

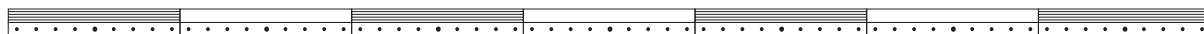
Medvind

Nr 2 2013

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



NYA KLASSEGLER FÖR IF
SEGELMAKERI I SOVRUMMET
SERVICE PÅ SJÄLVLÄNSVENTILERNA



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

LAYOUT

BEATRICE BOHMAN
BEATRICEBOHMAN@GMAIL.COM

TRYCK

EXAKTAPRINTING

PAPPER

EDIXION

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
PER OSVALDS

INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET	3
SERVICE PÅ SJÄLVLÄNSVENTILERNA	4
FORMANNE HAR ORDET	6
ÅTTE KJAPPE I LENS.	7
FORMANDENS BERETNING	8
VINTERARRANGEMENT HOS AP MØLLER.	10
DANSK MESTERSKAB 2013	11
UPS-MASTEHAVARI.	11
FÆRDEN 2013	12
IF-KLUBBEN – EN AKTIV OG DYNAMISK KLUBB .	13
NYA KLASSREGLER	15
EN GLIMT FRÅN APRIL	16
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	16
MASTNING MED HJÄLP AV SPINNAKERFALLET .	17
SEGELMAKERI I SOVRUMMET	18
KALENDARIUM FÖR SEGLINGAR 2013	22
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	23
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE

FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0761-199275
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

KASSÖR

RAGNAR JALAKAS
TEL HEM: 018-32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

SEKRETERARE

JOOP SOMHORST
TEL HEM: 031-24 13 55
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

LEDAMOT BIF

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

LEDAMOT OIF

BERTIL NORBERG
TEL HEM: 0705-90 82 50
BERTIL.NORBERG@TEILA.COM

LEDAMOT SSIF

MAREK JANIEC
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

LEDAMOT VIF

JOOP SOMHORST
TEL HEM: 031-24 13 55
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

REDAKTÖR MEDVIND

PER OSVALDS
TEL HEM: 031-41 61 03
MOBIL: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

WEBMASTER

MIRKA JAMIOLKOWSKA
MOBIL: 0768-997888
WEBMASTER@IFBOAT.COM

TEKNISK ANSVARIG

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

NORSK IF-BÅTKLUBB

ROBERT BAY
EIKSSTIEN 6
NO-1359 EIKSMARKA
TEL: +47 6714 83 29
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK

NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 68
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET

WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE

WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND

DEUTSCHE IF-BOOT KLASSENVEREINIGUNG
C/O HARALD WITZEL
MARKGRAFENSTR. 301
DE-12105 BERLIN
TEL: +49 151 54 82 18 80
OBMAN@IF-BOOT.DE

HOLLAND

NEDERLANDSE MARIEHOLM VEREINIGING
GROTE MARKSTRAAT 27
NL-3841 AH HARDEWIJK
SECRETARIS.NMV@MARIEHOLMVEREINIGING.NL

ENGLAND

ST. MAWES IF-BOAT FLEET
C/O RUPERT SCOTT
15, CHAPEL TERRACE, ST. MAWES
GB-TR2 5DL TRURO
TEL: +44 1326 270215
MAIL@RUPERTSCOTT.CO.UK

AUSTRALIEN

FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
C/O STAFFORD WATTS
113 CARABELLA STREET
AU-2061 KIRIBILLI, N.S.W.
TEL: + 61 425 214 737
WATTS_SJ@HOTMAIL.COM

Ordföranden

HAR ORDET

SA HAR MEDVIND kommit ut med ett nytt nummer!

Medvind har sex intressenter. Intressenterna är de danska och norska IF-båtklubbarna, och i Sverige är det de fyra regionala klubbarna BIF, OIF, SSIF och VIF. Alla deltar solidariskt, både genom att se till att artiklarna skrivs, bildmaterialet skapas och genom att ekonomin delas så att kostnaden blir överkomlig för alla. I slutändan har svenska IF-båtförbundets styrelse och tidningens redaktör det yttersta ansvaret för tidningens utgivning.

Utan samarbetet över de skandinaviska gränserna hade det inte varit möjligt med Medvind, vare sig praktiskt eller ekonomiskt. Redan nu går större delen av vår budget till utgivningen. Ett större ansvar hade åvilat regionerna att få fram redaktionellt material till hela tidningen. Så sannolikt hade vi fått avstå från Medvind i den formen den har just nu.

Förutom de två omslagssidorna, den officiella förbundsinformationerna för IF-familjen i världen och ordförandespalten gäller det att fylla de övriga sidorna med intressant redaktionellt material. Det är viktigt att materialet kommer fram i rimlig tid, annars blir tidningen för-

senad eller i värsta fall kan utgivningen av ett helt nummer äventyras. Tekniska artiklar är de mest uppskattade, och det borde finnas en uppsjö av olika projekt som förbundets medlemmar har gjort under åren och som man är stolt över. Redaktören är mycket tacksam för sådant material.

Svenska IF-båtförbundet är i medlemsantal räknat det särklass största kölbåtsklassförbundet i Sverige. Vi kan bli många fler, eftersom det torde finnas mer än 2000 IF- och Marieholm 26 båtar kvar i Sverige. Så har du en sådan båt och inte är medlem ännu, bli det. Du får både praktisk nytta av ditt medlemskap och dessutom stöder du ett förbund som jobbar för att bevara IF-båten som en klassisk segelbåt för kappsegling och rekreation.



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

SHORT IN ENGLISH

NOW MEDVIND HAS again been published by a new issue!

Medvind has six parties of interest. Those are the Danish and Norwegian IF-boat clubs, and in Sweden there are the four regional clubs. All parties participate jointly, by writing articles, making the pictures and sharing the cost so that it will be acceptable for everyone. Finally it is the board of the Swedish IF-boat Association and the editor who have the outmost responsibility for the publishing of the magazine.

Without the cooperation across the Scandinavian borders it had not been possible to publish Medvind, either of practical or economical reasons. Already most of our

budget goes to the publication. A greater responsibility had been put on the shoulders of the regions to produce the editorial material to the entire magazine. So probably we had been forced to resign from Medvind in the format it has just now.

The Swedish IF-boat Association is in a class of its own as far the number of members is concerned. We may be even more, as it should exist more than 2000 IF-boats and Marieholm 26 cruisers remaining in Sweden. So if you own or sail such a boat and is not yet a member, be so. You will get both practical benefit from your membership and, additionally, you will support an association that works for retaining the IF-boat as a classic yacht for racing and leisure.

Service på självlänsventilerna

FÖR SÄKERHETS SKULL

AV: MAREK JANIEC, SWE 829

Alla bordgenomföringar som sitter lägre än 100 mm över vattenlinjen eller som kan komma under vattnet vid 30 graders krängning ska ha avstängningsventiler. Eventuella slangar kopplade till ventilen ska ha dubbla, motvända syrafasta slangklämmor i båda ändarna. Möjligheter till fjärrmanövrering av ventilerna ska beaktas, men oberoende av ventilens placering, ska den snabbt kunna stängas vid varje tillfälle.

OVANSTÄENDE ÄR ETT utdrag ur säkerhetsbestämmelserna för fritidsbåtar som försäkringsbolagen tillämpar. Om det skulle visa sig brister, kan man riskera sänkt ersättning om olyckan skulle vara framme. För IF-båten blir det i allmänhet bara aktuellt för självlänsventilerna. Men om det finns genomföringar för t.ex. vask och toalett, gäller samma sak för dessa, eftersom IF-båten kränger ner ungefär till "snobbranden" vid frisk vind. Och om man har en logg, ska loggens givare vara lätt åtkomlig inifrån båten och givarens tätningsplugg vara omedelbart tillgänglig.

Den här artikeln handlar i fortsättningen om självlänsventilerna och en enkel service på dessa. Vad som gäller ett fullständigt utbyte, finns det en utmärkt artikel om detta i Medvind Nr 2 2012, författad av Johan Winberg, SWE 1870. Den artikeln handlar om utbyte till likadana skjutventiler som båten ursprungligen var utrustad med, vilket är att föredra, emedan fjärrmanövreringen in till ruffen bibehålls intakt. Om man valt kulventiler utan att ha konstruerat en ny fjärrmanövrering, ska man alltså tänka på att ventilerna ska vara lätt åtkomliga. Man kan alltså i så fall inte utan vidare fylla utrymmet under sittbrunnen med tunga grejor och definitivt inte förhindra tillgången till självlänsventilerna med fast monterad utrustning.

