

Medvind

Nr 4 2019

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB • IF-KLUBBEN I DANMARK



LAGA GLAPPANDE RÖDER
75 DAGAR I EN IF
HÅRD VIND OG FRI BADNING



REDAKTION

MEDVIND
DALEN 110
442 73 KÄRNA

ANSVARIG UTGIVARE
KARIN HÄRDING
TEL: 076-618 36 44
KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE

REDAKTÖR
PER OSVALDS
TEL. 031-41 61 03
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

LAYOUT
KÄJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK
EXAKTAPRINTING

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
GRAHAM PINKNEY



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET.....3

ÅTTE KJAPPE I LENS.....4

FORMANNENS HJØRNE.....5

NM I KULING.....6

DM I LYNETTEN.....8

PRYDAMARI.....11

IF-BOATS IN UK.....12

SM-FART PÅ EN GAMMAL IF?.....13

IF PELICAN IN SOUTH AMERICA.....14

75 DAGAR I INFINIT.....16

GLAPPANDE RODER OCH ANDRA LÖSNINGAR .18

JÄMT OCH SPÄNNANDE PÅ SM 2019.....21

IF-BÅTKLUBBARN.....22

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET ORDFÖRANDE KARIN HÄRDING DALEN 110 442 73 KÄRNA MOBIL: 076-618 36 44 KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE VICE ORDFÖRANDE LARS GRADEN MOBIL: 0 7 0 5 - 4 5 46 94 VIOLABOATS@GMAIL.COM KASSÖR FREDRIK WIGELIUS MOBIL: 0768-30 71 84 FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM SEKRETERARE JOOP SOMHORST MOBIL: 0723-71 61 80 JOOP.SOMHORST@GMAIL.COM OSTKUSTEN MARTIN RUNDSTRÖM MOBIL: 0707-33 96 96 MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM SYDKUSTEN MAREK JANIEC MOBIL: 0768-81 79 23 MAREK@JANIEC.SE VÄSTKUSTEN FREDRIK HANSSON MOBIL: 0763-98 88 63 FREDRIK.HANSSONSMAIL@GMAIL.COM	REDAKTÖR MEDVIND PER OSVALDS TEL HEM: 031-41 61 03 MOBIL: 0707-61 25 58 PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE WEBMASTER JOHAN WINBERG MOBIL: 0704-183795 WEBMASTER@IFBOAT.SE TEKNISK ANSVARIG GÖRAN EJDELING TEL HEM: 031-28 80 22 GORAN@EJDELING.SE NORSK IF-BÅTKLUBB MORTEN MERO ENGERJORDET 12 NO - 1365 BLOMMENHOLM T E L : + 47 9507 3714 FORMANN@IFKLUBBEN.NO IF-KLUBBEN I DANMARK NIELS FLANDRUP TVÆRAGER 78 DK-2670 GREVE TEL: +45 30 66 9178 FORMAND@IF-KLUBBEN.DK IF-BÅT PÅ INTERNET WWW.IFBOAT.SE WWW.IFKLUBBEN.NO WWW.IFKLUBBEN.DK WWW.IF-BOOT.DE WWW.MARIEHOLMVERENINGING.NL WWW.IFBOAT.UK	ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND TYSKLAND DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN- VERENIGUNG MARTIN MEYER WINDSCHEIDSTR. 17/2 DE-10627 BERLIN TEL: +49 172 323 22 73 IFBOOTFLOTTE@IF-BOOT.DE HOLLAND NEDERLANDSE MARIEHOLM VERENIGING BIJENMEENT 32 NL-1218 GC HILVERSUM TEL: +31 357 731 445 SECRETARIS.NMV@ MARIEHOLMVERENIGING.NL ENGLAND S T. MAWES SAILING CLUB MARIEHOLMS FLEET FLEET CAPTAIN ALAN MACKLIN T E L : + 44 771 734 8986 ALANDMACKLIN@GMAIL.COM AUSTRALIEN FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA C/O STAFFORD WATTS 113 CARABELLA STREET AU-2061 KIRRIBILLI, N.S.W. TEL: + 61 425 214 737 WATTS_SJ@HOTMAIL.COM
--	---	--

Ordföranden

H A R O R D E T

 **KÄRA IF-SEGLARE.** Välkomna till ett färskt nummer av Medvind. Här kan man fördjupa sig i detaljer som bara andra IF-seglare finner samma fröjd att gräva ner sig i. Som hur man lagar rodertapparna eller maximerar stor-skotets funktion.

Vi får också en sedelärande historia om ett team som sålde sin IF-båt som de vunnit SM med 2015. Efter tre år som IF-lösa så stod de inte ut längre utan köpte och renoverade en gammal IF på ett halvår, och det var inte långt ifrån att de vann SM 2019. De blev trea med en poängs avstånd till ettan. Detta bevisar att man aldrig ska sälja sin IF och att man kan köpa en gammal båt och vara med i SM-toppen om man är en skicklig seglare som knäckt koden. Skroven är så lika, och så bra.

Det är också roligt att SM-fältet är så tigt hela vägen, vill man ha intensiv entypsegling med kölbåtar kan det inte bli jämnare fält. Man får slita och kämpa och ha roligt även i striden om den näst sista platsen. Båten är ju märkligt nog lika enastående till familjesegling vilket några av våra medlemmar berättar om här. De gjorde en riktig långsegling från Halmstad till den åländska skärgården, man kan helt enkelt bosätta sig i sin IF hela semestern och lyckan är total.

Jag har också fått in några trendspaningar; ”fler och fler i

branschen säger sådär i förbifarten att - det är roligt att IF-båten blivit så het igen”. Att båten är så vacker i sina linjer så att ett habegär väcks är det många som vittnar om, från Kazakstan till Uruguay. I det här numret får vi en detaljerad skildring av hur en sådan förälskelse kan leda till ett jätteprojekt och hur man passar in en IF i en liten stålcontainer utan öppningsbart tak.

Sensommar 2020 planeras en första internationell regatta med IF-båtar, i Cornwall, med team från sex länder, Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Holland och Storbritannien. Jag återkommer med mer detaljer i nästa nummer! Stay tuned!

Jag önskar er en härlig vinter då ni kan smida planer för era kommande IF-äventyr!

Ta gärna många fina bilder och skriv ett reportage och skicka till Medvind, för det här är Din tidning.



Karin Hårding, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

 **DEAR IF-SAILORS.** Please enjoy the most recent issue of our magazine Medvind, intended for all IF-lovers. Here you will find details about exactly how to repair the rudder pintles and how to fine tune the sail trim.

A team share their story of how they made the horrifying mistake and sold their IFboat. After three years of sorrow they just had to buy another old hull, renovate it, and were one point from winning the National Championship 2019. This shows again how similar and how good the old hulls are, and that a good team can win SM in almost any boat.

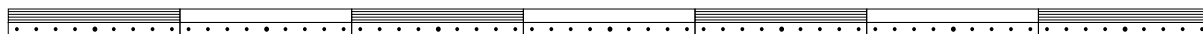
Another story describes a long-distance cruise where a couple lived for 75 summer days in their IF and discovered the beautiful archipelago between Finland and Sweden in the Baltic Sea. They also report that their marriage is strong-

er than ever, so that can be another aspect of IF sailing to consider.

From the international IF-community I can report that we have formed a working group with representatives from Denmark, Sweden, Norway, Germany, the Netherlands and the UK. The grand plan is to arrange an international IF regatta in Cornwall September 2020. I will tell you more about this in the next issue of Medvind. Stay tuned!

I wish you a cosy winter filled with planning of new adventures with your IF.

And do not forget that you are always welcome to submit your story and nice high resolution photos to Medvind. This magazine belongs to us all and we make it together.



