

Medvind

Nr 2 2011

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



NORSK IF-BÅTKLUBB 40 ÅR!

IF-BÅTENS KLASSEGLER

UDSKIFTNING AF MASTEBJÆLKE

RENOVERING AV RODERBESLAG - SÅ GÖR DU

REDAKTION

MEDVIND

JÄRPVÄGEN 37A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE

MAREK JANIEC
TEL: 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

REDAKTÖR

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

GRAFISK FORM

BEATRICE BOHMAN
BEATRICEBOHMAN@GMAIL.COM

TRYCK

WALLIN & DAHLHOLM

PAPPER

EDIXION

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
LINDBLAD

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

C/O MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL: 046-14 49 57

ORDFÖRANDE

MAREK JANIEC
TEL: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-817923
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE

CLAES-HENRIK MÖSE
TEL: 031-88 42 34
CMH@BOSTREAM.NU

KASSÖR

RAGNAR JALAKAS
TEL: 018: 32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@BOSERVICE.SE

WEBMASTER

MARTIN ARNSTEN
TEL: 08-652 17 17
MARTIN.ARNSTEN@GMAIL.COM

TEKNISK ANSVARIG

GÖRAN EJDELING
TEL: 031-28 80 22
GORAN.EJDELING@SWECO.SE

LEDAMOT BIF

HANS GILLIUSSON
TEL: 0611-214 71
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET	3
FORMANEN HAR ORDET	4
IF-KLUBBEN FYLLER 40 ÅR	5
DANSKA IF-KLUBBENS GENERALFORSAMLING	7
UPPRULLAT STORSKOT	9
IF I AZORERNA	9
KAHYTTRENOVERING	10
UDSKIFTNING AF MASTEBJÆLKE	12
RENOVERING AV RODERBESLAG	16
IF-BÅTENS KLASSEGLER	18
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	19
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	20
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	21
DET VÅRAS FÖR IF-CUPEN	22
SM 2012	22
MINNESORD	23

Ordföranden

HAR ORDET

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET ska bland annat verka för att främja IF-båten som entypsbåt i kappsegling, att SM-statusen ska bevaras och att kappsegling med båten inte onödigtvis fördras.

Segelsportens allmänna tillbakagång har till sist även drabbat IF-båtklassen. Under de senaste åren har startfältet vid våra SM sjunkit från 35-40 båtar till strax över 20, vilket ju är den kritiska gränsen för att SM-statusen får behållas. För att så långt som möjligt garantera att antalet deltagare inte understiger den gränsen, kan förbundet inte längre vara lika generöst som innan vid val av plats för tävlingen. I första hand ska det finnas stor lokal potential bestående av flera aktiva IF-kappseglingsbesättningar. Det har inneburit, att platsen för SM i den närmaste framtiden i första hand kommer att väljas i eller i närheten av Stockholms- och Göteborgsregionerna.

De äldsta 27 IF-båtarna blir 44 år i år och ingen IF-båt är ung längre. Det innebär att tillgängligheten på tillåtna

reservdelar blir en alltmer väsentlig fråga för förbundet. Eftersom delar går ur produktion och nya tillkommer och konstruktionsmaterial ersätts med annat, betyder det att förbundet måste bevaka den rådande situationen, så att kappsegling inte i onödan fördras eller omöjliggörs på grund av avsaknad av tillåtna reservdelar. Det är bland annat detta som diskuteras i vårt samarbetsforum Nordiska IFRA, för att de tre nationella nordiska IF-båtförbundens klassregler ska vara harmoniserade i alla väsentliga delar.



Marek Janiec, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

THE SWEDISH IF-BOAT Association shall, among others, work for maintaining the IF-boat as One Design Racing Class, that the permission to give notice of the Class Swedish Championship is maintained and that racing with the boat unnecessarily will become more expensive. The general decline of the sailing sport has also now affected the IF-boat Class. During the last few years the number of starting teams at our Swedish Championships has gone down from 35-40 boats to just above 20, which is the critical limit for permission to give notice of Swedish Championship. In order to, as far as possible, guarantee that the number of participants will not be below that limit, the Association can no longer be as generous as before when choosing the place for this event. In the first place there is to exist a great local potential consisting of several active IF-boat racing teams. This has implied that

in the nearest future the spot for the championship event will, in the first place, be chosen within or near the Stockholm or Göteborg areas.

The oldest 27 IF-boats will be 44 this year, and no IF-boat is no longer young. It means that the question of permitted spare parts is becoming an issue of growing importance for the Association. As parts go out of production and new occur and construction material is replaced by other, it means that the Association is to watch and follow the present situation in order not to make it unnecessarily expensive or impossible to race due to lack of permitted spares. It is, among others, those items which are discussed at the meetings of IFRA, our forum of Nordic cooperation, in order for the Class Rules of the three IF-boat Nordic National Associations shall be harmonized as far as possible.

Formannen

HAR ORDET

SOM MANGEÅRIG KASSERER i IF-klubben, var det hyggelig å bli innstilt som formann etter Trond Aasland, som har styrt skuta på en imponerende måte i 7 år. Trond går til nye oppgaver i det nye Bærum seilforening, som er en sammenslåing mellom Vestfjorden og Bærum. Oppgavene er nok mange og IF-klubben som har hatt et tett samarbeide med Vestfjorden i alle år, kan da glede seg over at Trond sitter sentralt i den nye seilklubben vi skal samarbeide med fremover.

Likeledes var det viktig at resten av styret IF-klubben fortsatte. Her besittes mye kompetanse og innsatsvilje. Noen har fått nye ansvarsområder og styret er i tillegg styrket med en person. Styret består i dag av (foruten undertegnede) Bjørnar Larsen (nestformann), Kristen Thorp (sekretær), Morten Mero (kasserer), John Erik Lyche (styremedlem), Hilde Thoresen (ny suppleant) og Nils Jarem (suppleant). I tillegg består teknisk komite av Terje Johannesen og Nils Jarem, samt valgkomiteen med Terje Johannesen, Karin Romen og Svein Heglund.

Vinterens aktiviteter har bestått av en klubbkveld hos North sails hvor Maritim og North sails holdt noen interessante innlegg, samt en regattaen i regi av Bærum seilforening med Thomas Kresse som lærermester. I tillegg ble det på ekstraordinær generalforsamling vedtatt at det fra og med i år er åpnet for bruk av elektroniske hjelpemidler om bord IF-en under alle seilasen.

Styrets viktigste oppgaver for sesongen 2011 har vært følgende:

Etablere nye hjemmesider med oppdatert og relevant info. Produsere profilartikler som skaper tilhørighet. Markere 40 års jubileet. Opprettholde aktivitetsnivået på regattabanen

Hjemmesidene våre har fungert tilfredsstillende i mange år, men kravet til oppdatering og nyhetsformidling har gjort at vi har sett etter et verktøy som gjør at flere på en enkel måte kan formidle nyheter raskt og effektivt. Sidene må være levende og nyhetsformidlingen må være relevant. Når dette bladet går i trykken er antageligvis de nye sidene allerede lansert. Forhåpentligvis vil det stimulere mange til å bidra med innlegg til klubbssidene våre som vil trekke flere besøkende.

Episoder fra Færderseilasen eller referat fra onsdagsre-

gattaene vil være nyheter som mange vil ha glede av å lese om. Hva skjer med IF-en i vårt landstrakte land? Det ligger mange IF-er langs vår lange kyst. Kanskje er det aktiviteter rundt forbi som IF-klubbens medlemmer burde få høre om?

Et annet viktig element ved å være del av en klasseklubb er gleden av å vise at man tilhører denne klassen. Profilar-tikler skaper tilhørighet og vi har derfor besluttet å trykke opp t-skjorter og hettegensere med IF-logo. I forbindelse med at Norsk IF-Båt Klubb har 40 års jubileum, ønsker vi å gi alle medlemmer en gratis t-skjorte. Vi håper i tillegg at disse igjen utstyres sitt mannskap med t-skjorter og hettegensere.