Efter många års användning, eller snarare brist på sådan (mekaniska

prylar mår bäst av att användas då och då), kan länsventilens axel ha ärgat fast i huset och den yttre muttern. Detta beror oftast på att en eller båda de små O-ringarna, som ska täta mot inträngande vatten runt axeln, har blivit slitna och otäta eller gått sönder, och vatten har börjat sippra in runt axeln. God tillgång till syre i luften gör att materialet oxiderar och börjar förbrukas. Om detta får fortsätta för länge, kan till slut hela ventilen haverera.

Om självlänsventilerna går lätt att öppna och stänga och om man inte ser något ärg kring axel eller slangklämmor, borde allt vara OK. Men om axeln har fastnat och inte längre går att vrida runt, är det dags att göra något åt saken.

Oftast upptäcker man att länsventilerna inte går att vrida runt när man börjar titta till båten på våren. För att få dem att fungera igen, måste man först lösa upp oxiden. Det man använder för detta är två vinkorkar, lite eltejp och litet matolja.

Man börjar med att vira några varv av eltejpen kring varje kork, så att de passar lagom att trycka in utifrån in i genomföringarna. Därefter fyller man på med matolja uppiifrån i självlänshålerna i sittbrunnen. Man väntar en dag eller så, juckar litet fram och tillbaka på vreden, väntar litet igen och juckar igen. Man kan även hjälpa till litet med att spruta

litet 5-56 eller liknande där axeln går in i ventilhuset. Efter mindre än en vecka brukar axeln lossa och kan öppnas och stängas igen. Och eftersom det är matolja man använt är det ju ett miljövänligt biologiskt material, så man kan med gott samvete låta den rinna ut på backen under båten.

Nu har man gjort halva jobbet. Det som återstår är att fixa det hela permanent, så att man inte får tillbaka problemet redan nästa säsong. Om



Vinkork, omvird med litet eltejp för att den ska sitta bra med presspassning i självlänsens bordgenomföring.



Avstängningsventil med påmonterad fjärrmanövrering.

man är sent ute, kan man vänta till man tar upp båten på land igen till hösten, men helst inte längre än så. För då börjar oxidationsprocessen igen, så fort båten har kommit upp på land och fått tillgång till luftens syre.

Den andra halvan av jobbet innebär

en enkel service av länsventilerna. Hela servicen gör man genom att demontera ventilaxeln inifrån båten utan att ta loss ventilhuset. Man skruvar ut axeln ur ventilhuset, byter och kompletterar trasiga och försvunna O-ringar och smörjer allt med litet saltvattensbeständigt fett av samma typ som man till exempel använder till sin utombordare. Därefter monterar man ihop det hela igen i omvänd ordning.

O-ringarna ska vara av typen oljebeständiga och kan införskaffas i en specialbutik. Jag hittade mina i butiken hos Betrans AB på Flygledaregatan 1 i Malmö, som säljer bland annat kullager och diverse tätningar. Ta med axeln och eventuella kvarvarande O-ringar till butiken för att försäkra dig om att få rätt dimension. Köp gärna två satser (8 st O-ringar), så har du reservdelar, om du mot förmodan skulle behöva göra om jobbet.

Det hela tar inte längre än 20 minuter per ventil om man vet vad och hur man ska göra och har alla grejor och verktyg tillhanda. Åtminstone bör det gälla den andra ventilen när man tränat på den första.

Arbetsgången kan vara som följer:

1. Lossa kopparröret till fjärrmanövreringen från ventilaxeln genom att ta bort den lilla saxsprinten och dra därefter ut röret in i ruffen.
2. Lossa vredet från axeln genom att skruva bort den lilla skruven i centrum. Tappa inte den lilla brickan, som ska sitta under skruven.
3. Lossa den yttersta muttern på ventilen.
4. Sätt på vredet på ventilaxeln utan att skruva fast det och vrid medsols. Vrid flera varv tills hela ventilaxeln kommer ut.
5. Kontrollera skicket på ventilaxeln noga. Särskilt ska man leta efter sprickor i området alldeles bakom O-ringsspåren där vänstergången börjar. Om man märker den allra minsta lilla spricka, är det kanske inte lönt att fortsätta, för axeln



Alla lösa smådelar. Från vänster – vred, ventilaxel, ventilhusets yttre mutter, saxsprint, fästskruv för vred och bricka under fästskruv.

kommer snart att gå av. Har man ont om tid, kan man byta O-ringarna och sätta ihop allt igen och därefter byta länsventilerna till nästa säsong.

6. Om axeln bedöms som användbar, ta bort gamla O-ringar som eventuellt finns kvar i spåren på axeln, tvätta och putsa bort allt ärg och smuts. Montera nya O-ringar och smörj med propelleraxelfett eller motsvarande. Som man ser på bilden är gången som för sliden vänstervriden i motsats till gången för muttern som är högervriden, detta för att muttern inte ska kunna lossna när man vrider på axeln.

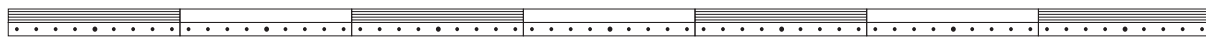
7. Montera ihop allt igen i omvänd ordning. Tänk på att sliden ligger lös inne i ventilhuset, så vrid axeln försiktigt medsols samtidigt som den skjuts in i ventilhuset. Det kan vara enklare att montera ihop fjärrmanövrering och axel innan man skjuter in den, men eftersom kopparröret kan hindra muttern, får man ibland rotera axeln och spänna muttern växelvis.

Fjärrmanövrering med saxsprint, mutter och ventilaxel påmonterad, färdig att skruvas ihop med ventilhuset.



Nu bör du slippa problem med ventilerna de närmaste åren. Mina höll cirka 20 år till efter första servicen innan axeln slutgiltigt havererade, 40 år efter nymonteringen på varvet. Och spar korkarna och använd dem som tätningspluggar för extra säkerhet. Sådana behövs också i enlighet med försäkringsbolagens säkerhetsanvisningar. Och detta är inte minst viktigt, om axeln skulle råka vara dålig.

Lycka till!



Formannen

HAR ORDET

☀ **ENDELIG KOM VÅREN** etter en lang og kald vinter. For første gang i historien har vi måttet utsette regattastarten med en uke grunnet is og kulde. Forhåpentligvis er varmen kommet for lengst når dette leses og vi er i gang med en ny sesong med vår fantastiske IF, båten som kan benyttes til så mange formål.

Vinterens aktiviteter har bestått i klubbkveld hos North sails og Kick off for nye seilere som vil prøve seg på regattabanen. Møte hos North samlet 26 medlemmer og Thomas presenterte det siste innen seildesign samt viste hvor viktig det er å gå systematisk til verks når man trimmer for å lære å bli en bedre seiler.

Kick off for regattaseilere var primært myntet på de nye seilerne i klubben og med 30 medlemmer som møtte, ligger alt til rette for at mange nye båter blir å se på regattabanen. Klubbens egen ressurser ble benyttet. Morten Mero (NOR-77) gjennomgikk seiltrim, Bjørn Rud (NOR-39) tok for seg seilreglementet og Terje Johannesen (NOR-30) tegnet og fortalte om starten med de farer og muligheter som oppstår. Her på Østlandet er det regattaseiling som står mest i fokus og vi har noe å forsvare etter fjorårets «all time high» deltakelse på regattabanen.

Sesongens starter som alltid med IF- serien som seiles hver onsdag fra mai til september unntatt juli måned. Som vanlig er det Bærum seilforening med Erik og Tove (med hjelp av Jan-Erik når han ikke selv seiler) som hver onsdag kl. 18:00 sørger for start. En stor takk, uten dere hadde det ikke blitt noen onsdagsregatta. Bundefjorden rundt 25. mai er en flott seilas hvor vi seiler på kryss og tvers i Bundefjorden. Seilassen er uformell og egner seg for både store og små. Fjorårets yngste deltaker var ikke mange ukene gammel der han lå ombord i NOR – 123 (Appelsinbåten) og kappseilet. Færderseilassen 7.-9. juni er også tradisjon for IF-klassen. I en av verdens største «overnight» seilaser

med ca. 1000 deltakende båter, preger IF-klassen seilassen med stor deltakelse og imponerende fart sammenliknet med mange andre klasser. Vel i havn i Horten avholdes tradisjonen tro felles middag på lørdag med uformell premieutdeling hvor alle større eller mindre hendelser/tabber trekkes frem.

Som en av få utvalgte klasser er IF-klassen invitert til å delta i H.M. Kongens serieeilaser 13.-15. august. Som vanlig vil H.M. Kong Harald være ombord i startbåten «Stjernen» og sørge for at alt går rett for seg.