ÅTTE KJAPPE I LENS

Noen liker å gå litt mot strømmen og se nye muligheter selv med en klassiker. Arne Kverneland har virkelig tatt dette et godt stykke videre med sin originale djunkerigg på sin IF. Det er vel liten tvil om at det ikke er i henhold til klassereglene, men seilgleden med IF'en er vel neppe mindre av den grunn! Som en av «Vestlandsseilerne» har han stor glede av gode vindforhold og benytter ofte muligheten til å komme seg utpå!

 *Hvor gammel var du da du begynte å seile?*

16 (1970!). Riggert familiens færing med selvlaget spriseil. Avanserte snart til Grimstadjolle, osv...

Hvorfor seiler du IF?

IF-en har lenge vært på min må-ha-liste. Hadde tidligere seilt mannskap på både Nordisk FB og IF. Jeg mente også at båttypen var perfekt for konvertering til djunkerigg (alle mine båter siden 1990 har fått ny rigg...)

Hva er det beste og verste med IF'en?

Det beste er nok at den går så godt, nesten uansett. Spesielt imponerer den på kryss i lei motsjø. Mine tidligere båter,

Viggen og Alo28 var ikke så gode der. Dessuten er båten mysig inni, som svenskene sier – og støvtørr i bunnen. IF-en er relativt våt fra laber bris og oppover, så sprayhood og eller regntøy må være klar til bruk.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Det må nok være djunkeriggen (35m²). Med den får jeg en selvslående rigg der all håndtering, inkl. reving, skjer fra cockpiten. I tillegg går det unna på lens, uten den krevende spinnakeren.

Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Som mannskap i Nordisk FB var det skikkelig kleint når en på onsdagsregattaen, i fallende vind, måtte se målbåten tøffe hjem når vi bare hadde 100 meter igjen til mål. Tilsvarende flott var det å komme i mål ti minutter før stengetid – og så vinne på korrigert tid (vi var jo alltid den minste båten).

Hva synes du om IF-miljøet?

Det er ingen IF-miljø i Stavanger, men båtmiljøet i Lunds-vågen Båtförening er kameratslig og godt. For tiden er det bare jeg som har IF der.

En blir aldri utlært som seiler. Hva vil du bli bedre på nå?
 Ankring! Jeg er blitt litt gammel og lat, og IF-en er krøkkete å ankre med fra baugen, uten ankerbrønn. Planen er å sette ankerrull på hekken, helt ute i babord, og så ankre og ligge på svai 'baklengs'. Så kan jeg hale inn ankeret trygt fra cockpiten, og til og med bruke babord genuavinsj dersom ankeret sitter litt fast.

Har du IF-båt om 5 år?

Det håper jeg. IF-en er fin-fin til min uhøytidelige form for svippturseiling på fjorden – og den er et vakkert syn fra alle vinkler. Dessuten er det greit å vite at den vil bringe meg trygt hjem uansett værskifte. Det ble 19 turer i sommer...

INGEBORG NOR 1820 (sto i original-storseilet) Produksjonsnr. 1828

Navn: Arne Kverneland

Alder: 65 år

IF-eier siden: 2014

Deltatt i følgende regattaer i 2018: Ingen.

Fast mannskap: Varierer. Jeg trenger ikke mannskap, men liker selskap. Av årets 19 turer var vel bare 4-5 solo.

PS: Jeg har original mast og bom liggende, i tilfelle noen brått får behov...

Formannens HJØRNE

🚩 **NOK EN SESONG NÆRMER SEG SLUTTEN** og jeg håper alle har hatt en bra sesong- etter sine egne kriterier! Det vil si om du er turseiler eller regattaseiler – uansett bare du har hatt glede av båten og fått vært på sjøen!

For egen del ble denne sesongen svært kort og sommeren en av de verste jeg har hatt! Den begynte bra med deltagelse på onsdagsseilasene, men i slutten av mai hadde jeg et ublidt sammenstøt på sykkel med en bil i sykkelfeltet og endte på sykehus og deretter delvis liggende hjemme. Så det ble ingen seiling og sommeren ble tilbrakt mye i horisontalen!

Det viser hvor utrolig fort ting kan skje og derfor er det viktig å nyte dagene mens man kan.

Seiling er en kilde til adspredelse, glede og rekreasjon og det burde være mange flere som seiler.

IF klubben er heldig da vi har mange aktive medlemmer og et trivelig miljø. Men det skulle gjerne vært flere på fjorden i løpet av sesongen. Vi har et mål om at flest mulig skal være med på regattaene vi arrangerer, men også at mange er på fjorden. Vi i styret prøver hele tiden å se på muligheter for å få flere medlemmer aktivt med og hva slags arrangementer som kan gjøre at både gamle såvel som nye seilere møtes. Det kan være helgetreff, treningssamling eller andre sosiale aktiviteter. For deg som leser dette vil vi gjerne ha innspill i



forhold til hva dere ønsker eller mener kunne være noe dere ville være med på. I år vurderes en internasjonal samling i England med IF seilere fra flere land – det er et spennende opplegg, men kanskje noe vel utfordrende for noen?

Når båten hviler under presenningen i påvente av ny vår og ny sesong kan tiden benyttes til å oppdatere teori og forhåpentligvis ser vi mange på våre samlinger, den første er årsmøte/generalforsamling i midten av november – håper å se mange av medlemmene der! Ønsker alle en fin vinter og så ses vi igjen sommeren 2020!



Morten Mero, formann
Norsk IF-båtklubb



NM I KULING

Sjøsprøyt og hvite skumtopper

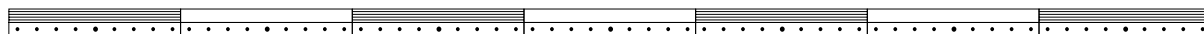
Årets NM for IF-klubben Norge ble avholdt hos Nesodden Seilforening. Første dag startet med sjøsprøyt og hvite skumtopper. Fem seilaser i 13 – 15 sekundmeter på én dag ble tøft for de fleste, men klassen klarte å gjennomføre! Uten for mange skader og helt uten innlevering av protester...

 **KRAVET TIL ET MESTERSKAP I NORGE** er at 20 båter fullfører minst fire seilaser. Dette kravet er stadig vanskeligere å oppfylle. Vi jobber aktivt for å tiltrekke oss nye seilere og markedsfører oss med at IF-båten er rimelig og at vi har et godt og sosialt miljø i klassen. Men som i mange andre land er seilporten på vikende front og deltakelsen

er synkende. Det gir en ekstra utfordring når en skal samle båter til et NM. Etter mye iherdig jobbing fra styret klarte vi å samle 20 båter inklusive våre trofaste svenske seilere.

Nesodden SF holder til på øygruppen Steilene i indre Oslofjord. På tre av øyene var det et lite samfunn med oljevirksomhet til slutten av 1960-tallet. Nå er det et vakkert friluftsområde med bevaringsverdig hus og en hyggelig båthavn. Tidligere har vi opplevd helt vindstille dager på Steilene under NM. Årets arrangement sto derfor i stor kontrast. Værmeldingen varslet mye vind, og allerede transport-etappen fredag kveld ga noen utfordringer. NOR 222 målte 17 sekundmeter og mannskapet var slitne da de la til kai etter mørkets frembrudd.