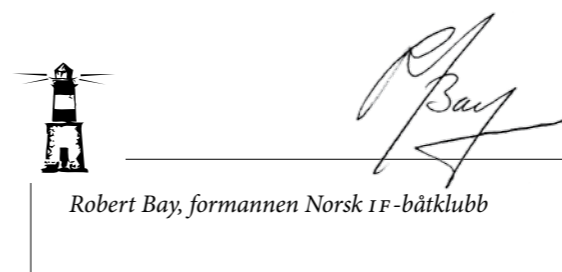
I arrangementer som Færderseilasen med over 30 båter til start, sier det seg selv at 70-80 seilere med IF profilering i tøyet vil synes i Horten og vil være en god markedsføring av klassen. Vi vil i tillegg utstyre de fremste IF-ene som ligger til land i Horten med bannere i forstaket med profilering av IF klubben.

Treningssamling, jubileumsseilas og jubileumsfest Norsk IF-Båt Klubb fyller 40 år i år. I den anledning inviterer vi til jubileumsfest. Dagen er 28. mai. Vi starter med oppmøte kl.11:00 på Ytre Vassholmen hvor man kan få hjelp til trimming av rigg og seil. Kl. 13:00 går startskuddet for årets jubileumsseilas. Seilasen er gratis og er åpen for alle IF - seilere som vil prøve seg på en regatta. Om ønskelig får man med seg en erfaren IF-seiler om bord under regattaen. Kl. 19:30 møtes vi på Sjøflyhavna kro til jubileumsfest. Her blir det sang og taler med god mat og drikke ut i de små nattetimer. IF-klubben har sponset banketten med et betydelig beløp slik at så mange som mulig av skipperne med mannskap og ledsagere kan stille.

Vi håper at tilbudet med jubileumsregattaen fører til at mange griper anledningen til å prøve seg på regattabanen og får oppleve den spenningen det gir å konkurrere i IF-klassen. I tillegg har vi i IF-serien åpnet for at erfarne seilere kan bistå nye seilere uten at de taper sin plass i sammendraget. Har du lyst å prøve deg på en onsdagsseilas, men vil gjerne ha med en erfaren IF-seiler ombord, kontakt styret så kan vi bistå med dette. Vårt mål er å få flere med ut på regattabanen. IF-serien seiles hver onsdag med unntak av juli måned og enkelte onsdager som kolliderer med andre

arrangementer. Onsdag 29. juni er siste start før ferien og etter endt regatta samles alle til grill på Ytre Vassholmen. Årets NM avholdes 19-21. august. Arrangør er Bærum Seilforening. Vi er avhengige av å stille 20 båter til start for at vi skal opprettholde vår NM status. Det er derfor viktig at du allerede nå setter av helgen slik at årets NM blir en suksess. Vi håper på god deltakelse og gjør oppmerksom på at tilreisende vil kunne få lånebåt, samt at IF-klubben gir reisestøtte ifm. deltakelse i NM. Ta kontakt for ytterligere info.

Vel møtt til en ny seilsesong.



Robert Bay, formannen Norsk IF-båtklubb



Hettejakke RØD
Størrelse: S-4XL
350 kr



Hettejakke BLÅ
Størrelse: S-4XL
350 kr

IF-klubben fyller 40 år!

I forbindelse med IF-klubbens jubileum vil vi sende ut en **GRATIS** t-skjorte til alle våre medlemmer. Denne vil være mørkeblå og ha klassens seil merke.

Det vil, i tillegg til å velge modell og størrelse på din gratis T-skjorte, være mulighet til å bestille flere T-skjorter eller hettegensere med det samme trykket. Flere t-skjorter vil koste 120 kr og hettejakker vil koste 350 kr.

Ekstra bestillinger (til deg og mannskapet) på T-skjorter og jakker kan fås utlevert på IF arrangementer eller tilsendt per post mot betaling av porto i tillegg.

Hvis du ikke returnerer hvilken størrelse og modell du ønsker på din gratis t-skjorte vil du få tilsendt en herre modell størrelse L.

Bestillinger: ifklubben@gmail.com



T-skjorte
størrelse:
Dame: XS-XXL
Herre: S-4XL





TEXT: JOHN ERIK LYCHE
NOR 75

Norsk IF-båtklubb 40 år 2011

ELEKTRONISK UTSTYR, SEIL, RIGG, TRIM OG REGLER FOR KAPPSEILING

IF AKTIVITETER VINTEREN 2011

16 februar møttes en ivrig gjeng hos North Sails. Bruk av elektronisk utstyr er sluppet løs i IF klassen, og Anders Dahl hos Maritim regjorde for mulighetene med elektroniske kart og GPS. Ved turseilas er dette utrolig nyttig. Og for oss som seiler Færder'n ganske unikt. Enkelt å finne kursen til bøye ved Nesodden og Slemmestad når fjorden foran oss er dekket av gedigne seil som fullstendig hindrer sikten.

For ikke glemme beregning av fart og strøm i Drøbakundet, samtidig som du leser av dybden under deg. Deretter kurs til Mefjord og kurs mellom Småskjær på vei inn mot Åsgårdstand i nattens mulme og mørke. For ikke å snakke om de som prøver seg på grundt vann på innsiden av Bastøy. Da er det godt å vite hvor du er og hvor dypt det er. Thomas Nilsson hos North Sails geleidet oss gjennom en tuningguide de har laget for IF klassen. Dette var utrolig interessant. Veldig morro å høre fra en seilmaker hvor enkle ting som kan bidra til økt fart og mindre avdrift. Men

det krever litt struktur fra vår side.

Møtet tok ikke slutt før ut i de små timer, for her var det mye som fenget. Det var nok den harde kjerne som var samlet denne kvelden. Det er utrolig flott å ha litt sosialt samvær og friske opp litt på vinterstid. Vinteren er lang, men brått er sesongen der. Mellom de to innslagene ble det servert herlig Pizza, mineralvann og kaffe. Etter møtet bar det inn på seilloftet med endel praktisk rettede saker.

REGELKVELD 16 MARS

Nok en vinterkveld viet seilingen. Denne gang hos Bærum Seilforening med dommer Thomas Kresse i sitt ess med seilreglementet. Vi tror jo at vi kan det meste. Men dengang ei. Med god kunnskap om de forskjellige regler ved rundinger osv. kan en seile ganske taktisk, holde på sin rett og faktisk skåre ganske mye på det.

Lokalene til Bærum Seilforening ble fullstendig fylt opp av ivrige seilere fra div. klasser. En givende kveld som også endte ut i de små timer. Her var det utrolig mye å gripe fatt i.

Danska IF-klubbens Generalforsamling

22 MARTS 2011

KORT REFERAT

Generalforsamling blev som annonceret afholdt med forudgående spisning i Køge Sejlklub. Bestyrelsen foreslog Arvid Andersen til dirigent. Arvid Andersen blev valgt uden modkandidat og med akklamation.

Dirigenten konstaterede at generalforsamlingen var lovligt varslet og indkaldelse offentliggjort rettidig samt at generalforsamlingen var beslutningsdygtig, hvorefter han gav ordet til formand for aflæggelse af beretning.

FORMANDENS BERETNING

– Kære alle If'er. Hjertelig velkommen til denne generalforsamling for året 2010. Jeg vil hermed indlede denne beretning med vores forenings virksomhed i det forgangne år. DM: Endnu en gang har det lykkedes at afhold DM i Mose, hvor det lykkedes at samle 18 både, hvoraf den ene var svensk med Marek Janiec i SWE 829, sejladsen blev afviklet med fin ro og orden med nogle fine sejlads og flotte resultater, Nr. 1 blev Arvid Andersen i DEN 266 Koala med et total på 28,0 Nr. 2 blev Preben Lerche i DEN 69 Admiralinden med et total på 25,0. Nr. 3 blev Hans H. Parving i DEN 228 Dikke med et total på 21,0.