Sist men ikke minst avholdes NM 24. og 25. august. Nesodden seilforening er årets arrangør og med deres beliggenhet på Steilene ligger forholdene til rette for en fantastisk helg på en av Oslofjordens flotteste øyer. Årets målsetting er 30 båter på startlinjen så kryss av i kalenderen med en gang.

NM i IF har alltid vært åpent for utenlandske deltakere og i år vil våre trofaste seilere fra Sverige - Anders Ewert og Per Osvalds - delta for 25. gang. Hadde det ikke vært for at det stod SWE foran seilnummeret, hadde vi tatt de for å være norske for lengst. Noen bedre ambassadører for vårt NM kan vi ikke få. Så kjære dansker og svensker, dere er hjertelig velkomne til å delta -vi lover å ta godt vare på dere.

Da gjenstår det bare å ønske alle en riktig god seilsesong!



Robert Bay, formann Norsk IF-båtklubb



Åtte kjappe i lens

AV HILDE THORESEN

Hver sjettede skipper på rankinglisten for IF-klassen er en dame. Karoline Ihlen er en av dem. Hun har seilt favorittbåten halve livet.

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

Jeg begynte å seile da jeg var rundt 18 år.

Hvorfor seiler du IF?

Bestefar kjøpte IF-båten NOR 142 da fetteren min Nikolai og jeg ble født. Båten ble oppkalt etter oss og het «Karolai». Søsteren min og jeg begynte å seile sammen i «Karolai» da jeg var rundt 18 år. Etter hvert ble det rift om familiebåten og da kjøpte jeg min egen i 2007.

Hva er det beste og det verste med IF'en?

Det beste er at den passer til både tur- og regattaseiling. Vi har vært på seiltur med IF-båten flere somre. Det er primitivt, men veldig hyggelig. Det verste er motoren som må opp og ned av brønnen.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Den nye løygangen som gjør at jeg klarer å hale inn storseil og flytte løygangen i sterk vind. Vi byttet den originale skinnen og det er en helt ny opplevelse.

Hva er din beste og verste regatta-opplevelse?

Den beste opplevelsen var i fjor da vi gikk vår egen vei rundt Gåsøya i Oslofjorden og rundet som en av de første båtene i en av onsdagsregattaene. Den verste opplevelse er regattaen Bundefjorden Rundt for noen år siden, da det blåste 18 m/s. Jeg klarte ikke å styre båten og fikk litt panikk. Vi prøvde å flate ut seilet ved å trekke det bakover, men da knakk skinnen på dekk. Vi krenget altfor mye og klarte ikke å trimme seilene riktig.

Hva synes du om IF-miljøet?

IF-miljøet er veldig bra i Indre Oslofjord.

En blir aldri utlært som seiler. Hva vil du bli bedre på nå?

Taktikk! Jeg vil bli flinkere til å velge rett posisjon før regattastarten for eksempel. IF-klubbens årlige samling på Ytre Vassholmen etter den siste onsdagsregattaen før ferien er veldig bra. Da får vi anledning til å snakke med andre om seilingen og utveksle erfaringer.

Har du en IF-båt om 5 år?

Det håper jeg!

Fakta:

NOR 199

Navn: Karoline Ihlen

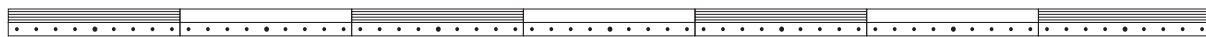
Alder: 31

IF-eier siden: 2007

Deltatt i følgende regattaer i 2012:

IF-serien.

Fast mannskap: Samboer Erik Strand



Formandens

BERETNING 2012-2013

GREVE 12. MARTS 2013

GENERALFORSAMLINGEN I 2012 blev afholdt i Køge Sejlklub. Resultatet blev en stor udskiftning i bestyrelsen. Bestyrelsen konstituerede sig med Stig Knudsen D 225 fra Kragenæs som formand. Desværre måtte Stig ret hurtigt trække sig fra bestyrelsesarbejdet, men alligevel skal der lyde en tak fra den nye bestyrelse, for det arbejde han gjorde, og for de tiltag han satte i gang, og som bestyrelsen har arbejdet videre med.

Da Stig trak sig måtte bestyrelsen konstituere sig på ny. Det blev med undertegnede som formand, Didier Blanchet som næstformand og kontaktperson til tursøjlerne, Arvid Andersen som sekretær og redaktør på hjemmesiden, Bo Garny som kasserer, Henrik Blomdahl som specialist omkring teknik og klasseregler og Kay Nylander i spidsen for medlems- og fartøjsregisteret. Bestyrelsen er kommet godt fra start, og vi har fundet en god arbejdsform med hvert vores ansvarsområdeområde.

I løbet af året har bestyrelsen afholdt 5 bestyrelsesmøder og et møde i Stubbekøbing om DM i 2013. Vi har i august afholdt DM i Køge sammen med L23 og i slutningen af januar afholdt vi et vinterarrangement hos A.P. Møller. I starten af februar deltog to bestyrelsesmedlemmer i Nordisk IFRA- møde i Göteborg.

Bestyrelsen har arbejdet med vedtægtsændringer, som det fremgår af indkaldelsen. Vi har foretaget en kraftig gennemgang af medlemsregistret, så vi nu har helt styr på hvem der reelt er medlemmer. På udsendelseslisten til Medvind var der, da vi overtog, hele 180 modtagere af bladet selv om der reelt kun var 105 af disse, der var betalende medlemmer. Vi kører nu en stram politik overfor dårlige betalere, og lige nu er antallet af medlemmer, der har betalt 105, men stigende. Det betyder selvfølgelig lige nu en besparelse i udgifterne til medlemsbladet Medvind, men det

betyder også manglende indtægter.

I løbet af 2012 kom vi efter ihærdigt rykkerarbejde op på 130 betalende medlemmer, og det antal håber vi at nå igen i løbet af den næste måneds tid.

DM I KØGE

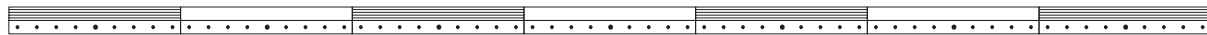
Vi var 17 deltagende både, heraf en enkelt svensk båd Johan Wiinberg SWE 1870. Køge Sejlklub havde arrangeret et godt stævne. Vi havde gode sejladsere med relativ let vind. Danmarksmester blev Preben Lerche D 69. Nr. 2 Arvid Andersen D 266 og nr. 3 Jesper Rohde D 135. Ligesom sidste år forløb stævnet sammen med L23 meget fint og også på vandet gik sejladserne uden problemer. I ”Thylejren” var der - som sædvanlig - en god stemning. Til de der ikke deltager i DM, skal jeg måske lige indskyde at ”Thylejren” er gået hen og blevet slang for Grevesejlernes campingvognslejr, stedet hvor der altid er øl nok og der hvor man hører de seneste skipperhistorier.

Fra bestyrelsen skal lyde en tak til Allan Jensen D 34 for de sponsorerede præmier til lodtrækning fra SLAM. Ved DM fik vi afsat nogle af vores mange jubilæumstrøjer.

KOMMENDE DM'ER

DM i 2013 finder sted i Stubbekøbing i dagene 14. - 18. august. Vi håber, at der i år vil komme flere både til DM ellers kan vores officielle DM hænge i en tynd tråd. Vi skal jo være mindst 15 både, men bestyrelsens håb er at vi kan nærme os 20 både.

Til DM 2013 sponsorerer North Sails et sejl som præmie. Kravet er dog at vi mindst stiller 15 både uanset nationalitet. Sejlet vil være en lodtrækningspræmie, så alle har en vinderchance.



I 2014 bliver DM afholdt i Mosede SGS "tilbage til gammel tid" i juli måned. I 2015 arbejder vi på at få Nivå som arrangør. De har foreløbig meldt tilbage, at de er positive overfor tanken

VINTERARRANGEMENT HOS AP MØLLER

Der deltog 25 personer i arrangementet. Først var vi i Mærsk flotte auditorium hvor vi så en film om Mærsk kamp virksomhed. Derefter gik vi over og besøgte det lille museum, som normalt er lukket for offentligheden. Vi havde Pascal Blanchet (næstformandens søn) som guide. Pascal er kaptajn i Mærsk og har selv sejlet de store containerskibe. Vi så A. P. Møllers kontor og alle skibsmodellerne og modeller af borefelterne i Nordsøen. Spørgelysten var stor og Pascal fortalte mange spændende ting om sejladsen med de kæmpe skibe. Efter museumsbesøget spiste vi frokost i sejlklubben Frem's restaurant. Et meget vellykket arrangement, som deltagerne stadig roser.