Fem seilaser i 13 – 15 sekundmeter på én dag er uvant



kost. Dessverre opplevde noen å få bommen i hodet, og for en IF-seiler endte det med sykehusopphold i etterkant. Vi ønsker god bedring. Lørdagen ble avsluttet med brygge-pils, bading og festmiddag i seilforeningens lokale på Steilene. Søndagen vartet også opp med vindforhold av noe snillere karakter. Ettersom flere mindre erfarne seilere hadde meldt pass på lørdagen var klubben avhengige av å få til fire starter på søndag for alle båter for å få godkjent NM. Tilfeldighetens tildragelser skulle vise seg å spille en avgjørende rolle for å få 20 båter på start i de fire gjenstående seilasene. En bøyebåt fikk tauet i propellen foran startlinjen og forsinket første start. Dermed rakk den siste og tjuende IF-båten fra Oslo å komme fram før startskuddet gikk. Vinden søndag var noe mer lunefull og det var kritisk å holde ører og øyne oppe for vindskifter.

Våre venner Anders Ewert og Per Osvalds fra Sverige stakk på en suveren måte av gårde med seieren. Terje Johannessen og Per Juul Hansen tok en klar norsk mesterskapstittel. For de øvrige båtene ble det mange spennende dueller om plassene. På tross av mange nesten-situasjoner ble det ikke levert en eneste protest. Dommerne var svært fornøyd. Slik er det nok når vi legger vekt på å respektere hverandre og opptre redelig på regattabanen.

Arrangementet gikk ellers på skinner. Resultatservice og informasjon på SMS og nettet gjorde informasjonen lett tilgjengelig for alle. Slike arrangementer trekker på et betydelige antall frivillige. All honnør til frivilligheten som vi alle er så avhengig av. Vi takker arrangøren Nesodden Seilforening for et utrolig flott gjennomført arrangement. Ni gjennomførte seilaser totalt, et fantastisk mannskap i start og bøyebåter, samt en flott gjeng på kjøkkenet, som tryllet

frem fantastiske retter til oss både sent og tidlig. Ikke minst en stor takk til dommerne som i stor grad bidro til at vi fikk gjennomført det antall seilaser som var nødvendig for å få et godkjent NM. Et lite sukk tilslutt går til det norske Seilforbundet. Stivbeinte regler gjør seilsporten vanskeligere og mindre tilgjengelig. En ide kan være å lære av våre naboer, og senke terskelen til 15 båter.

Merk av allerede nå at NM 2020 går av stabelen sent i august i regi av Hurum Seilforening. Vi har meget gode erfaringer med deres måte å arrangere et utmerket Norgesmesterskap både regattamessig og ikke minst sosialt.

Vi gleder oss til regattasesongen 2020.

JOHN ERIK LYCHE/ HILDE THORESEN



FOTO: DOBBELTEKSPONERT.NO



FOTO: DOBBELTEKSPONERT.NO

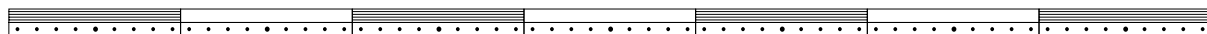


DM 2019 I LYNETTEN OPLEVET FRA DEN 91

HÅRD VIND OG FRI BADNING

TEXT: MAGNUS REITZEL, DEN 91 ASK YGGDRASIL FOTO: ANDERS LUND

Ask Yggdrasil ankom til Lynetten d.3.7. helt frisk fra tursejlad i det Syd-svenske. Dagen gik med at rigge sejl af, stuve dykkerfodder og badedyr af vejen, samt slæbe gryder mm. op i skuret på havnen. Der var selvfølgelig allerede ankommet flere smukke IF'ere, så der var også tid til at drikke en enkelt øl (sådan cirka), udveksle et par søforklaringer og tage bestik af de kommende dages nærmeste konkurrenter.



OM AFTENEN ANKOM GASTERNE Anne-Mette og Peter til havnen og den praktiske planlægning begyndte. Det blev planlagt, at Anne-Mette og jeg sørgede for at rigge båden til, smører madpakker og ligge klar med sejlene sat og en trosse til broen hver morgen, så Peter kunne komme styrende fra arbejde, springe ned i båden og så var vi på vej til startlinjen. Anne-Mette var fordæks-gast, tidtager og regel-rytter (qua hendes dommererfaring). Peter var sejltrimmer, blæksprutte og taktikker (blæksprutte indebar udover egne opgaver, at slave for Anne-Mette der døjede med en svær skulderskade). Jeg styrede og motiverede besætningen på bedste vis ved lovprisninger, peptalks og raske maritime vendinger.



TORSDAG

Som vi strøg ud i Øresund torsdag morgen mærkede vi, at vinden tog til i styrke syd for Middelgrundsfortet og det gik rask mod Flakfortet med 6-8 m/sek.

Under sejladserne tog vinden yderligere til i styrke, hvilket gjorde spilersejladsen yderst spændene og fordæks-gasten på DEN 91 fik lejlighed til at soppe lidt i Øresund hængende fra masten. Fordæks-gasten på DEN 111 Gimle fik tilsyneladende en ubærlig trang til en svømmetur, hvilket besætningen på vores båd bemærkede, da vi mente, at kunne høre stemmer fra havfolket i Sundet, som viste sig at være den bade glade gast fra Gimle. (Han blev bjærget af de gæve folk på DEN 286 No Stress). Vi hamrede afsted med spiler og Anne-Mette foretrak, at trimme spileren fra cockpittet, da som hun sagde, at det gjorde for ondt i hendes skulder, når hun skulle hænge der i masten, når båden smed sig på tværs i de hårde vindstød. Det gav god mening, da der jo også var rig mulighed for at soppe i cockpittet under sejladsen.

Øresund var fast besluttet på at forsøge at kaste IF'erne af sig og vindstyrken øgede ret heftigt. Under ventetiden til en af starterne bemærkede vi, at No Stress havde droppet storsejlet og sejlede med genuaen. Vi styrede straks nærmere for at undersøge denne nye taktik. DEN 286 havde dog måtte droppe storsejlet efter at bommen var blevet skilt fra masten på en sådan måde, at det ikke kunne repa-

reses umiddelbart, – grundet manglen på smede i Øresund. Man valgte af indstille sejladserne efter/under 3. sejlad, hvor middelvinden var over 12 m/sek. og vindstødende endnu heftigere. Turen ind fra Flakfortet mod Lynetten var ren overlevelse ombord på båden, men besætningen var ved godt mod og fik klemte et par friske vendinger ud af mundvigen uden at sluge for meget havvand. De voldsomme regnskyl var til tider en velsignelse for rorgænger, der fik skyllet saltet ud af øjnene og munden. Og knap så rart var det, da rorgænger skulle lænse tanken efter at have indtaget 1,5 liter vand (fersk) under dagen. Hængende med en arm i bommen og den anden i lænseslangen ud over ”rælingen” med udsigt til skiftevis himlen og bølgen blå, - 20 cm fra ansigtet.

En sjov historie fra samme dag, som vi først hørte senere beretter om et besætningsmedlem der gik til yderligheder for at adspire sig under kapsejladsen: Arvid fra GER 5001, havde således muntret sig ved at hoppe overbord med et skøde i hånden for at forsøge at stå på vandski efter båden iført støvler. Skuffet over ikke at kunne gå på vandet kravlede den garvede IF-sejler ombord igen. Sjældent har en fadøl smagt så velsignet, og en cigaret røget i ét åndedrag stående under halvtaget på havnen føltes bedre.



FREDAG

Fredag morgen var taktikken den samme for DEN 91, Anne-Mette og jeg lå klar med båden, Peter ankom og sprang ombord og afsted i bedste James Bond-stil. Fredag var en skøn dag med god vind, solskin og forventningsfuld besætning. Vi havde fundet vores direkte modstandere under gårdsdagens sejladser og så frem i mod at kunne skri-ge ”Styrbord!” af fuld hals, når vi gik snert foran dem på krydset. Besætningerne på alle både var fokuseret og sejladserne var til tider tætte, således at det var under en meter der afgjorde placeringer. Saligt for besætning på DEN 91 var det, da vi gled forbi DEN 286 lige før målstregen, efter at denne havde forsøgt at skære foran os. Forgasten råbte: ”flot sejlet!” til os, hvorefter det prompte kom fra agter: ”Hold nu kæft for helvede, vi sejler!”. Alt i alt en herlig dag med mange tætte dueller og friske varierede maritimer



gloser. Om aftenen fejrede vi Anne-Mettes fødselsdag med grill, vin og øl sammen med venner. Vi fejrede grundigt.