Vi siger tak for de fine resultater og jeg finder det glædeligt at det fortsat er muligt at samle så mange både så det fortsat er muligt at få en levende sejlads og holde liv i en gammel klasse som IF båden efterhånden er, samt at det skaber et fint socialt og kammeratlig sammenhold IF sejlerne imellem og er med til forsat at profilere IF båden og holde liv i klassen. Der har fra SGS side, været arrangeret et meget engageret og vellykket stævne, hvor alt fungerede vellykket og stævnet blev afsluttet med en meget fin og vellykket middag og hyggeligt kammeratskab IF sejlerne imellem. Så tak til SGS for en flot og vellykket indsats.

RENT ORGANISATORISK

På sidste års generalforsamling ønskede vore hidtidige formand Steen Jacobsen ikke at genopstille. Henning Kastel, Henrik Blomdahl og Anders Klarskov var villig til at genopstille og blev valgt m. akklamation.

Ingen på generalforsamlingen ønskede at opstille til bestyrelsen til erstatning for Sten Jacobsen, men efter en del pres fra den undertallige bestyrelse lod Stig Knudsen Den 225 Kragenæs sig opstille, dog med den reservation at han først kunne deltage i IF-klubbens bestyrelsesarbejde efter den 1. juli 2010 gav det problem at få tilstrækkelig mange kandidater, til at melde sig til at stille op til bestyrelsen. På bestyrelsesmøde d. 11. november i Helsingør konstitueredes bestyrelsen med følgende sammensætning.

Som ny formand konstitueredes Anders Klarskov: Som kasser konstitueredes Henning Kastel: Som teknisk kyndig med klasseregler og teknik konstitueredes Henrik Blomdahl: Som ny ansvarlig for kapsejladts ansvarlig konstitueredes Stig Knudsen.

VINTERARRANGEMENT

Den 26. februar afholdte vi som traditionen tro klubbens årlige vinterarrangement, der i år omhandlede et meget vigtigt punkt på vore både, nemlig master – hvor vi aflagde et besøg hos John Mast i Greve hvor vi så deres værksteder og fik et meget grundigt foredrag og vigtige råd om master og hvor der blev stillet mange nyttige spørgsmål og nyttige svar herpå, så et stort tak til John Mast for et vellykket besøg, som jeg tror mange fik meget ud af.

Efter besøget hos John Mast var deltagerne traditionen tro ude at spise på Restaurant Fregatten nede i Hundige Havn, hvor vi i de maritime omgivelser fik en hyggelig stund og fin fællesspisning samt fik udvekslede lidt erfaringer og nye ideer. Så tak til alle deltager for et vellykket arrangement.

DM 2011

Kragenæs Sejlklub afholder DM 2011 for IF både, der arrangeret som en fælles stævne med L 23 klassen. Der arbejdes meget ihærdigt og målrettet fra Kragenæs Sejlklubs side på at få et vellykket stævne op at stå. Blandt andet har man til lejligheden fået udført en fin plakat med IF både og L 23 er udført af en lokal kunstner, fået sponsoraftaler på plads, så det lover godt, så tak til Kragenæs Sejlklub og Stig for en foreløbig flot indsats.

Omkring det at afholde en fællesstævne med en sammenlignelig bådtype som L 23, føler jeg personligt at det rummer mange muligheder for klassen, da det for det første vil kunne trække betydeligt flere både til sejladsen, samt at det vil give et mere spændende og varieret stævne og dermed mere opmærksomhed, omkring vore klasser.

IF RA MØDE I GÖTEBORG

Den 13 marts deltog Henrik Blomdahl og Anders Klarskov på det årlige IF ra møde, hvor vi var samlet sammen med 2 repræsentanter fra Norge og 2 repræsentanter fra Sverige. På mødet blev blandt andet behandlet: Svensk IF forbund meddelte at de nu endeligt vedtaget nye klasseregler for 2010 for Sverige som hovedsagelige indeholder en nydesignede fok. I samarbejdets ånd ønskede man også disse regler implementerede i Norge og Danmark.

Af tekniske spørgsmål blev blandt andet diskuteret pro-



fil på erstatningsmaster, da de profiler bådene, er leveret med fra værft er udgået af produktion. Udformning af mastefoder til erstatningsmaster.

FORMANDENS PROGRAMERKLÆRING

Klubbens mission:

Mine tanker med klubbens formål i fremtiden skal være :
Teknisk Assistance/ Forum:

Da vore både efterhånden har en gennemsnitsalder på 35 år eller mere, vil de efterhånden stå over for større renoveringer, hvorfor både Henrik og jeg ofte bliver ringet op og forespurgt om diverse tekniske spørgsmål, hvilket gør at jeg tror der blandt IF sejler er et stort behov for gennem klubben at kunne trække på teknisk support og udveksling af erfaringer med andre IF sejlere.

Kapsejlads:

Arrangere kapsejlads som DM og andre sejlads som eks. Øresundsmesterskab og andre kapsejlads, samt være interesseorganisation for IF sejler og repræsentere IF sejlernes interesser.

Tursejlads:

At rådgive og være forum omkring praktiske forhold og muligheder omkring tursejlads, samt være interesseorganisation for IF sejler og repræsentere IF sejlernes interesser.

Møder og ekskursioner:

At arrangere møder, foredrag og ekskursioner om sejlads, tekniske emner samt praktiske og juridiske forhold omkring IF både, samt fremme det sociale forhold mellem IF sejler.

Hvordan vil jeg kommunikere:

Da IF båden er en skandinavisk bådklasse med ca. 3600 byggede både, føler jeg det er vigtigt at vi deltager i det fælles nordiske blad Medvind som kommunikationsplatform, da vi kommer væsentlige bredder ud, end ved at have et rent dansk blad, hvor vi kan lade os inspirere gennem emner fra de andre nordiske klubber. Jeg vil derfor satse på at vi til hvert nummer fremkommer med beskrivelse af hvad der er hent i klubben, samt tekniske emner og begivenheder svarende til 4 sider. I fremtiden vil vi basere vores hjemmeside som den primære informationskilde omkring klubbens virksomhed, I mail ved udsendelse af juridisk skriftligt materiale som generalforsamling og liggende, hvorfor en opdatering af medlemskartoteket med I mail adresser vil ske. Så vi opfordre alle til at oplyse klubben om mail adresser, samt ændringer af disse. Jeg vil også gerne fremme at enkeltmedlemmer uden for bestyrelsen skriver om emner, problemer og erfaringer de har i bladet.

Desuden ønsker jeg at fremme og udvikle vores hjemmeside som kommunikationsplatform, og evt. arbejde med at udvikle den som en fælles nordisk platform, også for de øvrige nordiske lande.

Hvor mange medlemmer er vi egentlig? Antallet af medlemmer i klubben ligger rimeligt konstant på ca. 200 personer og der er, skønmæssigt ca. 350 IF både i Danmark.

Efter generalforsamlingen viste Anders Høegh Post et flot lysbilledshow om en tur fra Øresund til Oslo og retur.

REF: HENNING KASTEL
(NÅGOT NEBKORTAT AV REDAKTIONEN)

UPPRULLAT STORSKOT

HÄR VISAS HUR jag har gjort en upprullningsanordning för storskotet så man slipper ha mer tamp än nödvändigt i sittbrunnen. En slangupprullare, för tryckluft, köptes på Harald Nyborg men finns även på Biltema och liknande affärer för en billig peng. Se till att du inte skruvar av locket som innehåller fjädern när du fäster skotändan.