NORDISK IFRA

Fra dansk side deltog Kay Nylander og Henrik Blomdahl. På dagsordenen var blandt et forslag om en ny større fok. Men forslaget blev diskuteret og taget af bordet, fordi

danske opmålinger viste, at sejlet ikke ville kunne bruges på de fleste både med rulleforstag.

Et forslag om ny mastefod i forbindelse med Seldenmaster blev diskuteret. Der arbejdes videre med at lave en holdbar løsning.

Fra norsk side blev det meddelt, at man vil skaffe lånebåde til Norsk Mesterskab, således at interesserede danske og svenske sejlere kan deltage. Interesserede skal være opmærksom på at i Norge sejles klassemesterskabet uden spiler. Norsk Mesterskab afholdes 24-25. august på Steilene, som er en fantastisk ø i indre Oslofjord.

I de øvrige nordiske lande har If-klubberne følgende antal medlemmer:

Norge: 125, Sverige: 515, Danmark: 105 (lige nu - og stigende som følge af ihærdig rykning)

Jeg vil slutte med at sige tak til de mange, der har sluttet op om klubbens arbejde i den forgangne sæson. Desuden vil jeg opfordre jer alle til at hjælpe med at hverve medlemmer i jeres lokale klubber, så If-klubben igen kan blive stor og stærk.

19-3-2013

NIELS FLANDRUP D286



Kay Nylander i Bibs på vej til DM. Foto: Filmteamet Koala.

Vinterarrangement hos AP Møller

🚩 DEN 26. JANUAR afholdt IF-klubben i Danmark et vinterarrangement som var et eksklusivt besøg på det private A.P. Møller museum. Der deltog 25 personer i arrangementet. Først var vi i Mærsk flotte auditorium, hvor vi så en film om Mærskes kæmpe virksomhed. Derefter gik vi over og besøgte det lille museum, som normalt er lukket for offentligheden. Vi havde Pascal Blanchet som guide. Pascal er næstformandens søn og sejler af og til lystsejls i IF'er. Men når Pascal er på arbejde, er han kaptajn i Mærsk og har selv sejlet de store containerskibe. Vi så A. P. Møllers kontor, alle skibsmodellerne og modeller af borefelterne i Nordsøen. Spørgelysten var stor og Pascal fortalte mange spændende ting om sejlskibene med de kæmpe skibe.

Efter museumsbesøget spiste vi frokost i sejlkлубben Frem's restaurant. Et meget vellykket arrangement, som deltagerne stadig taler rosende om.

Kaptajnskasketten klædte kassereren Bo Garny flot og han var i godt humør, men alligevel måtte medlemmerne selv betale frokosten. For IF-klubben er ved at blive bragt på fode igen med hård økonomisk styring.



Foto: Filmteamet Kodla.





Fra tiden da man sejlede yresundsmesterskab. Foto: Filmteamet Koala.

Dansk mesterskab 2013

Afholdes i Stubbekøbing i dagene 14. august til lørdag den 17. august 2013. Det er aldrig skidt at komme først over startlinjen. DEN 135 var første tilmeldte båd til DM.

🚣 **DET DANSKE MESTERSKAB 2013** bliver arrangeret af Sejl og Motorbådsklubben Grønsund og Bogø Sejlklub i fællesskab. Det betyder at Stubbekøbing havn bliver basishavn, og sejladerne kommer til at forgå enten vest for Stubbekøbing havn i Grønsund eller i Storstømmen lige vest for Farøbroen.

Selve sejladerne bliver afviklet i dagene fra torsdag 15. august til lørdag 17. august med søndag den 18. august som reservedag. Ligesom sidste år i Kragenæs deler vi stævne med de gemytlige L23 sejlere. I stævnets arrangementskomité sidder Kirsten og Børge Spohr, som også var blandt de bærende kræfter ved DM i Stege i 2005. Et stæv-

ne som af garvede DM entusiaster regnes med blandt klassens absolut bedste nogensinde. Så skriv allerede nu DM 2013 i kalenderen. Det bliver et super stævne i dejligt vejr - og mon ikke Børge steger en gris og serverer lidt øl?

Stævnegebyret er i år på 1150 kr. og det dækker ud over startpenge også morgenmad og selvsmurte frokostpakker torsdag til lørdag for tre besætningsmedlemmer pr. båd. Den pris er ganske rimelig og så vil der oven i købet i år være en spiler fra North Sails som sponsorpræmie. Det er tanken, at der trækkes lod om spileren blandt samtlige deltagere. Så stil op og få en masse gode sejlader, hyggeligt samvær og derudover gode chancer for at få startpengene mangefoldt igen i form af en dejlig ny spiler.

Indbydelse og tilmelding via If-klubbens hjemmeside.

Vi ses i Stubbekøbing!

UPS–Mastehavari

🚣 **TIRSDAG, DEN 27. august 2012** sejlede jeg som sædvanligt aftenmatch i Rungsted i DEN 280, PINAFORE. Kort efter at vi havde fået spileren ned, rundet bundmærket og halet hjem på storsejl og genua, lød der et brag, og da vi så os omkring, lå hele takkelagen i vandet ved siden af os! Det viste sig, at stb. undervantskrue var knækket midt over, hvad jeg ikke havde forestillet mig kunne ske, men det kunne det, se billedet. Gud ske lov var der ingen personskader.

En af de større både var rar og hjalp os, først med at en ung gast med passende armmuskler kom over og hjalp med at få mast og sejl m.v. op på dækket, og derefter blev vi slæbt i havn. Fin service, og den store båd fik senere kapsejladsgodtgørelse, så den fik en pæn placering alligevel.

Herefter kom venlige mennesker, der kunne fortælle mig, at jeg nok skulle regne med, at en ny mast med det hele ville koste ca. 40.000,00 kr. Jeg fik også at vide, at det var synd, at jeg havde forsikret hos Codan, for de var vist nogle besværlige nogen, og der stod godt nok i policen, at de kun erstattede ¼ af bådens værdi, og hvis den var lig med forsikringssummen, var det nok noget med 16 – 17.000,00 kr. Det var let at regne ud, at konkursen tårnede sig op i horisonten.

Ja, ja, man skulle jo have fat i Codan, og de henviste til, at deres konsulent, Anders Balle, ville komme og se på båden. Det gjorde han så kort efter. En hyggelig mand, der kiggede grundigt på det hele og oven i købet viste mig, at masten havde ødelagt forreste bb. scepterfod. Det havde jeg ikke selv set, men den kom så også med i hans skadesopgørelse.

Endnu nogen tid gik, og så ringede Søren Lindstrøm,

Seldén Mast, og bad, om han måtte hente masten, der fortsat lå på dækket. Han skulle give et tilbud på en ny. Kort efter fortalte han, at nu var den nye mast klar, og jeg så igen konkursen nærme sig, men så kom rapporten fra Anders Balle:

Der skulle ny mast på med løbende og stående rig, VHF-antenne, toplanterne, motorlanterne, ankerlanterne, Windex, ny mastefod m.v. Diverse ødelagte ting skulle fornyes eller repareres, og jeg skulle blot underskrive Seldéns regning og sende den til Codan, så ville det hele blive betalt. Pyha!

Det var pragtfuldt, og der stod ikke noget om selvrisiko og/eller præmieforhøjelse! Kort efter blev jeg bedt om at komme ned på havnen for at være med til, at den nye mast kom ind og ligge i masteskuret. Hvor bliver det dejligt at få den samlet og sat på til foråret.

En stor tak til Codan og Anders Balle for en hyggelig og professionel behandling og for en ny mast m.v. uden af det kostede en krone!

Og alle I andre: Skift jeres vantskruer ud, når de er 5 – 6 år gamle. De kan åbenbart blive metaltrætte.

HENNING KASTEL
DEN 280, PINAFORE



Færden 2013



Karoline Ihlen. Vinneren av dameklassen i Færdern 2013.



Bjørnar Larsen med besætning.
Vinnare av IF-klassen i Faerdern 2013.

IF-klubben – en aktiv og dynamisk klubb

SEILERE ER KANSKJE IKKE som andre idrettsutøvere.

Vi driver en sport som ikke har en begrenset arena. Nei – havet er vår arena og det er stort og varierende! Det betyr at det ikke er så lett å ha tilskuere eller en heiajeng. Så vi må være vår egen heiajeng og det skjer gjennom at vi heier på hverandre!

Jeg husker godt fra da jeg selv kjøpte min IF i 1983. Like etterpå ble jeg oppringt av Knut Solberg som bare konstaterte at som IF-eier MÅTTE jeg bli medlem av klubben. Og det var selvfølgelig ingen argumenter mot det! Og det er jeg glad for da klubben har gitt mye ekstra glede med å eie en IF. Og deri ligger kanskje vår hemmelighet? Med utgangspunkt i en tidløs og linjelekker dame

prøver IF-klubben å ha et aktivitetsnivå som skal treffe de fleste – både nybegynnere og gamle seilslusker.