LØRDAG

Vejret viste sig ej heller fra sin bedste side om lørdagen, men som de foregående dag, blev der kæmpet bravt. En lidt forunderlig oplevelse var da besætningen ombord på DEN 91 kort før Gaten besluttede sig for at trawle med spileren i Øresund. Det var en hård manøvre, at få spileren ombord igen, idet et skøde havde kilet sig ind mellem kølen og roret. Til vores store ærgrelse havde vi ikke fået nogen fangst ud af vores umage. Da vi lagde til i Lynetten røg et af spilhåndtagne, (det nye håndtag), i havnen og forsvandt i det grønne vand. Heldigvis var vi turudrustet med dykkergrej, så skipper måtte i havnen i underbukser. Det var koldt vand, og dermed et rekordhurtigt dyk på 3 meter vand, hvor håndtaget blev lokaliseret i løbet af sekunder og bragt til overfladen.

Vanen tro var der festmiddag og overrækkelse af præmier om aftenen. Hvilket foregik i vanlig uro og orden, med gennemgang af bedrifter under stævnet, søforklaringer og fortællinger om dristige manøvrer på Øresund. Besætningen på DEN 91 mente, at dette havde været et godt og lærerigt stævne, men vi kunne ikke være fuldt tilfredse med vores indsats. Derfor sværede vi ved havguden Njord, at vende tilbage i 2020.



FOTO: BERTIL NORBERG



Prydamari med Martin, Dave & Jenn under SM race i Uppsala.

FÖRBUNDETS BÅT PRYDAMARI

Förbundet har ju en "egen" IF-båt 3149 Prydamari, hon har förvärvats och sköts av Ostkustklubben och sin hemmahamn har hon vid Gäddvikens Segel Sällskaps brygga i Nacka.

PRYDAMARI KAN HYRAS för ett fördelaktigt pris av alla som är medlemmar i Svenska IF-båt förbundet, så passa på om ni vill köra ett race någonstans runt Stockholm eller kanske bara vill upptäcka Stockholms skärgård en helg eller en semestervecka.

Intresset att hyra Prydamari har varit stort och det har gradvis ökat för varje år. Det är inte många sommarveckor hon numera ligger still på sin bryggplats. Även om IF-båten inte har alla bekvämligheter och just Prydamari har några egna brister som avsaknad av kem-toa, el och sköna dynor så har det ändå varit så roligt med all positiv respons många som hyrt båten har gett oss tillbaka. Det har ofta kommit glada tackmail efter avslutade hyr-turer. Detta uppmuntar oss förstås till att fortsätta hålla båten tillgänglig till förbundets medlemmar. Vi tar ett år i taget med be-

slut i Ostkustklubben hur vi ska göra med båten, då det behövs lite frivilliga händer till sjö/torrsättning samt lite praktiskt med uthyrning och inventering av underhållsbehov.

Hittills har allt detta gått över förväntan, och flera glada initiativ om hjälp med båten har inkommit. Prydamari har hittills alltså varit allt annat än betungande tack vare att intresset för "att hänga med henne", både för kapp- och tusegling, men även transportsegling och fix som av/på-mastning och diverse pyssel. Det är jättekul!

Vi kommer se över om vi kanske ska satsa ytterligare på att göra henne ännu bättre, segelgarderob, nya dynor står bl.a. på listan. Jag ska inte förekomma beslut för detta än men det finns i alla fall en ambitiös plan för båtens skick.

En kem-toa är i vart fall införskaffad tills nästa år och undertecknad tänkte tillverka en konsol till denna nu under höstlovet. Lite lättare vid längre turer med denna facilitet förstås...

Prydamari kommer även vara med i TV4 programmet "Renées Brygga" i

vinter, TV4 hyrde båten till en inspelning nu i somras. Kul med lite IF-flärd åt programmet.

NÅGRA GREJER ATT KÄNNA TILL OM BÅTEN.

Ni som vill kappsegla med båten, hon har en botten i toppfinish och hyggliga beslag, men segelgarderoben håller inte för kappsegling om man absolut jagar en toppplacering – dom som hittills satsat hårt i race med båten har tagit med egna segel. Men för den skull, ställ gärna upp i race ändå även med båtens egna segel. Vi vet ju att det är mer taktik, vindsök samt besättningens förmåga att driva båten som avgör placering mer än nya vs gamla segel!

Spritkök. Båten är utrustad med spritkök a'la ordinarie IF standard.

Motor. Båten har en ny motor, 4-taktare som går på ren bensin. Motorn är av minsta modell (2,5hk) och ska ses som en "stiltjemotor". Den duger alltså inte så bra för motorgång med 10 m/s rakt i näbben. Motorn inköptes just med tanke på dess ringa vikt och att den lyfts på och av väldigt lätt mellan race och transport. Hittills har ingen klagat på motorstyrkan så jag antar att man använt den just vid, stiltje:-)

Toa - fixar vi till nästa säsong som redan skrivits om.

El - nej det är en härva. Vi ska eventuellt slita bort skat-boet av sladdar och installera en enda tri-color topplanterna så båten blir godkänd för framdrift i dimma/mörker. Problemet är masten som saknar kabelränna – men vi försöker kanske med denna lösning ändå.

Krängband - nej det finns inte krängband i Prydamari, men det har hittills inte varit föremål för påpekande.

Sjökort – Ja det finns sjökort för att luffa runt hela Stockholms skärgård.

Flytvästar – nej man får ta med egna flytvästar.

Övrigt – man lämnar henne som man vill finna henne. Hittills har detta fungerat helt utmärkt!

FREDRIK WIGELIUS

FOTO: GRAHAM PINKNEY



IF-boats in UK

2019 was the 25th anniversary of the formation of the IF-Boat Association in UK. There are believed to be about 30-40 IF-Boats in UK of which nearly half are in the far south west of England.

☪ HERE WE ENJOY THE FINEST SAILING IN UK sheltered from the westerly winds and Atlantic waves by the Lizard Peninsular with the bonus of a large sheltered bay – stretching 7 km north and 2 km wide at the mouth (and most of the way up bay). This was the preferred main harbour for the British Navy in the 1500s – except that the overland travel from the nearest major city of Plymouth, 90 km away, was so difficult and dangerous that the Royal Navy, then and now, chose Plymouth for its ships – and we

are grateful to have our peace undisturbed.

We have a regular Class Start in Falmouth Week (which we describe as ‘like Cowes Week but for those who want to race rather than pose and flash their money around’) and hold our Class National Championship here every year.

For our 25th anniversary we had hoped to have a big turnout but, sadly, some of our regular competitors could not make it. So our numbers across the start line were below 10 in each case – even with the bonus of one competitor who sailed from Plymouth to join the regatta.

The pictures attached show some of the excellent racing we enjoyed and we would love to welcome any overseas IF-Boats who wanted to cruise west along the English Channel and join us in July/August of any year.

ALAN MACKLIN, IF-BOAT UK CLASS CAPTAIN

GÅR DET ATT FÅ

SM-FART PÅ EN GAMMAL IF?

FOTO: JOHAN JENSEN



PÅ HÖSTEN 2018 FICK VI VETA ATT SM 2019 skulle seglas på Ekoln i Uppsala. Där hade vi seglat en gång tidigare och det skulle ju varit jättekul att komma tillbaka.