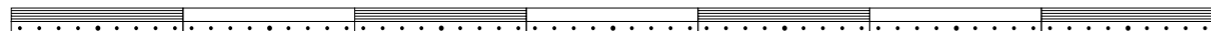
LEIF ÅGREN, IF 2823



IF I AZORERNA

FESTLIGT ATT HITTA en IF på Azorernas huvudö Sao Miguel. Vi bodde i huvudstaden Ponta Delgada och i hamnen där fick jag syn på denna vackra båt...

THOMAS LÅSTBOM



Kahyttsrenovering

Man kan få kahytten til at virke større ved at lakere panelerne på hver side af nedgangen med hvid Toplac fra internationale farve no. 001. De oprindelige paneler demonteres, alle beslag afmonteres der slibes og spartles, hvorefter der grundes med grundingsfarve inden potlac påføres i 2 lag med pude.

❖ ALLE PANELER I KAHYTTEEN demonteres, slibes og lakeres i 4 gange skibslak. Det originale garneringstapet afrites, hvorefter der tapeseres med nyt garneringsklæde der kan købes i marinaforetninger, der anvendes vandfast kontaktklim fra Cosco der mest økonomisk kan købes i dunke hos malerforetninger.

Original elinstallation bør udskiftes ved samme lejlighed med nyt elpanel i det agterste styrbors overskab hvor alle ledninger udgår så der kun er samleled inde i elpanelet. Prisside ca. 2000.- dk. kr.

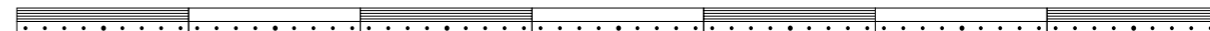
Alle paneler genmonteres med nye rustfrie skruer i A4 kvalitet (meget vigtigt i et aggrasivt marint miljø - da alm. rustfrie skruer hurtigt vil begynde at korigere).

Nyt loft udføres, ved at det gamle loft skæres igennem

på midten, hvorpå den originale polstring fjernes og de originale plader bruges som skapelon der lægges oven på nye oliehardt masonitplader og der streges op, hvorefter de nye plader skæres ud og tapeseres med garneringsklæde der bukkes op på bagsiden. Det nye loft skæres i 2 langsgående halvdele i dets midderlinie. Inden monteringen lægges de originale loftplader over og hulder bores for, hvorefter loftet monteres med rustfrie selvskærende rustfrie A4 skruer med stålringe som oprindeligt. endeligt afsluttes med en midderliste i teak over samling samt nye vinkellister i teak i nedgangen.

Hvor der ikke er garneringstapet, afrensnes skrovet med slibning og grundingsrens, hvorefter det indvendigt males med Toplac fra internationale farve no. 001 i 2 lag. Den oprindelige belægning fjernes, hvorefter der skibes ag afrensnes med grundre, hvorpå der males med Toplac fra internationale farve no. 001ns

Dørkladerne fornyes med dørklader i Teak med spor. Alle spot og lamper fornyes og vupti står kahytten lækker og indbydende til ophold og herlig sejlads, Enkelt og lækkert, et nyt skib - jeg åber det kan danne inspirationer.



Udskiftning af Mastebjælke

TEXT: HENRIK BLOMDAHL, EX IF DEN 178 "MUFFE"

På gentagne opfordringer genoffentliggør jeg min artikel om hvordan jeg udskiftede mastebjælken i min IF DEN 178 "Muffe" med tegninger af mastebjælke og mastefodsforstærkning samt Dansk IF klubs bestemmelser for fremstilling af en ny mastebjælke.

❖ HISTORIEN STARTEDE DEN 2. Juni 1990 for da blev IF DEN 178 "Muffe" kl 10:26 sejlet ned ud for Vedbæk havn af en svensk Grinde i en ren styrbord-bagbord kollision på foran for tværs til bidevind sejlsads for begge både, hvor Grinden ikke overholdt sine basale pligter nemlig at holde udkig i læ, når man sejler på bagbord halse, holde sin kurs, når det er klart at styrbord båden vil gå klart foran uden problemer. Faktum endte med at Grinden sejlede op på bagbord skandæk af IF DEN 178 "Muffe" og rev topvant over og bukkede røstjernet til topvantet.

Resultat en ødelagt mast med topvant indfæstning i mast trukket ca. 70 mm nedad i mastprofil og nogle synlige små skrammer på ruftag, skandæk og lønning i bagbord side, nådigt sluppet fra en virkelig skræmmende oplevelse, troede jeg, men virkeligheden skulle udvikle sig anderledes.

Klar forsikringssag ny mast og små skader repareret intet problem, men Sjælland Rundt 1990 kapsejladser den efter følgende kapsejladser den sæson begyndte problemerne, idet IF DEN 178 "Muffe" ligesom gav sig og absorberede bølgenes kraft og gik i stå frem for at skære sig igennem og kunne ikke følge med de andre IF-ere, som hun plejede og så var 100.000 kr. spørgsmålet hvorfor? Efter meget bøv, frustrationer og hovedbrud i de efter følgende sejl sæsoner viste det sig at samlingen mellem skrog og dækket i begge sider ved røstjernene var sprængt over en længde af ca. 300 mm og at dækket med røstjernene fjedrede 3-5 mm ved sejlsads under sejl, dvs. at lønningskurven varierede med belastningen og det var umuligt at se revnen, da den sat nede under den for IF eren karakteristiske fleksible tætning mellem dæk og skrog. En sådan skade kan ikke umiddelbart udbedres ved almindeligt glasfiber arbejde uden at både dæk og skrogside blev skåret i stykker og genopbygget, hvilket jeg ikke ville acceptere.

I foråret 1995 blev løsningen at en forstærknings bjælke i aluminium blev lagt op i begge sider fra hoved skot til ind under genua skinnen til indfæstning af røstjern. Helvedes arbejde og bøv, men nu skulle den hellige grav



være velforvaret, men ak nej nu begyndte IF DEN 178 "Muffe" at gå fint på bidevind på styrbord halse men ikke på bagbord halse, hvor andre IF-ere på kapsejladserne sejlede hen over IF DEN 178 "Muffe" og det er helvedes frustrerende at opleve.

På vej hjem fra DM 1998 i Mosede, hvor vi som snart sædvane ikke klarede os særligt godt, i en tordenbygd med solstreg på bidevind på bagbord halse ud for København, så jeg pludseligt at ruftaget på bagbord side af mastefoden i de hårde pust spillede og fjedrede i de stærke solstreg, det var underligt for det var lige oven på mastebjælken og den kan ikke fjedre på den måde. Vi gik straks over stagen og prøvede at gentage fænomenet på styrbord halse, men ruftaget ud for mastefoden i styrbord side ville ikke spille og fjedre i sollyset, så tilbage på bagbord hale og så var fænomenet der igen i fuldt flor.

Op til masten og jeg kunne føle at bagbord ruftag ud for mastefod bevægede sig 0,2 til 0,5 mm. Nu var sagen klar, der var kun en forklaring og det var at mastebjælken var beskadiget i bagbord side og det var den side Grinden havde været oppe på. Forsikringssagen var for længe lukket og hvordan kunne jeg reparere/udskifte mastebjælken for jeg var meget træt af frustrationerne med at Jeg/båden ikke kunne/ville sejle så vi fik bare rimelige placeringer i kapsejladser med lange bagbordhalseben på bide vind.

Som mangeårigt medlem af bestyrelse i IF-Klubben og Klassemåler viste jeg, at jeg skulle passe på med hvad jeg gjorde for ikke at miste bådens Klassebevis og éntype status, men mastebjælke skulle under alle omstændigheder ordnes.

I løbet af tidligt efterår 98 blev derfor Teknisk Komité i IFRA kontaktet. Hvad vi havde af tilgængelige tegninger over IF-eren blev gennemgået for at finde ud af hvordan mastebjælken fremstillet og monteret i tidernes morgen på Marieholm AB. Det viste sig, at det vidste ingen og ingen havde tilsyneladende prøvet det før samt at tegningerne var meget uklare og uspecifikke på det punkt, men tegn nr. 1460 "glasfiberarmring och däckförstärkning" viste klart at mastebjælken var opbygget lamineret af et

antal stykker krydsfiner af ukendt dimension, beskaffenhed og kvalitet.