Jeg tror det er naturlig for IF-eiere å være medlem av klubben. Og dynamikken kan enkelt illustreres ved medlemstilgangen over årene. Selv om det er noen som forlater klubben av forskjellige årsaker, er det en stabil tilgang på nye medlemmer, noe som denne oversikten viser:

I perioden 2001 til 2012 har det i gjennomsnitt vært en tilgang på 15 nye medlemmer årlig. Denne tilgangen har også hatt en god spredning i alder og kjønn. Det er selvfølgelig en glede å se dette, men samtidig må vi ikke glemme at klubbens styrke ligger i ivrige medlemmer og vi håper å se mange nye seilere både på regattabanen, våre samlinger og ellers på fjorden generelt! Og at vi tar vare på og støtter hverandre for en enda større seilglede.

Så jeg ønsker alle medlemmer, både nye og gamle, mange gode stunder med sin IF!

MORTEN MERO
KASSERER/ NOR 77





Dansk mesterskab i Kragensås Foto: Bjarne Pedersen

Nya klassregler

Efter det att årsmötet för andra gången har godkänt förslaget till nya klassregler, har de nu trätt ikraft från och med 1 mars 2013.

Reglerna har ändrats i tre avseenden.

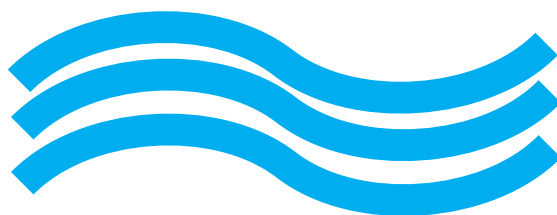
Den första ändringen handlar om mastprofilen. Den har aktualiserats på grund av att de föregående mastprofilerna från tillverkarna Proctor och Seldén har utgått och bytts ut mot en ny gemensam, vars tvärsnittsform inte riktigt stämde med texten i de förra klassreglerna. De fysikaliska egenskaperna, böjmotstånd och vikt, hos den nya profilen är mer eller mindre identiska, så någon skillnad i prestanda finns inte. Tyvärr gjorde sig varken Seldéns eller deras dotterföretag Proctor sig besväret att kontakta IF-båtförbundet om detta, utan flera master med den nya profilen hann bli levererade till seglarna, vilket innebar att en del båtar fram till nu har seglat omkring på tävlingarna med master som inte har uppfyllt klassreglerna.

Den andra ändringen handlar om att det numera blir tillåtet att ha med sig en GPS när man seglar ut till kappseglingen. Man får bara använda den vid ut- och insegling. Under själva tävlingen får den inte användas, såvida seglingsföreskrifterna inte tillåter det. Det är här frågan om en vanlig GPS, som är avsedd i huvudsak för navigering. Tekniken för positionsbestämning ska enbart vara baserat på satellitsystemet Global Positioning System, och positionen får inte förbättras med hjälp av andra system (t.ex. WAAS-teknologi).

Den tredje ändringen handlar om spinnakerbommens ändbeslag. Numera är de vanliga spinnakerbombslagen, som säljs i båttillbehörshandeln tillverkade av något slags kompositmaterial. Därför har materialet till beslagen angivits som fritt.

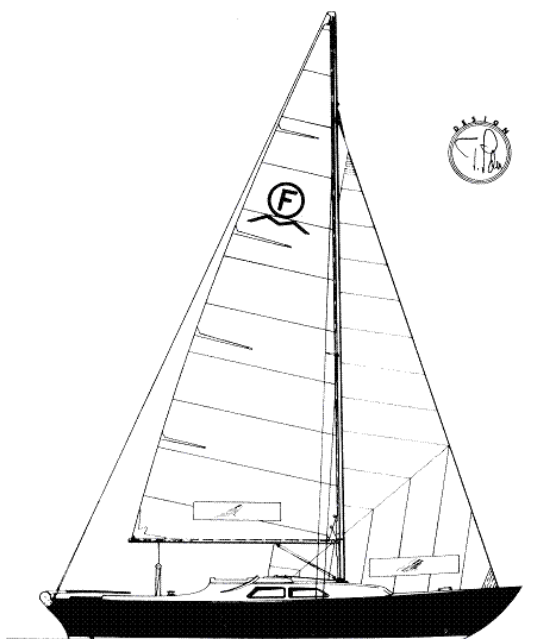
Till nästa årsmöte planerar Tekniska Kommittén lägga fram ett förslag om att materialet till skotbalken ska bli fritt. Överenskommelse om detta är träffad i IFRA, vår nordiska samarbetsorganisation. Själv föredrar jag ändå trä till min egen balk. Man slår sig mindre på smalbenen, och med regelbundet och korrekt underhåll håller sig en träbalk snygg och fräsch i hundra år.

MAREK JANIEC,
TEKNISKA KOMMITTÉN



Nordiska IFRA 2012

Klassregler för



IF-båt

Myndighet

Svenska Seglarförbundet, af Pontins väg 6, SE-115 21 STOCKHOLM

IF-båten konstruerades 1967 av Tord Sundén.
IF-båtförbundet antogs år 1971 som klassförbund av Svenska Seglarförbundet.

En glimt från april

🌈 **SÅ VAR HON 1**, med slipad botten och vaxat skrov. Viola, vår båt, ligger på en stor båtklubb med knappt 2000 medlemmar. Matrikeln är som en mindre telefonkatalog och hamnplan borde få gatunamn så man kan orientera sig. Tre så kallade subliftar kör i skytteltrafik och skyfflar i båtar. Gubben som kör, jo det är mest gubbar, han har gul hjälm och bestämmer. Med sig har han två med grön hjälm, de gör som gulhjälmens säger. Så var det vår tur, och vagnen får fällas ihop till ett minimum, för seglar man IF är man nästan alltid minst. Vi brummar med Viola i lasten mot sjösättningsrampen, det är den minsta vagnen, den klarar båtar upp till 12 ton. Gulhjälmens säger, jo de här IF-båtarna, de var kluriga att lyfta när vi använde mobilkranar. Det rappade i slinget och vi fick straffa hårt. Även om de flesta i vår klubb seglar båtar över 38 fot av franskt eller tyskt snitt, eller möjligen svenska konstruktioner från 80 och 90-talet, så har flertalet ett förhållande till IF-båten. En vid min brygga stannade till vid min båt förra sommaren och berättade att han köpt en ny IF på 70-talet. Lite vagt, men lyriskt konstaterade han att han lagt till 400 kr för att få ett färgat skrov. Självt är jag glad att Viola är vit, eller i alla fall nästan, då jag alltid får tennisarmbåge av att gno med rubbing och vax.

Så kom vi fram till rampen och båten åkte i. Som vanligt gled IF-en ur vagnens grepp fortare än gulhjälmens räknat med. Bromsa hojtade han, men blev genast lugnad av en annan hjälmfoting på kajen. Den där behöver inte starta motorn, den seglar dit man vill ändå. Ännu en som provat



en IF tänkte jag, och knöt loss rodret.

Viola är från 1977 och hennes kapten är från 1966. Hon är i relativt bra skick och lägger man några timmar på våren verkar hon hålla sig väl. Tänk om det vore lika enkelt med kaptenen. Utan att svära på att källan är riktig så har jag hört att plastbåtar teoretiskt kan hålla i 124 000 år. Kaptenen har en helt annan livslängd. Så jag köpte in en polermaskin detta år, då våren väntade i det längsta, mest för att lindra tennisarmbågen och skynda på arbetet. Dessvärre fick kapten tennisarmbåge i alla fall, men Violan blev blank i ett huj. Gastarna låg under vattenlinjen och gnodde. Superförbjuden bottenfärg och våtslippapper. När man ligger där och gnor, kan tankarna fly iväg till kappseglingens banan. Skjut, formligen skriker någon under båten! Vad är det, vad menar du? Så hal som den här blir, muttrar han med slippappret, så lär det bli tjuvstart om de inte skjuter lite tidigare.

LASSE, VIOLA 3063

En blå, två vita och en gul



🌈 **PÅ DALARÖ 2008** seglade vi SM i IF båt för första gången. Vi har fortsatt sedan dess och ser fram mot ett nytt varje år. Så det är kanske inte så konstigt att diskussionerna i sittbrunnen ibland handlar om hur vi kan få segla lite oftare mot andra IF-båtar. I Stockholmsområdet ligger de aktiva IF-seglarna spridda mellan Södertälje och Norrtälje. Det motsvarar ett par timmar i bilen, så att träffas på en fjärd är inte gjort i en handvändning.