Båten var dock såld sedan några år tillbaka så nu var frågan hur skulle det här gå till? Låna en båt? Nej, det känns bättre att ha en egen! Finns det någon till salu som vi kan köpa och göra iordning under vintern?

Efter lite letande hittade vi en båt i Varberg som stått på land i ett antal år och behövde få ett nytt liv. Visst behövde den en del renovering men de väsentliga delarna var ändå hyfsat bra. Sagt och gjort – det blev affär! Båten hämtades med lastbil någon vecka senare och lagom till jul var den hemma i Göteborg.

Var skulle vi då börja? Invändigt såg båten väldigt ledsen ut. Klädseln hade släppts från skrovet och limmet från 1974 hängde i långa kletiga trådar i stickkojerna. Ut med allting och bort med klädseln. Casco Limtvätt funkar förvånansvärt bra till gammalt lim. Nu kunde vi plasta knän och montera nya röstjärn till undervanten. Efter att ha limmat ny klädsel kunde inredningen monteras tillbaka. Den hade fått sig en rejäl polering och blev riktigt fin. Hemma i gömmorna fanns en halv skiva durkplywood så de gamla durkarna byttes ut mot nya lackade.

Då var det innertaket kvar. Sätta tillbaka det gamla – nej det skulle inte passa in. Istället blev det ett nytt innertak gjort av teakfaner. Nu hade båten fått ett rejält lyft invändigt.

Båtens däckslayout lämnade mycket övrigt att önska. Det positiva var att det inte fanns så många beslag från början och därför inte heller så många hål att laga. Den nya layouten blev en kopia av vår förra båt så den delen var enkel. Roderlagren glappade en hel del. Efter demontering såg man att de nog inte haft några o-ringar på länge. Beslagen i båtens skrov hade klarat sig ganska bra men tapparna på roderet var inte längre runda utan ovala. Egentligen skulle det behövts nya lager men som prov byggdes tapparnas form upp med ett tvåkomponentsmaterial och avslutades med lager 0,1 mm mässingsplåt. Rodret monterades tillbaka med ett lager vattenfast fett och glappet var borta. Frågan var bara om lagningen skulle hålla?

I botten var båten hyfsat fin. Lite ojämnheter i för, akter och vattenlinje men annars riktigt bra. Efter att ha tagit bort en gammal givare för sumlogg och plastat igen hålet behövdes bara någon dags slipande för att vi skulle känna oss nöjda. Nu var det bara riggen kvar. Först bort med alla onödiga beslag som det kan fastna linor i. I masttoppen ville vi naturligtvis

ha en avlastare för storfallet. Trots att toppen på Proctor-masten är igensvetsad lyckades vi operera in avlastaren och få fast den. Nu skulle en utväxling för uthalet placeras in i bommen. Ändbeslagen gick förvånansvärt lätt att få loss trots att de sannolikt suttit sedan 1974. Varmluftspistol och slagskruvmejsel gjorde jobbet. I det aktere ändbeslaget hade trissan för uthalet fullständigt ärgat sönder men när den försiktigt smulats sönder med hjälp av hammare och mejsel återstod en intakt rostfri axel. Då var det bara att montera en ny trissa.

Lagom till årets första kvällssegling var båten sjösatt och riggad med nya stag och vant. Nu skulle det bli spännande att se om allt fungerade som det var tänkt. Efter fem kvällsseglingar och avslutat SM kan vi svara ja på den frågan. SWE1485 blev trea på SM 2019 och vann alla tisdagseglingar i Långedrag våren 2019. Det går att få fart på en gammal IF!

Även om inköpspriset kan vara lågt så får man ändå räkna med att det kostar en del om man behöver köpa nya delar. Det är många små och stora saker som behövs. Vi konstaterade ändå att seglingskänslan är definitivt värd priset!

MAGNUS, OLOF OCH PETER, SWE1485



IF PELICAN IN South America



Everything appears simpler on paper than in reality... I met excellent people in Mosede Havn, and I think it's the most interesting part of the story. Successes are achieved with the help of people.

 **A COUPLE OF YEARS AGO** I decided to buy an IF and bring it to Uruguay. The best sailboat that can be bought that fits in a 40-foot container in my opinion. Theoretically, because until that moment I could not find any reference that someone had done it before.

I didn't know how much effort I was going to require, but I wanted to do it. One of the greatest difficulties in moving a ship long distances without sailing is logistics.

Tip: Never think it's easy or cheap. In my previous letter I told you how I had bought Pelican, now I will tell you how I did to bring it to Montevideo, Uruguay. I personally considered it a challenge that can open the doors for this wonderful ship to reach other corners of the planet.

I checked the drawings with the measures in the class rules to verify that the ship can fit in the container. I had seen some videos from a web blog where a person had put a Nordic Folkboat in a container in Denmark, I liked that since the measures are similar. Pelican spent the summer on land waiting for my return to organize his shipment to Uruguay. As soon as I arrived I bought some equipment needed to meet local safety regulations in Uruguay, and I began to paint the bottom of the boat since I had time and the quality of local materials is superior.

At the same time I started looking for a shipping company that was responsible for carrying the container. This is where the inconvenience began. Most of the freight agents that I contacted in the Copenhagen area had no interest in transporting a personal cargo. Then when I finally got one they didn't want to take the responsibility of putting the ship inside the container and they forced me to hire a company that would do that. As it had not been done before and they did not know how they were going to do it, the quotes were very expensive. I called the main crane companies in Denmark to ask them to look for the sailboat and put it inside the container. One agreed to do so, but his budget exceeded several times the price of the ship. I decided to go back to those who had told me no, and one of them agreed to come see Pelican and evaluate my idea of how to put it inside. He quoted a reasonable price and was the one who finally did it.

I bought a new cradle to place Pelican and it was what I used to put it in the container. The easiest way would have been to hire a container without a roof and directly put it on its cradle with the crane, then fix it so that it does not move and ready. My preference was to hire a Hi-Cube container and put it through the door. It is cheaper and safer. The logistics company that did it used its experience to make it look easy. The ship secured on its frame was placed in front of the container door and then slowly slid until it was inside. To avoid possible movements and breaks I took out the rudder and the mast was lying along the floor, fixed so that it does not move. Eureka, it fits! On each side there is only 5 cm left and 15 cm above. Ready, now begins the trip to your destination, Montevideo.

ARRIVAL TO MONTEVIDEO

After four weeks of travel, the container arrived in Montevideo in November. The issue of ownership and registration documents of the ship is complicated. Denmark has no more record of vessels under 20 tn tonnage and local authorities are not used to exceptions. After many days of delay, translation of documents and bureaucracy I could get the container. The same story with a happy ending, this

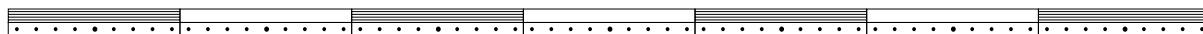


time I was able to hire a local crane company that would look for the container, open it, take out Pelican and take it to the port, except that it took about ten days. I left the ship on land for some time to verify that everything was in order to launch it, and there I took the opportunity to change the antenna and light cables, check the lines and seal the hull joint with the deck. I also changed the bronze pins of the helm and the rubber seals. Finally, on February 7, 2019, under a bright summer sun, with a temperature of 35 ° Pelican kissed the waters of the Rio de la Plata at the Uruguayan Yacht Club of Puerto del Buceo in Montevideo.

Today is September 30, and yesterday I participated in my first regatta. Beyond the result (I was the last one) it was a pleasure to see how the other boats were watching Pelican. His unknown figure in these waters stands out and is always cause for admiration, now the challenge is to show his performance. Next step is to sail to Buenos Aires, but this is another story...