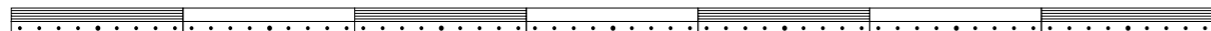
Det blev besluttet at en ny mastebjælke kunne fremstilles af 4 mm 5 lags vandfast birkekrydsfiner, som jeg havde muligheder og værktøj for at bearbejde hjemme i min kælder.

Båden blev tidligt det efterår taget op og stillet hjemme i indkørselen så jeg i løbet af vinteren kunne skifte mastebjælken. Jeg viste fra min tidlige reparation af de sprængte samlinger af dæk og skrogside at brug af vinkelsliber giver "glasfiberstøv Helvede", derfor havde jeg anskaffet en "Fein Multi Master", der er en let trekant El pudser, der på vibrator ben kan monteres med en vibrerende savklinge. Sent efterår 98 udkom I IF-bladet Efterår 98 med Jens Lodrup's artikel om "Forår i Glasfiberhelvede!" hvor han beskriver bl.a. udskiftning af mastebjælken i foråret 1997, som bekræftede mig i at vinkelsliber skal bruges mindst muligt og forberedte mig om hvad der forestod af arbejde. I løbet af vinteren blev aptering omkring hovedskot demonteret og loftsbeklædning i kahyt skruet ned, hvor efter Glasfiber himmel omkring Forluge kan demonteres.

Loftsbeklædning i kahyt er lidt tricky, da den ikke kan komme ud af kahyt i et stykke fordi Marieholm monterede den i et stykke inden skrog og dæk blev samlet, men den kan stå på højkant og skubbet bagud med "vingerne omkring lugenedgang" i lugenedgang og ind i under cockpit, så der er arbejdsrum omkring hovedskot. Glasfiber himmel omkring Forluge kan heller ikke komme ud, men kan opbevares helt forude i forrum.

Nu er mastebjælke frilagt og jeg savede gennem glasfiberen langs kahytloft, kahytssider og hovedskot samt på kryds og tværs på mastebjælke med min "Fein Multi Master".

En gammel støvsuger blev holdt op til den vibrerende savklinge, hvorved "Glasfiberstøv Helvede" hovedsageligt forsvandt ned i støvsugeren og sparede mig for det store rengøringsarbejde bagefter. Med et skarpt stort stemmejern kunne jeg nu hugge det ca 5 mm tykke glasfiberlag af mastebjælken i store flager.



Mastbjælkes position i forhold til ruftag og sider blev opmærket, så ny mastbjælke kunne placeres præcist som den gamle.

Da mastbjælke lå løst an mod ruftaget og der manglede ca. 25 mm i at nå ud til rufsider og med savsnittet langs hovedskots overkant skulle mastbjælke nu være frigjort, troede jeg, men da maste var blevet udskiftet i 1990 var gamle skrue huller fra skift af mastesål blevet proppet med limede teak dyvler, så jeg måtte save disse dyvler over med en nedstryger klinge og det volte problemer. Så da mastbjælke endelig var fri, kunne den med hænde let skubbes agter ud og fri af hoved skot. Gennemgang af mastbjælke vist at den var flækket på hver side af det laminat lag, der lå an mod hovedskot i bagbord side, så det var ikke omsonst at udskifte mastbjælken. Opmåling af mastbjælke viste at: Den færdig ny mastbjælke skulle være:

Laminerings retning	Lodrette lag
Bredde	180 1mm
Højde	70 1mm
Forsætning af Forreste og agterste laminatlag	20 1mm
Krumningsradius	2.800 5mm
Længde nederste forkant (nominelt)	930mm
Længde nederste agterkant (nominelt)	995mm

Ny mastbjælke blev fremstillet af 45 stk. 4 mm 5 lags vandfast birkekrydsfiner

Hvert laminat lag blev skåret med krumningsradius 2800 mm (pilhøjde på hovedbjælke), bredde af laminat lag 70 mm (færdig højde af hovedbjælke) og 1000 mm lang. Jeg fik fat i en 20 x 250 x 1100 mm stålplade til at lime på og en tilsvarende stålplade til overlæg.

Da øverste lag i laminatet er forskudt 20 mm i forhold til nederste lag, så skal man lave et styr til at holde formen, når laminat skal limes. Med 10 stk. skruevinger, der kunne gabe over hele hovedbjælke bredden på 180 mm (færdigt mål) underlagstykkelse og overlægstykkelse (i alt 230

mm) blev laminat holdt sammen under limningen i et hug med ugiftig opskummende polyuretan lim.

Desværre var jeg ikke dygtig nok, så laminatet forskubbede sig lidt, så båndpudderen måtte på ekstra arbejde og bjælke kom derfor på undermål, men det blev klaret ved at lime en 4 mm 5 lags vandfast birkekrydsfiner plade på over og under side af mastbjælke, så færdig højde blev præcist 70 mm og bjælke ender tilpasset til indvendig side af kahytstvæg.

Hvis andre vil forsøge sig kan et stift underlag være, fx en 1.200 mm lang og 250 mm bred stump af en gammel 28 mm køkkenbordplade eller en ret plankestump ca. 1200 x 200-250 x 30-50 mm.

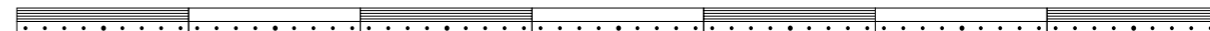
Så var det bare at vente på foråret og at varmen var kommet op på 15 - 20 grade om dagen for at starte monteringen af den nye mastbjælke, desværre kom varme sent i foråret 99.

For at opnå den bedste tilpasning til det ru ruftag blev polyester og microbalooner mikset til en tykt flydende masse og smurt på overside og ender af mastbjælke og den ny mastbjælke blev skubbet på plade ovenpå hovedskottet, lignet op, så den lå præcist som den gamle mastbjælke og presset op mod ruftag med trækiler. Den udvældende polyestermasse blev brugt til at fylde hulrum mellem overkant hovedskot og underkant mastbjælke samt til at lave overgangsrunding (R=5-6 mm) mellem mastbjælke og ruftag og sider for den senere indstøbning af mastbjælke i ca. 5 mm glasfiber armeret polyester. Dette trivielle arbejde som mange kender vil jeg forbi gå.

Aptering blev monteret og i øvrigt klargjort til søsætning uden yderligere omsvøb.

Da masten blev sat på viste det sig at begge top- og underkant var for korte og at et par sæt Tockles var nødvendig, da vant var tilpasset den gamle ved belastning fjedrende mastbjælke.

Det var en fornøjelse at sejle aftenmatch første gang og så blive udråbt til overalt vinder, det er ikke sket i mange år efter 1990.

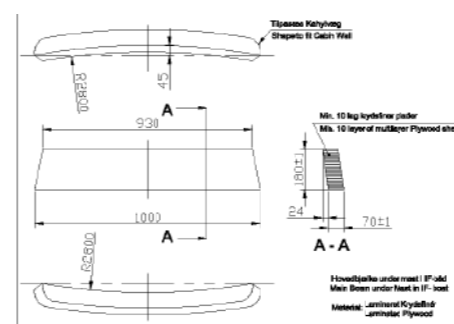
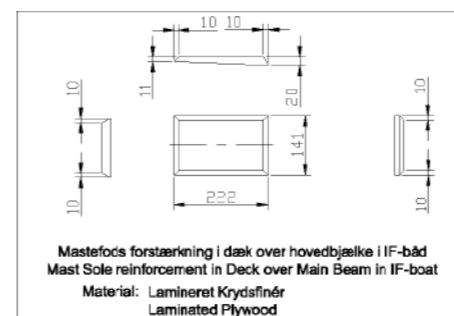


Hvad kostede det så i 1999 priser:

Materialer:	Krydsfiner, lim, glasfiber og polyester.
DKK	1.500 - 2.000,-
Tid:	Timer 50 -70

EFTERSKRIFT

IF bådejere, der oplever at læ topvant bliver slækt ved bidevind sejlsads bør sætte sig i lugenedgang og visuelt kontrollerer om overkant på inddækningslisten på mastbjælken agterkant passer med kahytloftets indvendige krumning, som den gjorde da båden forlod Marieholm AB. Hvis ikke overkant på inddækningslisten på mastbjælken agterkant passer så er mastbjælken elastisk/trykket og bør overvejes udskiftet.