Svaret blev att samla ihop några båtar på ett ställe. Då trycket på båtplatser i storstäderna är hårt så är det inte helt okomplicerat. Men så dök möjligheten upp tack vare en välvilligt inställd segelklubb i Gäddviken, Segel Sällskapet Gäddviken. Vi har under några år seglat Gäddisregattan som de arrangerar och vi planterade idén, att samla

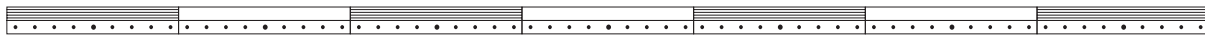
några IF-båtar, under efterföljande middag förra året. Nu är formaliteterna klara och vi är fyra IF-seglare som har fått denna möjlighet. I klubben finns några båtar sedan tidigare, bland annat IF nummer 1, vilken vi kanske kan locka med ut på banan.

Nu, när vi samlat några båtar öppnar sig fler möjligheter. Vi kan mer aktivt försöka öka intresset för klassen och kappsegling i allmänhet. I klubben finns en ungdomsverksamhet som gillar att vi är där och vi har under de träffar vi haft under vintersäsongen fått lite förfrågningar.

I en närliggande klubb, Vikingarnas, på Djurgården kappseglar man på torsdagar. Det är bara några minuters färd bort till det banområdet och där är vi välkomna att delta. Förra året seglades det med Starbåtar, SK30, Folkbåtar med flera och från i år då, även med IF-båtar.

Att det här sker just nu är en liten knuff i rätt riktning inför förberedelserna för SM i Nynäshamn. Vi får möjlighet att få lite rutin, men vill även locka andra att delta. Det går att kontakta undertecknad om intresse finns för att vara med. Kontaktuppgifter finns på Ostkustens IF-båtklubb som nås via hemsidan.

LARS GRADÉN, VIOLA 3063



Mastning med hjälp av spinnakerfallet

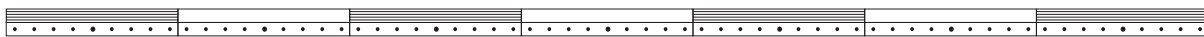
• DEN KONVENTIONELLA metoden för på- och avmastning, som man ser vid mastkranarna runt om i landet är med masten hängande i en sling under spridarna. Eftersom IF-mastens tyngdpunkt ligger ovanför spridarna, blir det hela ofta en ganska bökgig historia, speciellt när vinden friskar i li-

tet grann och ställer till det litet extra. Det kan ibland sluta med en knäckt mastfot.

Ett sätt att förenkla det hela är att hänga masten i spinnakerfallet. Då kommer upphängningspunkten nära masttoppen, och masten hänger stadigt rakt ner, även när det blåser litet.

Det enda man ska tänka på är att det vid påmastning är bra att ha en nedhalarlina fäst vid lyftslingen för att kunna dra ner kroken när masten är påsatt. Annars får man böka med en lång båtshake.

MAREK JANIEC, SWE 829




Den nya focken löst hissad.

Segelmakeri...

FOTO: EVA CEDERBLAD

Kan man lära sig att baka napoleonbakelser borde man också kunna hantera att sy ett och annat segel. Erik Lallerstedt har ett alldeles utmärkt recept för bakelsen som finns att ladda ner från nätet. De gamla segelmakarna hade ett helt batteri av tumregler och erfarenheter för att göra intagningar etcetera i segelduken och skapa önskad design och form i det färdiga seglet. Numera används datorer. Det finns gratisprogram att ladda ner från nätet.

PROGRAM OCH MASKINER

 JAG ANVÄNDER SAILCUT som finns på <http://sailcut.sourceforge.net/>. Under fliken "hjälp" ligger manualen som är det första som måste studeras efter att man inköpt en

industrisymaskin. Symaskinen köpte jag via Tradera men även på Blocket finns annonser. En väl begagnad industrisymaskin kostar allt emellan 800 och 10 000 kr. Min maskin kostade 2000 kr. Det är viktigt att den har minst 4x4 mm zickzacksöm. Trestegshopp zickzack är bra men inte nödvändigt. Om symaskinen kräver trefas 380 V ordnas detta via lite elarbete i ens befintliga proppskåp. De flesta av oss har möjlighet till trefas men vet inte om det. Inkommande försörjning till de flesta skåp består av tre faser säkrade vanligen med 16 ampere och nolla. Mellan fas och nolla har vi 220 V men mellan två faser dyker 380 V upp. Dra alltså ut de tre faserna och nollan till en trefasbrytare och kontakt utanför ordinarie elskåp. Om symaskinen inte går så byt ordning på två av faserna. Det är livsviktigt att bryta all spänning med huvudströmbrytaren innan man ger sig på denna lilla operation!

...i sovrummet!

DESIGNENS MYSTIK

Alla segelmakare pratar om sina designer som en det vore något mystiskt och oåtkomligt. Man behöver dock bara utrusta sig med en kamera lägga sig ner på däck på ens båt och fotografera seglet så ligger designen där som en öppen bok. I de flesta fall när okända vatten skall beträdas är det en bra idé att tjuvkika på andra speciellt om de är duktiga. Jag har därför fotograferat segel som är tillverkade av J, NS och E. Dessa är de segel som är vanligast bland oss. Jag har kokat min egen soppa av detta och med hjälp av WB-sails som har en mycket informativ hemsida.

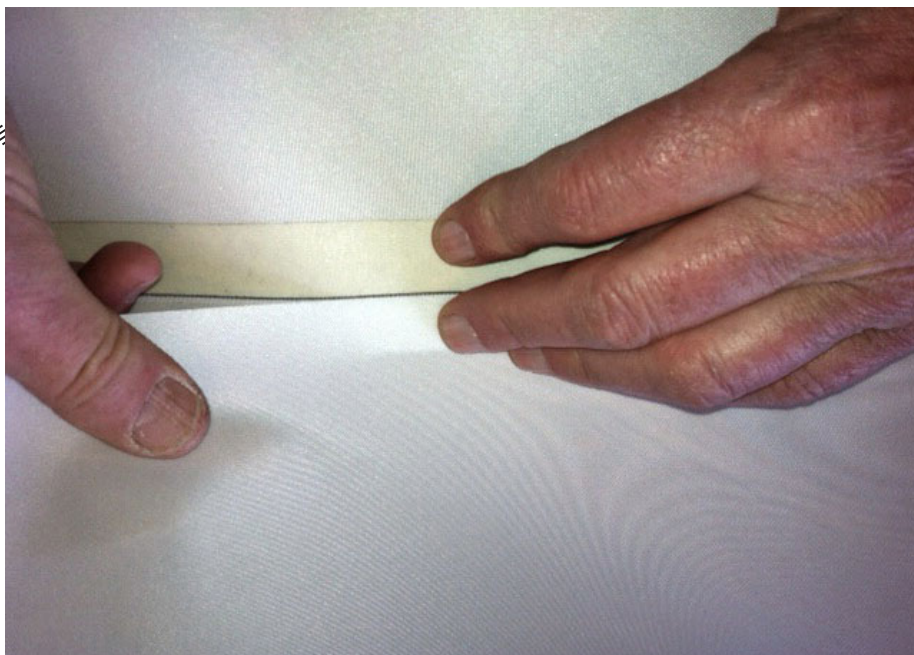
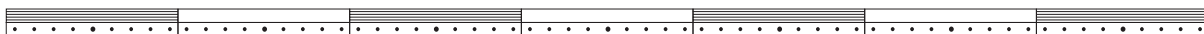
Sailcut vill ha data om buken nederst, i mitten och i övre delen av seglet. Buken nederst bör vara ca 10 % för att jämt ansluta till IF-båtens toppvant och skotvinkeln blir då ca 14 grader. Pröva själv med en böjlig kurvlinjal och layout av båten som finns i våra utmärkta klassregler. I mitten av seglet är valet 12, 13 eller 14 %. De tell-tales vi styr efter sitter ungefär en fjärdedel upp så nu påverkar vi en del av höjdtagningsförmågan. 12 % luktar mellanvind medan 13-14 % pekar mot lättvind. Enkelt är det dock inte. En del segelmakare har samma design för lätt med mellanvind men skiljer på seglen med urtagningen i förliket. Mellanvindseglet är mera urtaget för att hantera det ökade sagget i förstaget.