My gratitude to those who helped me to achieve this goal, Niels Flandrup, Bjarne Pedersen, Magnus Reitzel, Jens Johannesen, the people of Mosede Havn, and the members of the Sejlklubben Greve Strand for the warm welcome.

JOSE FERNANDO SIMES

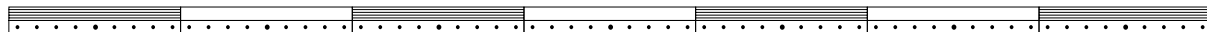


75 dagar i Infinnit

Efter ett par års drömmande och planerande genomförde vi detta år en nästan tre månader lång segling i IF-båten InFinit under tiden juni till augusti. Den stora renoveringen några år tillbaka var en del av projektet. Båten är nu efter det arbetet torrare och trevligare att bo i.

 **DEN 7 JUNI GAV VI OSS IVÄG.** För lite mer bekvämlighet hade vi skaffat täcken istället för sovsäckar. Som vanligt hade vi rejält med konserver och torrfoder i babords underfack med oss. Bensindunkarna var fulla om i fall att. Vi vill ju dock helst segla. Vädret var rätt kyligt början, men efter hand blev det både varmare och ljusare. Vindarna varierade såklart både i riktning och styrka. Tanken var att ta oss från Råå runt Skåne och upp längs ostkusten, och kunde vi ta oss till Åland så var det en bonus. Före mid-





sommar kände vi oss riktigt exotiska i vårt eget land, då de allra flesta gästbåtar hade tyska, holländska eller danska flaggor. Bara att ta oss runt Skåne tog en vecka, och samma tid behövdes för tillbakaresan. Dagarna gick och vi seglade en bit i taget, förutsatt att vädret var rätt. Vi fick se mycket fin natur uppefter ostkusten och besökte både stora och små hamnar. Men då vi i stort sett seglade varje dag kom vi efterhand allt längre norrut.

Vi hamnade till slut i både den åländska och den finska skärgården. Det var fantastiskt härligt och vi träffade många vänliga människor. Skillnaden mellan finska och åländska skärgården är att de åländska öarna har vindpinade träd, medan de finska öarna mer har höga stolta träd. Vi seglade i många olika skärgårdar, men tycker nog att den mest sevärda trots allt är den blekingska skärgården som har så speciell fauna på öarna. Vi lärde oss att förtöjningar med akterstolpar inte finns norr om Karlshamn. Ja, vi har varit med om väldigt många olika förtöjningssätt. Den märkligaste var i Nagu i Finland, där man bara spänner fast förstäven i ett gummiband. Vi är förvånade över elpriset utefter svenska ostkusten, ofta mellan tjugofem till sjuttiofem kronor per dygn. Vi är mer vana vid att betala vad vi förbrukar, det vill säga betydligt mindre. Vi har också konstaterat att det är betydligt färre båtar på ostkusten jämfört med västkusten, och ännu färre i Finland. Såg vi tio båtar en dag, så tyckte vi det var "autobahn". Det gör vi varken i Öresund eller uppe på Västkusten.

För att sammanfatta det hela: Vi seglade och bodde i båten i sjuttiofem dagar. Vi seglade 1500 M i totalt 352 timmar och har alltså rört oss tjugoprocent av tiden. Genomsnittsfart var 4,4 knop. Vi använde 48 liter bensin, vilket motsvarar 32 timmars motorgång. Specifik bensinförbrukning blir 1,7 liter/100km. Vi har haft egentid, trots att vi nästan bokstavligen måste sitta i varandras knä. Livet är underbart när man är två i en IF. Tidigare har vi seglat maximalt sex veckor i sträck. Att bo och segla länge i en IF är inga som helst problem, om man respekterar varandras olikheter och, framför allt, tycker om varandra. Vi fick solbränna, blekt hår, valkar i händerna samt viss ledbrutenhet. Efter elva veckor fick skepparns kontorsaxel nog av styrande i hård vind och på kryss, varför vi valde att bryta en vecka tidigare än tänkt.

Båten har slitits en del. Slitaget består av nedslitna rodertappar, två gånger havererat storskotsystem, utslitna vinschar, sönderblåsta flaggor, igenkoksade spisbrännare på grund av daglig matlagning, defekt lanterna samt en liten grundstötningsskada. Våra seglarkläder verkar också vara mogna för utbyte. Men vi har haft en fantastisk upplevelse och har blivit många erfarenheter rikare.

När vi kom hem träffade vi en före detta IF-seglare, som efter att hört om vår segling, utbrast:

– Va, har ni seglat så länge i den båten och ni ska inte skiljas? Nä, det ska vi inte. Vi har svetsats samman än mer.

JOHAN & BIBBI, SWE 1870 INFINIT



GLAPPANDE RODER

TEXTER & BILDER: FREDRIK WIGELIUS, "PRIMULA"

Visst är det enerverande med glapp i rorkulten! IF-båten som är så härlig att styra med rätt trim gör sig inte med glapp i rodret.

Nej, man vill ju ha ett helt fast roder som bara förmedlar rodertryck och inte det minsta glapp och det gäller väl i och för sig inte bara IF-båten utan de flesta båtar.

Jag bytte O-ringar på min egen båt "Primula" och även OIF-s egen båt "Prydamari" nu i höstas och tog några foton. Det visade sig att Prydas rodertappar var kraftigt snedslitna, så kraftigt att själva spåret till O-ringens knapp syntes på den slitna sidan på de två undre tapparna. Tapparna var ovala istället för runda. Men trots det gick det faktiskt ändå att lagra om rodret med godkänt resultat. Det är passande nog samma dimension på O-ringarna som till vanliga Gardena-

kopplingar, så det är bara att köpa sådana i en väl sorterad bygghandel eller trädgårdsaffär. Fetta in rikligt med saltvattenbeständigt fett med god vidhäftningsförmåga, sådant finns att köpa på OKQ8 eller Biltema.

Om någon tycker att det ser "grovspacklat" ut på Primulas roder så stämmer det, jag spacklar och slipar över gångjärnen och även låsklackarna till rodret. Det gör absolut inte något för farten men jag gillar när det är slätt. Ett problem som jag vill påpeka för er som vill spackla skrovet i allmänhet är att det spackel jag använder för detta, "Watertite", är bra och håller men det är sjukt hårdslipat och gelcoat eller eventuell epoxiyta är mjukare. Det innebär att man får gå på med slipmaskinen oerhört nött annars är man lätt igenom till laminatet innan spacklet är som man vill ha det. Så spackla så noga ni bara kan, och låt slipningen ta tid med fint papper och en bra rak maskin som inte snedslipar på fel ställe, eller gör allt för hand helt enkelt. Om någon vet om ett bra lättslipat spackel som håller under vatten så är det säkert fler än jag som är tacksamma för tips.



Bild 1. Prydas mellersta rodertapp med den slitna sidan i bild, spåret till O-ringens knapp är grunt och syns knappt.



Bild 2. Samma tapp med ny O-ring. Men kommer det intakta spåret på andra sidan tappen hålla O-ringens på plats när rodret hängs på igen?

Bild 3. Primulas mellersta rodertapp har klarat sina år bättre, den är rund och har kvar ett relativt intakt spår för O-ringens.



Bild 4. Infettad rodermärla på Pryda, se nederst den lilla roder-skäddan som jag passat på att laga. Den hade brutits av, förmodligen vid en lätt grundstötning och är numera uppbyggd igen och inkapslad i epoxi. Tänk på att rodret och just den lilla roder-skäddan nederst i akterkant av kölen är det känsligaste stället vid en grundstötning.





Bild 5. Primulas roder påhängt igen. Det tjocka fettets trycks ut som en korv och tas enkelt bort innan den lilla låsklacken monteras tillbaka.



Bild 6. Primulas roder påhängt med låsklack monterad. På Primula sitter låsklackarna med en liten skruv.