MASTEBJÆLKE I IF-BÅD

Generelt.

Ved enhver reparation af IF-båden er grundregelen at: der skal anvendes samme materialer som originalt i samme udførelse som originalen

Kan ovenstående ikke opfyldes skal den nationale klasseorganisation kontaktes skriftligt inden reparation udføres.

Krav og specifikation.

Mastbjælke skal være udført massiv i lamineret vandfast plywood. Vægtbesparende hulrum og metalindlæg indvendigt i mastbjælke er ikke tilladt.

Færdig mastbjælke skal være:

Laminerings retning	Lodrette lag
Bredde	180 1 mm
Højde	70 1 mm
Forsætning af Forreste og agterste laminatlag	20 1 mm
Krumningsradius	2.800 5 mm
Længde nederste forkant (nominelt)	930 mm
Længde nederste agterkant (nominelt)	995 mm

Bjælkeenders form tilpasses til indvendig side af kahytstvæg.

Renovering av roderbeslag

Vid årets vårrustning upptäckter jag att ett roderbeslag sitter lite löst i mitt roder. Efter lite arbete slutar denna nyfikenhet med att jag står med två roderbeslag, några brustna pinnbultar och en rodermalja i handen.

TEXT: JOHAN WINBERG, RÅÅ, SWE 1870 INFINIT

BESLUTET ÄR INTE svårt då jag studerar delarna. Jag har följande problem: nedersta och mellersta roderbeslagen var något lösa i rodret, pinnbultarna till mellersta beslaget var kraftigt korroderade, nedersta maljan satt löst mot skrovet och där var 5 l vatten i kölsvinet innanför och tapparna på roderbeslagen var slitna.

Här finns bara en sak att göra: åtgärda slitaget på tapparna och montera tillbaka med nya pinnbultar och färskt tätningsmedel.

Jag är oklar över varför två av mina pinnbultar brast så enkelt. De gick faktiskt av bara då jag försiktigt skrapade av färgen i skruvspåret. Då jag granskar dem i detalj ser jag att materialet inte alls ser ut som mässing längre, utan har en röd färgton. Brottytan är dessutom mycket gropig och ser nästan ut som om materialet vore lera istället för metall. Jag skulle tro att den zink som funnits i legeringen från början har lakats ur efter 36 år. Kanske har materialet inte varit avzinkningshärdat.

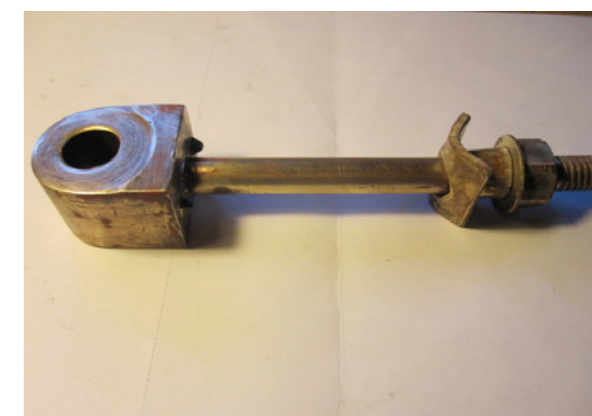
Tapparna är pressade in i beslagen. Jag letar därför reda på en verkstad i närheten. De pressar ur de gamla tapparna och svarvar nya som de värmer på plats. Jag valde att låta göra nya i lagerbrons, vilket är en legering som är särskilt lämpad för detta. Måtten till de nya tas från de gamla och från en ritning från den danska IF-båtklubben.

På de nya tapparna sitter O-ringarna mycket bättre. På den gamla slitna tappan sticker O-ringarna upp betydligt mer. Nya pinnbultar kan köpas av Göran Helmer i Strömstad. De är enligt uppgift tillverkade av förkromad mässing.



Så här ser delarna ut då de är klara för återmontering.

Min nedersta malja satt löst, så den var det bara att lossa. Du skall krypa in under sittbrunnen och arbeta i det smala utrymmet längst ner i kölsvinet. Det är inget roligt ställe. Det behövs lampa och hylsnyckel med förlängning och spärrhandtag, men med lite vilja och en hand i taget går det.



När maljan kommit loss är det enkelt att rensa den från gammal färg och annat. Där var faktiskt inte särskilt mycket tätningsmedel kvar, så det finns kanske en förklaring till vattnet i kölsvinet. På min båt är det så trångt på insidan att varvet, för att få dit bricka och mutter, satt en bit böjd metall mot skrovet och därefter förlängt med en rörstump.

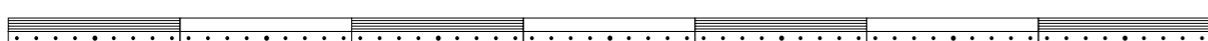


Jag är nöjd med att jag renoverade de gamla beslagen. Om jag hade skaffat nya beslag istället tror jag att jag hade fått mer arbete med att justera beslag och hål i rodret för tillräckligt bra passform. Jag valde att inte göra något åt mitt översta beslag då det varken är slitet eller löst.

Har du aldrig bytt dina O-ringar eller kontrollerat slitaget på dina rodertappar är det hög tid att ta loss klossarna och lyfta av rodret.

Fler bilder från arbetet finns på forumet. Med nya tapparna slipper jag glappa i rodret vid styrning. Nu kan jag segla i 36 år till!





IF-båtens klassregler

TEXT: MAREK JANIEC

Klassreglerna är till för att våra IF-båtar ska kunna kappsegla på så lika villkor som möjligt. Dessutom ska kappsegling inte behöva vara en plånboksfråga, utan det ska inte kosta mer än att det kan betraktas som normalt i förhållande till att äga och underhålla en IF-båt.

IF-BÅTENS KLASSREGLER är av den strikta typen, dvs. de är så kallade "förbjudande". I korthet innebär detta att allt som inte uttryckligen står som varande tillåtet är förbjudet. Det stänger i princip alla kryphål för fartgivande och dyra modifieringar, som annars kan vara frestande att göra av den finurlige som jagar framgång på kappseglingsbanan och har en fet plånbok.

Men samtidigt kräver sådana förbjudande regler ett mera omfattande underhåll. IF-båten är ju till åren kommen, och det skulle bli väldigt kostsamt att tillverka egna reservdelar. Så när komponenter går ur produktion, söker vi i första hand ersättning bland de standardprylar som redan finns på marknaden.

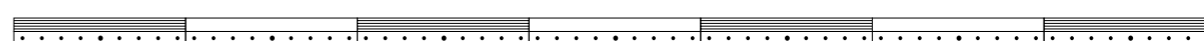
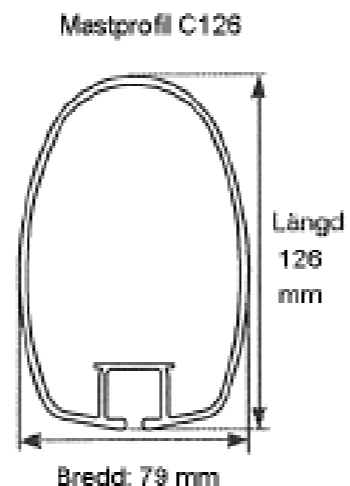
Just nu gäller detta mastprofil och spinnakerbommens ändbeslag.