Jag använder 12 % för mellanvind och 13 % för lättvind. Toppen av seglet tål mera buk och brukar ligga mellan 12 % och 17%. Mina värden för bukens placering från botten och uppåt, är 44, 42 och 39 % och 20 % twist i toppen. NS har mera frambuk och J har mera mittbuk. Urtagningen i

förliket på en genua beror bland annat på vilken riggspänning man kör med men praktiskt innebär detta 50 till 70 mm intagning ca 50 % upp i seglet. En bra idé är att fotografera sin båt med segel uppe, från rätt vinkel och mäta. Akterliket tas in cirka 80 till 120 mm 60 % upp. Pröva själv med helt rakt akterlik och skär sedan tills det ser bra ut! Ett litet tricks är att göra liklinan 1- 1,5 % kortare än liket. Då blir genuan bukigare än designformen om den är löst hissad. Den designade formen kommer fram efter att procenten är bortsträckta. Min designvind är 5-6 m/s. I alla andra vindstyrkor ser seglet annorlunda ut och måste trimmas. Vid akterrunda som till exempel för den nya focken är lattornas längd minst dubbla rundan och urtaget mellan lattorna i segelduken från 0 till 10 mm. Min obelastade mast är satt helt rak. Med storseglet uppe och vid 5-6 meters vind böjer seglet masten ca 40-50 mm. Mastlikets runda blir positiv och i Sailcut-programmet lägger jag in +40-50mm kurva i ca 50 %. Vid lättvind matar masten således in duk i seglet och seglet blir fylligare. Det är ingen nackdel. Det är ju en fördel om seglet uppfyller klassreglerna vad gäller förlikets och underlikets längd. Sailcut tar de satta värdena och visar dessa för seglet under gång, det vill säga för det bukiga seglet. När sedan mätmannen kommer och seglet ligger naket och utbrett blir det större. Om buken i ett visst snitt i seglet är 10 % så blir kordan 2,7 % längre till viss överraskning för alla närvarande. Ett tips är att köra ut panelerna i A4-format och sedan klippa ut dem så noggrant som möjligt och tejpa ihop dom. Mät detta vilket ger en hygglig uppfattning hur det slutliga resultatet blir.

STRYKBRÅDA OCH RÖJNING

Man kör ut panelerna i A4-format i en vanlig skrivare. Varje panel definieras av fyra hörnpunkter och sju punkter som ger intagningarna. Jag har ingen laserskärmaskin och inget stort uppläggsbord. För att föra över dessa punkter till segelduken behövs ett koordinatsystem och jag har köpt en 15 mm fiberskiva som jag har sågat ner till dimensioner 900x1800 mm. Den ligger på mitt skrivbord. Ena originalhörnet på skivan måste vara kvar som origo och hålla ordning på 90 graders vinkel mellan X- och Y-axel. Origo ligger nu i skivans översta vänstra hörn och Y-axeln längst bort utefter 1800 mm bredden och X-axeln pekar neråt, alltså ett cartesiskt vänstersystem. Nu behövs två linjer på bordet där segelduken senare får löpa. En vid Y=10 mm och den andra vid antingen Y= 914,4 mm (en Yard) eller Y=segeldukens bredd. Hela bordets bredd behövs så rullen får ligga på en strykbräda som lätt kan ställas in på rätt höjd. Jag drar ut duk i X-led ca 900 mm på bordet exakt efter linjerna och tejpar fast den på fyra ställen. Endast ett måttband används. Då fås samma fel för alla punkter. Nu kan man sätta ut samtliga fyra punkter för panelens förlik och slå i knappnålar i dessa med en liten hammare. Med en mjuk kurvlinjal ca 1400 mm lång och fyra metallpuckar som trycker linjalerna in mot knappnålarna fås en bra linje som dras med en 0,5 mm märkpenna. Då var vi klara med det. Märk sedan var i X-led origo och 800 mm finns på två ställen. Det är fyra punkter! Rulla sedan ut duk så att 800 mm blir det nya origo. Nu kan punkter från 800 mm upp till 1600 mm sättas ut. När akterliket dyker upp förfärs



Hopfogning av två paneler med tejpmetoden.

på samma sätt som förliket med kurvlinjal etcetera.

Säg att vi har gjort nedersta panelen. Den är ca 3400 mm lång. Vardagsrummet måste röjas ut. Det åtgår en yta på 2000x4000 mm. Här behövs resten av fiberplattan i form av två 300x1800 mm bitar eftersom man inte kan slå knappnålar i parketten. Kurvlinjalen måste vara minst 3500 mm lång och det går acceptabelt lätt att göra en sida i taget även om gymnastiska övningar måste till. En del äkta hustrur klagar över detta moment men då måste man påminna om att de har lovat att vara med i nöd och lust och att detta är nöd. För att spara duk kan segelrullen komma från olika

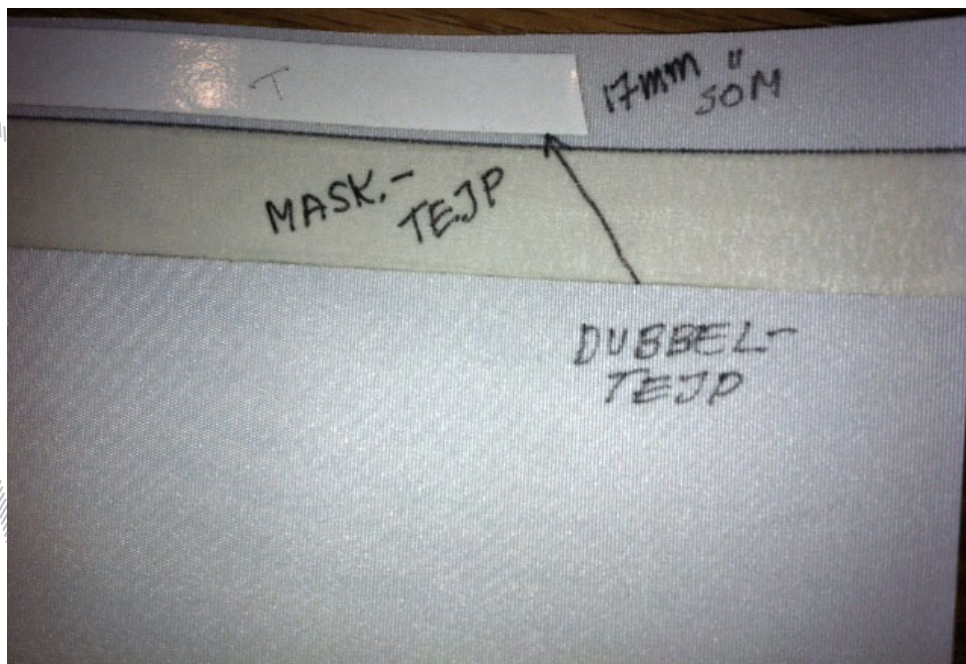
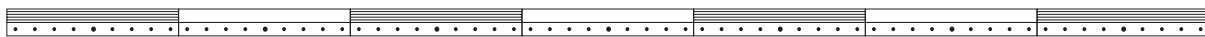
håll på skärbordet då förliket i princip har samma lutning för alla paneler. Glöm inte att sätta ut sömmarna!

Jag har ingen laserskärmaskin för 2-3 miljoner så nu gäller det att ha en stadig hand och bra sax för att finklippa panelerna. Speciellt gäller det att åstadkomma så bra som möjligt för de linjer som definierar seglets form. Linjen är 0,5 mm bred och utanför den får inte saxen klippa. Det gäller att sakta klippa 6-7 mm i taget och så att säga högst vingla inom de 0,5 millimetrarna. En varm lödkolv används sedan för att försegla klippen. Denna linje skall sedan möta linjen med sömsmån på grannpanelen. På sömsmånen läggs dubbelhäftande tejp i mitten. Det visar sig vara svårt

att lägga ihop panelerna bara mot en linje. Det är bättre att lägga mot ett stopp som också har en integrerande inverkan på vinglet från föregående operation. Jag lägger maskeringstejp mot andra sidan linjen så att den vita segelduken just försvinner. Nu kan jag aktivera dubbeltejpen och föra den andra panelen mot detta stopp och sedan trycka till så att dubbeltejpen biter. 20-30 mm i taget är lämplig takt. Resultatet blir bra. Se bilder.

DAGS ATT SY

Dags att sy ihop seglet. Här behövs två extra strykbrädor utöver den som huset redan har. Panelerna rullas på längsens från två håll så att den söm som skall sys hamnar i mitten. Detta



ekipage tejpas ihop med en maske-ringstejp för varje meter och läggs i inmatningsläge för symaskinen. Man får räkna med att allt då och då rasar ner på golvet varvid man upptäcker svordomar som förut inte fanns. På andra sidan symaskinen finns nu som mottagande bord den tredje strykbrädan och bordet för punkter. Sy lugnt och fint och håll schack på rullen. För varje meter flyttas tejp från ena sidan av maskinen till den andra, annars går det åt skogen.

