bästa profil som är tillgänglig. Att söka efter en gammal profil som kanske inte längre tillverkas är orimligt. Om den tunga storbommen kan bytas mot något lättare, så vore det en säkerhetshöjande åtgärd som inte bör motverkas. Samma gäller för spinnakerbommen.

Materialutveckling allmänt. Vi menar att man måste räkna med att alla material utvecklas och när någon ska ersätta eller renovera ett segel, en bom eller något annat, så vill han/hon ta det mest funktionella som då finns med hänsyn till pris. Detta bör klassregler inte försöka förhindra, även om det kanske temporärt uppstår en liten fördel för den som har det senaste. Nya material medför också att man kan göra saker som inte tidigare var möjligt. T.ex. större akterrundor på storsegel med genomgående lattor. Skulle våra klassregler förhindra sådan utveckling skulle de resultera i motsatsen till vad vi eftersträvar.

Sportslig segling. Vi menar att RB111-seglare har valt en båt för dess fina seglingsegenskaper, dess utseende och utrymmen. Kappsegling har knappast varit något primärt, utan mer som ett tilläggsvärde. Man vill ha seglingens frihet också när det gäller utformningen av den egna båten. Förslaget till klassregler syftar till att främja denna frihet. Förslaget inrymmer t.ex. minsta möjliga regler om båtens inredning, motor mm.. Där menar vi att ett sportsligt omdöme ska råda vid kappsegling, i förhoppning om att motsatsen aldrig ska behöva komma upp till prövning.

Avvikande RB111:or. Några RB111:or har modifierats i bl.a. rigg och köl så att de inte motsvarar standard enligt LYS-datablad. Om dessa båtar ska delta i en LYS-kappsegling så krävs det ett särskilt mätbrev där LYS-talet kan höjas med en eller flera procentenheter. Självklart ska dessa båtar vara välkomna i RB111-kretsen, även om de får kappsegla på andra villkor.

Nyproduktion av RB111. Styrelsens grundinställning är att det vore utomordentligt glädjande om en produktion av RB111 kan komma igång och att klubben också bör stödja detta. Men det finns en del argument mot att en nyproduktion verkligen kan komma igång. Situationen kan liknas vid den som tidigare har rått på villamarknaden. Nämligen att priset för nyproduktion har varit så mycket högre än på begagnatmarknaden, att man helt enkelt inte byggde nya villor under en period. En ny RB111 värderas kanske inte av marknaden till mer än begagnatpriset (cirka 500 000 kr) + 50%, vilket kanske inte möjliggör produktion. Det bästa stöd vi kan ge en nyproduktion av RB111 är förmodligen höjda andrahandspriser på våra båtar!

Ett annat argument är att RB111 är en tekniskt och produktionsmässigt äldre båt som i nyproducerat skick kan få svårt att konkurrera med nykonstruerade båtar i samma prisläge. Nybåtköparen jämför vad han får för sina pengar, och då kan en gammal konstruktion ha svårt att hävda sig. Kanske det är detta förhållande som påverkar andrahandspriset.

En ny båt som inte är en RB111? En mellanväg för en producent kan vara att modernisera upp skrovet med t.ex. akterförlängning och infälld badplattform. Man kanske också kan göra stora materialvinster med ett

annat produktionssätt så att skrovet blir lättare och materialkostnaden lägre. Med ett lättare skrov kan segelytan ökas och snabbheten ökas till kanske LYS 1,22. Men ett lättare skrov är inte en RB111. Det är helt enkelt en annan båt som inte kan mäta in i klassen och som heller inte får samma LYS. Men - denna fråga blir kanske aldrig aktuell.

Fortsatt hantering av förslaget till klassregler. Alla medlemmar får förslaget för läsning och med möjlighet att fråga och kommentera. I arbetet med klassregler har vi själva fått lära att det finns mycket i denna regelvärd som man kan ställa frågor om. Svar och synpunkter behandlas av styrelsen som utarbetar ett förslag till Svenska Seglarförbundet som i sin tur kan ha ytterligare krav och synpunkter. Ett råd som vi har fått av många är att de regler som nu skrivs inte är skrivna i sten. De kan alltid ändras. För att inte stupa på att nå det perfekta, så är det styrelsens ambition att åtminstone komma i mål, även om det bara blir med det nästan perfekta.

/HH