Vad gäller mastprofilen, så har för några år sedan Proctors droppformade och ovala profiler samt Seldéns ovala profil utgått ur produktion och ersatts av en annan, gemensam profil, som har en något tillplattad form i bak-kanten. Den nya profilen har beteckningen C126, och har faktiskt redan sålts som klassregelriktiga profiler av Proctor Sverige och Proctor Danmark och av Seldéns distributörer utan förbundets eller de andra Nordiska IFRA-medlemmarnas vetskap. Men eftersom de fysikaliska egenskaperna vad gäller böjmotstånd och vikt är i princip samma som för de utgångna profilerna, så har man nu och i väntan på en klassregeländring, i IF-båtförbundets styrelse och i Nor-

diska IFRA beslutat att tolka denna profil att vara oval och att den därmed är klassregelriktig.

Vad gäller spinnakerbommarna, så är numera ändbeslagen i de standardbommarna man köper i den vanliga båt-tillbehörshandeln ofta inte längre av aluminium utan av ett kompositmaterial (ofta glasfiberarmerad plast). I väntan på en klassregeländring har IF-båtförbundets styrelse beslutat att ge dispens för sådant material.

En liten varning ska utfärdas i detta sammanhang. Mastbeslaget i däck för den nya Proctor/Seldénmasten och den gamla utgångna Seldénmasten har förhållandevis liten anläggningsyta, vilket kan innebära att klacken som masten står på kan deformeras med okontrollerad riggs-pänning som följd. Därför rekommenderas att man läger en cirka 4 mm rostfri stålplåt som tryckutjämnare mellan däckbeslaget och mastklacken på rufftaket. Samtidigt ska man kontrollera att måttet från klacken upp till nedre mät-märket inte överstiger 705 mm.



Västkostens IF-BÅTKLUBB

VÄNNER! Vintern är inte längre över oss - den är över! Jag har stänk av bottenfärg i håret och fleecetröjan doftar av polish, det är vår! Efter förra årets succéartade säsong för VIF på kappseglingsbanorna och en ny toppnotering i medlemsantal avslutades hösten med den nu åter "sedvanliga" höstfesten. Efter sådana ansträngningar intog VIF glögg och gick i ide.

Den nya säsongen startade med en tudelad djupdykning under vattenlinjen. Först ut i januari hade vi kvällsträff med företagsbesök där bottenfärger avhandlades. Därefter i februari ett bejublat föredrag av marinbiologerna Lena Granhag och Sara Königsson som på dagtid är verksamma på Fiskeriverket respektive Marinbiologiska institutionen på Göteborgs Universitet. Det de inte visste om Havstulpanernas kärleksliv, uppväxt och mognad kan säkert ingen annan heller. Det var ett mycket intressant föredrag som även gav inblick i utveckling av nya fiskeredskap för att i största möjliga mån fånga det man avser och inget annat. Att sälar och tumlare störs av alla våra ekolod var säkert något som vi inte tänkt så mycket på tidigare!

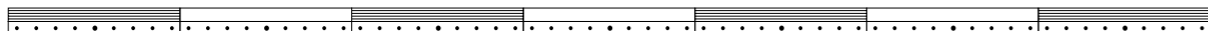
Samma kväll höll VIF årsmöte med förhandlingar enligt stadgarna.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet, kunde pusta ut och ta itu med det nya året. Joop Somhorst valdes till ny ordförande efter Claes-Henrik Möse som sitter kvar i styrelsen med ansvar för medlemsregister. Övriga ledamöter hade bedrivit framgångsrika återvalskampanjer och fick förnyade förtroenden. Till vice ordförande valdes Göran Ejdeling, sekreterare Alf Andersson, kassör Peter Berg, kappseglingsansvariga Anders Öfverman och Claes Annerstedt.

Årets Greppe, det vill säga interaktiv regelgenomgång med Charlotte Greppe, känd internationell domare, fick ett nytt pedagogiskt upplägg. Om nu den mänskliga hjärnan är lite krullig på ytan i vanliga fall så blev allt uträttat men på intet sätt utslätat och skillnaden mellan "rätt till väg" och "rätt till plats" blev fullständigt självklar. Den kvällen var det en samling seglare som gick hem med spikraka "hjärnvindlingar". Föredragshållarens ryktbarhet hade dessutom lockat inte mindre än fyra kamrater ända från Malmö för denna kvällsövning. Vi hoppas alla att de fann mödan värt med en lång bilresa i regnigt busväder.

I skrivandets stund drar det sig mot sjösättning för många och styrelsen önskar alla IF-seglare en fin sommar.

CLAES-HENRIK MÖSE, VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB



Sydsvenska IF-båtklubben

I ÅR HAR SYDSVERIGE haft förmånen av en mild och solig april månad. Det har gjort att många båtar tidigt har kommit i sjön och premiärseglat redan någon eller några veckor före Valborg. Men vattnet är fortfarande iskallt, mycket kallare än uppåt Kattegatt, på grund av de smältande Östersjöisarna. Så det får verkligen vara soligt och lättvind, helst från land, om man ska få en behaglig tur, och räkar man falla i plurret, ska man nog se till att snabbt komma upp innan kroppen domnar.

Den 22 mars hade vi årsmöte i det lilla klubbhuset på Råå, där Råån kröker i ett S och en gångbro hindra våra seglande båtar att gå längre upp i ån. Vi var endast 7 medlemmar som deltog. Som tur hade det, förutom 5 styrelsemedlemmar, kommit ytterligare två medlemmar, som kunde bevilja styrelsen ansvarsfrihet. Styrelsen omvaldes i sin helhet. Förutom det formella med räkenskaper och ansvarsfrihet bestämdes att vi skulle fylla en bil och åka till Göteborg den 12 april för att lyssna på förbundsdomaren Charlotte Greppe och kanske bli litet bättre vad gäller kunskaper i kappseglingens regler.

SSIF:s flesta medlemmar finns längs Öresundskusten, och där är de ganska jämt fördelade. I Malmöområdet finns 14, i Lommaområdet 12, i Lundområdet 11 och i Råå-Helsingborg med omnejd 19 stycken. Så det kan tyckas att det skulle finnas en potential för att åtminstone

delta i den egna klubbens kvällskappseglingar. Men så vitt vi känner till förekommer detta, förutom enstaka båtar, i någon större utsträckning endast i Lomma och Råå. Men förhoppningsvis är en ny generation seglare snart på gång, vilket ju skedde senast i början av 1990-talet, då SSIF växte från cirka 30 till uppåt 90 medlemmar på några år.

Vi verkar bli 84 medlemmar i år, kanske någon till, när vi summerat de inkomna medlemsavgifterna. Till detta kommer det alltid ett antal nya.

I år kommer det knappast arrangeras några klasseglingar på den svenska sidan av Öresund, förutom att kanske någon av Öresundsklubbarnas srs-tävlingar kan komma att samla en IF-klass på minst 5 båtar. För att arrangera särskilda tävlingar som t.ex. Skåne-DM är underlaget alldeles för litet. Så den som är sugen på sådant får numera ta sig till Danmark eller ta sin IF-båt på lastbil eller trailer till vårt SM i Uppsala (såvida man inte är pensionär eller lärare och har tid att segla dit). Den 14-15 maj tävlas det i Kastrup, den 18 juni i Lynetten och 1-4 juli går det danska mästerskapet i Kragenäs på Lolland i södra Smålandsfarvattnet. Dessutom finns en höstregatta i Kastrup den 10 september.

MAREK JANIEC
ORDFÖRANDE, SSIF



När kappsegling är som roligast i klass och på bana.