Bild 7. Prydas roder påhängt med monterad låsklack. På Pryda limmas klackarna med Sikaflex eller liknande.



VÄRME I BÅTEN

Jag har en liten värmare i Primula som jag lätt demonterar på mindre än fem minuter när jag lättar ur båten på ett SM.

Jag har tacksamt njutit av värmen efter hårda, översköjda seglingar, för att inte tala om när man vårustar båten eller tar upp riktigt sent på hösten. Att byta en kall fuktig kajuta mot en varm torr gör verkligen mycket för trivselen. Jag har monterat en liten Wallas 1300 i garderoben. Inga anknutna luftslangar mer är själva utblåset på värmaren i sig, som består av en vridbar ventil där man kan vinkla luftströmmen något.

Jag tycker att placeringen i garderoben gör att det blir en jämn och fin värme i hela båten inklusive förpiken. Wallasen tar ju dessutom in ny luft som den värmer upp vilket sörjer för en mycket god luftväxling i båten. Skorstenen på rufftaket precis akter om mastbalken är en bra placering. Jag har en snabbkontakt på sladden till värmaren. När jag demonterar så drar jag ur den, tar bort två lättåtkomliga bultar samt den nedre slangklämman på röret till skorstenen. Sedan lyfter jag ur tioliters-dunken under styrbordskojen. Voila, värmare av!

Med ett toppat batteri kan man köra värmaren ett par dygn utan någon laddning alls, då den drar väldigt lite ström. Och tioliters dunken med lysfotogen håller nog för nästan en veckas drift.



Bild 1. På bilden har jag tagit bort en av fästbultarna till värmaren. Monterar/demonterar den på mindre än fem minuter.



Bild 2. Tioliters-dunken med lysfotogen till värmaren ligger under styrbordskoj. Tio liter räcker länge!

ELFÖRSÖRJNING I IF-BÅTEN

Visst är det skönt med lite el i IF-en ändå? Själv har jag sen länge skippat kylboxen på semesterseglingar utan packar råvaror som håller och sparar typ kasslern till sist.

Men skönt ändå med en kylbox förstås, så man slipper hålla smöret på mackan. Jag har en enda lanterna nu för tiden som sitter i masttoppen, en så kallad tri-color (grön röd vit) som är godkänd. Den har en led-lampa och drar i princip ingen ström. För min del så går det åt ström till autopiloten, som jag alltid använder när jag måste transportera båten för maskin då vinden är någon annanstans. Då är det skönt att veta att batteriet är toppat. För detta har jag en liten solcell på en av akterluckorna och det räcker för att alltid hålla batteriet på topp, Jag kan gå över tio timmar med autopiloten om jag startar med ett toppat batteri.



Bild 1. Liten, smidig solcell som lätt limmas på en av akterluckorna. Tyvärr vet jag inte fabrikatet då jag köpte denna och en likadan till av en kille som sålde dem på IF-båtförbundets salutorg på webbsidan.



Bild 2. Undersidan av luckan. Det stora hålet är från en tidigare solcell som fick kortslutning efter sju års användning. Den hade en kontakt som gjorde hålet nödvändigt. Kom ihåg att förstärka och skydda sladden ordentligt med till exempel krympslang så den inte nöts när luckan rör sig.



Bild 3. En regulator är bra om man är rädd om sitt batteri. Den här är bra då man kan (om man kryper in i stick-kojen alltså) se både laddningsström från cellen samt batteriets spänning. Om batteriet håller 12,7 volt är det fulladdat.

VINSCHHANDTAG

Är det någon mer än jag som tappat sina handtag till Andersenvinscharna?

Jag har aldrig blivit klok på att en så bra vinsch ska ha en så usel låsanordning till handtagen. Jag har nog köpt minst fem extra handtag varav minst fyra av dem är på havets botten. Jag har nu helt sonika svetsat fast handtagen i sitt fäste. Det finns, åtminstone inte för mig, någon praktisk anledning att ta loss dem. Känns bra när man ska segla SM på blåsiga västkusten nästa säsong.



RENOVERA DITT STORSKOT

Om du funderar på att renovera ditt storskots-system, så gör det! Det betyder enormt mycket för hur du kan segla båten, om du enkelt kan trimma storen med lagom muskelkraft utan att behöva att till exempel sparka loss skotet i hård vind.

Jag har använt mig av en konsol som jag sätter en skotarm/svirvel på med en invinklad clamcleat med fairleads som gör att man kan sätta skotet i råtten genom att dra det precis ner till sargkanten. Råttans vinkeln är viktig så man kan hänga ut och sätta an eller lossa skotet utan att behöva krypa ner i brunnen igen.

En annan sak som är helt suverän är att sätta ett automatspärblock på skotarmen, då blocket låser när det är mycket vind och därav hårt drag i skotet så blir själva blocket en "supermuskel" åt dig. Du kan med det spärrade blockets bromskraft släppa ut storen i stenhård vind med bara en hand utan vitnande knogar.

Sedan jag byggde om mitt storskotsarrangemang så känns det nästan som jag fick en ny båt på köpet. Det är en ren njutning att skota storen helt enkelt. Jag lät en verktygsmakare tillverka några extra konsoler i aluminium utifall någon skulle vilja ha en. De säljes för självkostnadspris, exakt det jag betalade till verktygsmakaren, 1000 kronor per styck.

Det är lite jobb att fixa till sitt storskotssystem och man bör göra det noggrant då det är stora krafter i storen, men absolut inte något avancerat om man är normalhändig. Det är väl värt besväret om man vill gå den extra milen i form av arbetsinsats och köp av utrustning. Båten blir så lättskotad och fin i lättvind när friktionen är nästan noll med bra grejer, och samtidigt snäll och lättjobbad i hårdvind.

Bild 1. Primulas storskot utan linor.

Bild 2. Skotarmskonsoller i svetsad/bockad aluminium.



FOTO: PER OSVALDS

OTROLIGT JÄMT OCH SPÄNNANDE PÅ SM

SM-seglingarna i Uppsala arrangerade av Ekolns Segelklubb bjöd på fina tävlingsdagar. Vanligtvis blåser det milda svaga vindar på Ecoln i juli månad men inte detta år. Mörka regnmoln tornade upp sig och vinden var ofta nordlig 8–10 m/s. Det var otroligt jämnt och spännande i toppen och allt avgjordes i det sista, svårsegelade racet som blev en riktig nervpress i den svaga vinden.

 **HEMMASEGLAREN PONTUS ROSBERG** med Anders Fernlund och Tomas Norberg knep vinsten med 19 poäng. På andraplats kom Anders Carlsson med besättning Lejon/Persson med 20 poäng och på tredjeplats Peter Berg med Lindquist/Johnsson, likaså på 20 poäng.

Mycket trevligt var det också med utländska gäster David och Jennifer som kom ända från Seattle i USA för att delta i SM med OIF:s lånebåt Pryda Marie. Så här kommenterade David tävlingens andra dag:

– We had a fantastic second day of racing in the SM for IF-båt! Winds were 15–25 kt but more steady today. We had good speed on spinnaker runs, fair speed upwind, and many crossings with the fleet. We are still low on the board, but the finishes are close and we are not far from the pack.

David och Jennifer har erfarenhet av kappsegling i större båtar men blev förtjusta i sin IF-båt Aquavit som de seglar väl och placerar sig bra med i Seattle.

Det var ett fantastiskt fint och välarrangerat SM, både banorna på vattnet och arrangemangen runt omkring. Mycket bilder och filmer finns att ta del av på <http://www.eskseglings.se/Kappsegling/smforif-bat/>

Ekolns Segelklubb har genomfört allt på ett imponerande sätt!