För de längsta panelerna löper seglet i syprocessen från min hall, genom huset och ut genom fönstret i sovrummet. Akterliket syr jag med 40 mm band och snörplina. Skotlåset är kopierat från Blixtsegel där den runda

plastbrickan är utsågad från Mekonomens isskrapor. Förliket sys med 90 mm band. Genuan får en 6 mm liklina medan storseglet begåvas med en treslagen 10 mm lina. Minst 4x4 mm Jag har köpt verktyg för att kunna slå i genuans öljetter för pistolhakarna men eftersom jag inte har någon 13-tons press syr jag i ringar i storseglets bägge nedre hörn. Toppskäddan klaras med 5 mm aluminiumnit. Ringen i skäddan måste man få hjälp med eller strunta i.

INMÄTNING

Sedan är det bara att mäta in seglen och segla. Som alla förstår är detta ingen kommersiell process utan en hobby. Jag syr och tillverkar lite

då och då. Att tillverka ett segel är ett skeende som tar en månad eller två i kalendertid. För den som vill pröva på kan jag lova att det är rätt skoj och spännande. Den som vill ha mina råd är välkommen att ta kontakt. Efter första seglet kan man diskutera olika aspekter av underträdens spänning med vem som helst.

BC, SWE 1094

OIF - KALENDARIUM FÖR SEGLINGAR 2013

V30	SM-VECKAN	H-BÅT, IF-BÅT, EXPRESS BANKAPPSEGLING
V33	2013-08-17, 18	GÄDDISREGATTAN (TROLIGT DATUM) BANKAPPSEGLING, DISTANS
V34	2013-08-22	TORSDAGSSEGLING GÄDDVIKEN
V34	2013-08-24	LÖRDAGSSEGLING GÄDDVIKEN PROVA SEGLA IF MED UNGDOMAR OCH ANDRA INTRESSERADE.
V35	2013-08-31	HYUNDAI CUP DISTANS
V36	2013-09-05	TORSDAGSSEGLING GÄDDVIKEN
V36	2013-09-08	SÖNDAGSSEGLING GÄDDVIKEN
V37	2013-09-14, 15	HÖSTRASTA (TROLIGT DATUM) BANKAPPSEGLING
V38	2013-09-19	TORSDAGSSEGLING GÄDDVIKEN
V38	2013-09-22	SÖNDAGSSEGLING GÄDDVIKEN
V40	2012-10-05	SÄSONGSAVSLUTNING SANDHAMN

Avstånd till Fjäderholmsgrundet,
1,5 NM från Gäddviken. (Ban-
område Torsdagsseglingar)



Västkustens IF-båtklubb

OM EN OCH EN HALV vecka är det sjösättning! Båten står dock på varv för att reparera en kappseglingsskada från förra årets SM. En skada kan lätt hända. Men det som blir något kritiskt nu är att varvet jobbar lite långsamt... Hoppas att jag hinner slipa och måla botten inför kappseglingssäsongen.

Detta år gäller uppdaterade kappseglingsregler, och Charlotte Greppe, internationell domare och medförfattare till den Svenska utgåvan, ledde 9 april en trupp på 23 personer i LSS klubbhus i Långedrag igenom ändringarna. Som avslut bjöd hon på några av de mer svåra frågorna kring situationer på kappseglingsbanan. Man glömmer på vintern!

Årsmötet för VIF hölls 12e mars på North Sails i Västra Frölunda, Göteborg. Det blev ombyte i styrelsen: Claes-Henrik Möse, Anders Öfverman och Claes Annerstedt lämnar efter många år av mycket uppskattad tjänstgöring

och Ann-Charlotte Gustafsson, Bengt Cederblad och Tore Wickerström tillträdde. Anders och Claes tar över efter Jonas Länje som valberedning. Stort tack till alla som har ställt upp och till de som ställer upp till detta år!

Efter den officiella delen presenterade North Sails (Patrick Erlandsson och Henrik Ottosson) tips och utrustning för turseglare. En mycket elegant lösning för rullgenua på IF med rullen under däck visades upp. Och vikten av skydd mot sol och vind med hjälp av kapell ska inte underskattas! Deras triradialskurna genua fick lite extra uppmärksamhet som ett mycket hållbart alternativ till horisontalskärning. En hel del klokare lämnade vi lokalen och börjar snart en lovande, sprillans ny seglingsssäsong.

Hälsningar!

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF.

Sydsvenska IF-båtklubben

SSIF HADE SITT ÅRSMÖTE den 20 mars på Råå, i gamla klubbhuset i Åkroken. Elva röstberättigade medlemmar plus en gast hade mött upp, vilket var betydligt fler än på förbundets årsmöte i Göteborg. Styrelsen förändrades något genom att klubben fick en ny kassör, Robert Jeppsson från Löddeköpinge. I övrigt valdes ordföranden och de övriga medlemmarna i styrelsen om.

För övrigt kom man överens om att försöka genomföra några försäongsaktiviteter. Man skulle organisera en utflykt till Långedrag för att lyssna på förbundsdomaren Charlotte Greppes föredrag om de nya Kappseglingens reglerna. Dessutom skulle man försöka organisera en demonstration av och träning i hjärt-lungräddning hos Svenska Sjöräddningssällskapets lokala avdelning på Råå. Tyvärr gick ingen av aktiviteterna att genomföra. Trippen till Långedrag fick ställas in på grund av för dåligt intresse och hjärt-lungräddningen kunde inte genomföras beroende på

brist på tid och resurser hos Sjöräddningssällskapet.

Entypskappsegling på den svenska sidan av Sundet har numera helt avsomnat. Vi får hålla tillgodo med SRS-handikappet i våra klubbseglingar och till exempel Öresund Cup. I de danska deltävlingarna av cupen finns däremot god chans för att kunna segla entyp, bara tillräcklig många danska besättningar anmäler sig.

Dessutom, sist men inte minst, finns goda möjligheter att delta i Danskt Mästerskap för IF-båt, som avgörs vecka 33. Tävlingsbas blir hamnen i Stubbeköbing i Grönsund. Banorna kommer att läggas up på Storströmmen några sjömil västerut. Från Sundet torde man klara framseglingen dit på ungefär en halvannan dag. Eftersom söndagen inte tas i anspråk för tävlingen, bör man kunna klara allt inom samma vecka.

MAREK JANIEC, ORDFÖRANDE I SSIF

Bottenhavets IF-båtklubb

VINTERN 2012-2013 var en av de snörikaste och längsta här uppe på många år. Snötäcket här på varvet i Härnösand ligger fortfarande djupt trots att de är i slutet av april. Vårutrustningen blir senare än vanligt, men den som väntar på något gott väntar aldrig för länge, som det heter.

Anders Carlsson (flerfaldig svensk IF-mästare) tog 2012 en hedrande 2:a plats på IF-båts SM. Ett stort grattis till Anders. Vi här uppe i norr hoppas att Anders även 2013 representerar oss IF-båtseglare med deltagande på IF-båt SM.

Undertecknad hoppas kunna delta i Ulvöregattan nu till sommaren. Dessa tävlingar brukar ju vara både spännande, trevliga och med många deltagare som en plusfaktor, man får ju också träffa många "gamla" seglarkompisar (konkurrenter). Samvaron är ju en viktig del i kappseglandet. ÖSS, Örnsköldsviks segelsällskap står som arrangör för regattan. HSS, Härnösands segelsällskap kommer i vanlig ordning, att anordna, ett antal kappseglingar, och det gör likaså Sundsvallssegelsällskap och Kramfors båt-

klubb. Vi här i BIF har fått några nya medlemmar, det är mycket glädjande, dessutom verkar de vara intresserade av kappsegling. Det främjar Svenska IF-båtförbundet givetvis mycket, det är ju framförallt kappsegling som är det stora intresset.

Skrev i höstas att sommaren inte varit speciellt bra här uppe i norr, men 2013 får lov att bli bättre, har goda kontakter med SMHI och vädergudarna.

Kommunerna runt omkring Höga Kusten satsar stenhårt på att förbättra för båtlivet i form av nya anläggningar och renovering av många av de äldre, det är bra. 2012 hade vi väldigt mycket båtar utifrån i våra farvatten. Vi hoppas naturligtvis att många båtägare hittar hit och får sköna natur- och båtupplevelser. Jag önskar er alla en riktigt skön sommar med mycket segling. Vi ses på böljan.

Vinden är fri

HANS GILLIUSON, SWE 3032



B-FÖRENINGSBREV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

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

Han har flyt...



Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.

Hos oss får du hjälp snabbt, utan krångel. Vi vet hur det är. Vi är själva båtägare. Därför ingår också sjöassistans. Och det finns försäkring för både maskinskada och personskada.

Vill du också ha flyt?

Ring 08-541 717 50.

Eller räkna ut din premie på www.svenskasjo.se

 Svenska Sjö

Båtägarnas egen försäkring