Bottenhavets IF-BÅTKLUBB

JA, DÅ VAR DET vår igen, om vintern ifjol var hård, så har den här vintern varit ännu hårdare för oss här uppe. Vi i Härnösand ledde snöligan länge. Vintern kom redan i oktober/november därefter hade vi snö hela vintern, även hård.

Kyla, 20-30 grader kallt långa perioder, elmätaren snurrade som en värsta formel 1 motor, på högvarv. Härnösands-skretsen har haft vinterträffar som vanligt, med sedvanliga trevligheter. Vi i BIF har skickat ut, till våra medlemmar, vantskydd och kepsar inför sommaren, med IF-båt logga. Jag skrev i fjol, om att vi i Härnösand hade fått tillbaka klass seglingarna för IF-båt, tyvärr var vi bara tillräckligt antal IF-båtar vid en av kappseglingarna, så att kora någon IF-klassmästare gick inte.

Örnsköldsviks och Sundsvalls IF-båtsegelare seglade som tidigare i lys-klassen. Det ser mycket bekymmersfullt ut, här uppe i BIF-regionen vad gäller IF-klassseglingar. Båtar finns men inte tillräckligt många som är intresserade av att kappsegla och att kappsegla i klass, det är mycket tråkigt. Vad ska vi göra? Vi i Härnösand, ska en sista gång, försöka att få till klasseglingar. Vi tänker försöka locka med unga och "gamla" att vara med ombord och gasta och styra, på korta banor, för att upptäcka tjusningen med klasstävlin-

gar. Om vi kommer att lyckas, det får framtiden utvisa.

Vi kommer också att återuppta en kappsegling, från Härnösand till Mjösjön söder om Bönhamn och åter dagen efter. Enbart för IF-båtar. En totalsträcka på ungefär 40 Nm. På denna sträcka gör vi sex starter. Första start går till så, att den minst rutinerade startar först och den mest rutinerade startar sist. Den som vinner första etappen startar sist på andra etappen och den som kommer sist på första etappen startar först på andra o.s.v. tills vi kommer i mål vid Christer Westmans, swe-709, sjöbod i Mjösjön. Väl framme så blir det bastu, pilsner och bad och därefter en välbehövlig middag. Prisutdelning som följer efter middagen, där vinnarna väljer först från prisbordet brukar vara generöst tilltaget (Härnösands handlarna brukar vara välvilliga att bidra med priser), ingen går prislös från tävlingarna. After-sail in på småtimmarna.

Kanske kan båttäckningarna rivas i påskveckan, det går fort med snösmältningen nu. Vårutrustningen på en IF-båt är ju ingen långdragen historia, så båtarna bör kunna vara i sjön i mitten på maj. De sista åren har vi haft problem med mycket havstulpaner. VC 17 biter inte lika bra som tidigare, den nya färgteknologin fungerar tydligen inte som den borde. Kanske får vi prova någon ny färg i år? Vi har här i Härnösand en nyöppnad båttvätt, kan vara ett alternativ, väl värt att pröva.

Nåväl, våren är här och sommaren kommer inom kort, så jag önskar Er alla en skön sommar, med mycket seglande och många kappseglingar. Vinden är fri.

HANS GILLIUSON, SWE-3082



DET VÅRAS FÖR IF-cupen SM 2012

IF-CUPEN HAR DE SENASTE åren lockat många båtar att kämpa om den åtråvärda bucklan. 2010 var det Peter Berg med besättning som med minsta möjliga marginal snuvade Jonas Länje et al på segern. Flitigt seglande premieras men den avslutande Grand Finale tillika DM räknas lika med resultaten av de tidigare seglingarna så inte förrän 10 september är det avgjort.

Hela 23 båtar startade på någon av seglingarna 2010 och i år hoppas vi på fler. I slutet på maj startar vi med LSS värregatta följt av tisdagssegling 31 maj och sedan är det Björlanda cup 2 juni.

Vi fortsätter i augusti med Framnäsdagen den 13 augusti och Tjörn Runt den 20 augusti. I september avslutar vi sedan med LSS höstregatta, tisdagssegling och så Grand Finale och DM i Hjuvik den 10 september. Så alla Västkustbåtar - boka in dessa seglingar i kalendern och så hoppas vi på en lika spännande Cup sommaren 2011.

REDAN NU HAR Västkustens IF-båtsförbund lyckats få Tjörn segelsällskap att arrangera 2012 års svenska mästerskap för IF-båtar. Preliminärt seglar vi den 4-7 juli i hjärtat av Bohuslän. Centrum för seglingarna är Skärhamn med det nybyggda klubbhuset alldeles vid akvarellmuseet. Sedan seglar i i de mytomspunna vattnet på Hjärteröfjorden mellan Marstrand och Kyrkesund.

Vi hoppas på många Tjörn Runt seglare som vart år passerar här i jakt på bästa placering runt ön.

Vidare ligger Skärhamn på behändigt avstånd från Oslo så kanske 2012 är året då vi kan få våra norska vänner att umgås med oss under trevliga former till sjöss och på land.

Så varmt välkomna alla IF-båtar med besättning till vackra Bohuslän.

För mer information gå in på www.tjss.se.

ANDERS ÖFVERMAN



På väg genom Göta Kanal till SM i Sjötorp år 2000.

TILL MINNE AV BLOMMAN

Henrik Blomman Blomé finns inte bland oss längre. Den 19 februari i år kastade han loss från ett 67-årigt jordeliv och seglade vidare mot okänd destination.

Henrik var en av veteranerna i IF-båtsförbundet. Han var verksam inom förbundet som vice ordförande från 1984 och cirka 10 år framåt. Därefter var han medlem i förbundets tekniska kommitté under några års tid.

Henrik har varit med som skeppare på 17 SM. Han var en duktig rorsman som kunde hålla fart i båten. I hårdvind gick Henriks båt mer upprätt än de flesta andra, inte bara på grund av fler kilo på relingen utan också för att han var bra på att styra.

SM för honom verkade många gånger vara jämbördigt med julafton. Han var en fixare av stora mått, och ordnade genom sitt jobb billigt kött till uppskattade grillkvällar i samband med SM-tävlingarna.

*

Henrik kunde ibland uppfattas som litet bullrig och burdus med sitt stora och yviga sätt. Men alla som kände honom litet närmare, förstod att han egentligen var en varm och empatisk person.

Henrik hade som bekant svårt att hålla sin vikt och kallade sig själv ibland och litet skämtsamt "Sveriges störste IF-seglare". Han höll gastarnas humör uppe genom att ofta berätta otaliga skrönor bl.a. från sina år till sjöss som kock.

Sista gången Henrik tävlade i ett SM var i Örnsköldsvik år 2002. Han seglade då i en lånebåt med sina egna segel. Då träffade jag honom själv för sista gången.

Faktamaterialet har samlats ihop av Göran Ejdeling, Alf Andersson och Rune Lagerqvist. Bilden har hämtats från Henriks minnesrum på Internet. Foto: Ragnar Blomé.

Sammanfattningen är gjord av Marek Janiec, Ordförande i Svenska IF-båtsförbundet.



Bli medlem!

I IF-BÅTFÖRBUNDET

Förutom den här fina tidningen två gånger om året får du tillgång till teknisk rådgivning och ett stort arkiv med tekniska tips, medlemssidan på Internet, lokala arrangemang ett nätverk av cirka 600 seglare.

Dessutom får du möjlighet att köpa de utmattningssäkra undervantsröstjärnen som är särskilt utvecklade för IF-båten och Marieholm 26-an.



FYLL I DIN INTRESSEANMÄLAN PÅ VÅR HEMSIDA - WWW.IFBOAT.COM

**ENKELT
TRYGGT
OCH
PROFFSIGT**

Kliv ombord du också!

Hos oss möts du av genuint båtintresserade personer och försvinner inte i mängden. Bli en i ett exklusivt gäng du också!
Ring 08-541 717 50



Svenska Sjö

FÖRSÅKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!
www.svenskasjo.se · 08-541 717 50