TIINA A

OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB



VINTERHAMN

🌈 DET ÄR INTE BARA PÅ SOMMARHALVÅRET som vi kan åtnjuta segling. Jag har haft båten i vattnet året om i så kallad VinterHamn på Årstavikens Segelsällskap i Stockholm.

Med hjälp av små propellrar som låter vattnet vara i ständig rörelse runt båten så blir det aldrig fruset. Under vintern som var hade jag tillfälle att ta mig ut till Riddarfjärden och runt Stockholms stadshus redan i februari-mars, när isen just hade gett sig. Vantar, mössa och varma kläder gjorde det hela lite obekvämt, men vad gjorde det när suget att segla var starkare än kylan. Lite udda och ensamt men känslan att ha vind i seglen övervägde stelheten i skot och segel.

Vad jag vill säga med det här är att med teknikens hjälp behöver vi inte alltid ta upp båten varje höst utan möjlighet finns med vinterhamn.

ERIK JUNG

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

EN TILLBAKABLICK PÅ 2019

🌈 SSIF HAR UNDER DEN AKTIVA SÄSONGEN haft 90 medlemmar och det är några få färre än förra året. De flesta av oss har våra båtar i Öresundsregionen, men det finns enstaka utspridda längs hela Hallands- Skåne- och Blekingekusterna samt i sjöarna i kustområdets "naturliga" inland. Till detta kommer våra tre medlemmar i USA och därtill nio i Europa. En av dem, David Sinson från Seattle, deltog i årets SM i Uppsala med OIF:s båt Prydamari.

I maj, innan segelsäsongen riktigt hade tagit fart, organiserade vi en IF-trimafon för medlemmarna i Lomma. Åtta intresserade slöt upp och deltog aktivt i diskussionerna.

Som på andra ställen har intresset för segelsporten minskat. Det har till och med gått så långt, att även riktigt stora segelklubbar som exempelvis Malmö Segelsällskap inte har kunnat arrangera några organiserade klubbseglingar på grund av för lågt deltagarantal. I andra klubbar där man trots allt har arrangerat kvällsseglingar, har ingen eller bara ett fåtal fullföljt ett tillräckligt antal för att kunna räknas i serien.

Men ändå, vi har ju ingen skärgård i Sundet, så ett tillfälle att använda sin IF är att vara med på klubbkappseglingen. Det brukar inte vara så noga med formaliteterna, och man kan mycket väl komma med sin båt som kanske har förstagsprofil eller något annat som gör att man inte kan ställa upp i en entyps bankappsegling. Genom att vara med och segla i ett opretentiöst sammanhang, lär man sig mycket och får dessutom under eftersitsen i klubbhuset ett naturligt tillfälle att diskutera sin seglingsprestation med andra. Som förr om åren deltog SWE 829 i Limhamn – Lagunen, SWE 3310 i Lomma, SWE 1870 och SWE 1871 i Råå samt SWE 1552 i Höganäs, i respektive klubbs kvällsseglingar. Om du är sugen på att prova på, ta kontakt med rorsmännen till

dess båtar, så hjälper de dig säkert att komma igång. Du kan även kontakta någon i SSIF:s styrelse.

Det enda tillfället för oss sydsvenskar att segla bankappsegling mot andra IF-båtar brukar numera vara i det danska mästerskapet. I år blev detta arrangerat av Sejlklubben Lynetten, som har sitt "säte" på Revshaleöen i Köpenhamn. Trots det centrala läget hade man ganska svårt med att få ihop de minst tio båtarna för ett mästerskap. Man fick ta hjälp av en svensk och därtill en tysk, den senare utan vare sig mätbrev eller segeldekaler. Till sist fick man hämta dit ytterligare en båt för att få till en segling med tio startande.

Årets upplaga av det danska mästerskapet blev dessutom en riktigt blåsigt tillställning. Detta tillsammans med att man hade bjudit in till hela 12 delseglingar under regattans tre dagar samt att banan låg halvvägs ut till Sverige, gjorde att det verkligen tog på krafterna. Som ofta i sådana här förhållanden, blir det skador på material och besättning och även någon man över bord. Arrangörerna borde kanske tänka på sådant, så man inte skrämmar bort våra seglare från tävlingsbanan.

MAREK, SWE 829, ORDFÖRANDE SSIF

Länertagning under danska mästerskapet.



FOTO: ANDERS LUND

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB



IF-EN STÅR PÅ LAND och planeringen för vintern och nästa sommar pågår för fullt. Tjörn Runt som seglades i ännu mer vind än förra året, och IF-seglarträffen på Hyppeln som hölls en stilla ljunnen sommarkväll är de arrangemang jag minns bäst från sommaren som var. Den hårda vinden på Tjörn Runt bemästrades bäst av Ingemar Ådahl med besättning som slutade på en hedervärd 20-plats totalt.

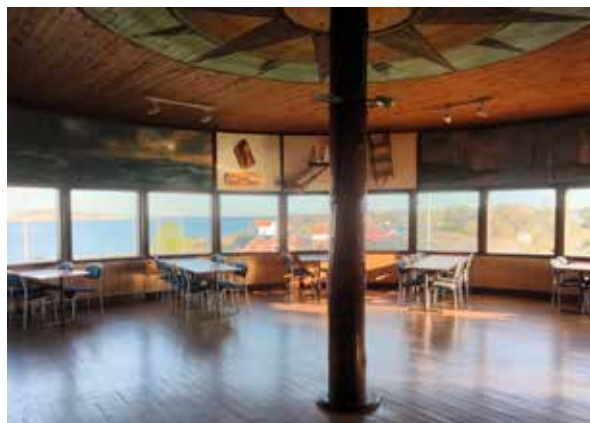
Hösten inledde vi med stor skaldjursfest i Långedragas vackra klubbhus med tjugo glada deltagare. Den 21 januari har vi ett föredrag om hydrodynamik och segelbåtsdesign med professor Lars Larsson från Skeppsbyggnad på Chalmers. Runt vecka åtta kommer vi ha årsmöte med ett föredrag om naturhamnar i Bohuslän och vi planerar dessutom en teoriaktivitet och regelkurs senare på våren.

Vi återkommer på epost och på Facebook med plats och detaljer för alla aktiviteter.

Sommarens stora arrangemang blir SM som 2020 kommer att avhållas den 5 - 8 augusti, och arrangeras av SS Fram på Björkö. Det är fina seglingsvatten belägna antingen söder om Björkö och sydost Grötö eller vid sämre väder öster om Björkö. 15 augusti går Tjörn Runt och då kan vi bli riktigt många IF-seglare eftersom det är lätt att segla dit efter SM på Björkö.

SS Fram har en jättemysig liten gästhamn på södra spetsen av Björkö och en fantastisk festlokal, Rotundan, precis ovanför hamnen. Vi har fått ett väldigt bra intryck av klubben och tror att aftersail och SM-festen kommer att bli fantastiskt roliga. Vi jobbar på att få till ett gemensamt boende på Solhem på Björkö för alla seglare. Det kommer också finnas båtplatser och ställplatser i hamnen och camping vid Solhem. Vi kommer att informera mer om hur och när ni bokar på mail och Facebook och uppdateringar kommer fortlöpande på www.ifboat.se. Segla SM 2020 i IF är ett hett tips, det kommer bli årets roligaste kappsegling!

FREDRIK HANSSON



 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor



*"Hos oss får
du vara med
och dela på
överskottet"*

Josefin, Laser Radialseglare
i världsklass, kund och en av
våra 247 000 delägare.



generator



Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som smidig skadereglering, mer omfattande villkor och resultatbonus för medlemmar. I år får du vara med och dela på nästan 6,4 miljoner kronor genom direkt bonus på 2019 års förnyelsepremie.

Så du kan tryggt gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer eller räkna ut din premie.