

# Medvind

Nr 2 2022

SVENSKA IF-BÄTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÄTKLUBB • IF-KLUBBEN I DANMARK



PRYDAMARI I HAVERI  
ÄNDRING I KLASSEGLERNA  
BYT INNERTAK

## REDAKTION

**MEDVIND**

DALEN 110  
442 73 KÄRNA

**ANSVARIG UTGIVARE**

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

**REDAKTÖR**

PER OSVALDS  
TEL: 0707-61 25 58  
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

**LAYOUT**

KÄJSA LINDH  
KL@THEBIGPLAN.SE

**TRYCK**

EXAKTA PRINT

**TYPOGRAFI**

CLEARFACE  
MUSEO SANS  
MINION

**OMSLAGSFOTO:**

ANDERS LUND



## INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET . . . . .	3
SYV KJAPPE PÅ LENS . . . . .	4
FORMANNENS HJØRNE . . . . .	6
VÅRBÅTPUSS . . . . .	8
SITUATIONEN I DANMARK . . . . .	9
PRYDAMARI . . . . .	10
STOCKHOLMSCUPEN . . . . .	12
DYNING: VINDSKIFTEN . . . . .	14
ÄNDRING I KLASSREGLERNA . . . . .	16
NYTT INNERTAK . . . . .	18
IF-BÅTKLUBBARNA . . . . .	21

## KONTAKTER

**SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET**

ORDFÖRANDE  
KARIN HÄRDING  
DALEN 110  
442 73 KÄRNA  
MOBIL: 076-618 36 44  
KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE

**VICE ORDFÖRANDE**

MARTIN RUNDSTRÖM  
MOBIL: 0707-33 96 96  
MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM

**KASSÖR**

FREDRIK WIGELIUS  
MOBIL: 0768-30 71 84  
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

**SEKRETERARE**

JOOP SOMHORST  
MOBIL: 0723-71 61 80  
JOOP.SOMHORST@GMAIL.COM

**LEDAMOT**

INGEMAR ÅDAHL,  
MOBIL: 073-639 48 25  
INGEMAR.ADAHL@GMAIL.COM

**OSTKUSTEN**

MARTIN RUNDSTRÖM  
MOBIL: 0707-33 96 96  
MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM

**SYDKUSTEN**

MAREK JANIEC  
MOBIL: 0768-81 79 23  
MAREK@JANIEC.SE

**VÄSTKUSTEN**

OLOF JOHNSSON  
MOBIL: 0708-20 00 90  
OLOF.OJ.JOHNSSON@VOLVOCARS.COM

**REDAKTÖR MEDVIND**

PER OSVALDS  
MOBIL: 0707-61 25 58  
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

**WEBMASTER**

JOHAN WINBERG  
MOBIL: 0704-183795  
WEBMASTER@IFBOAT.SE

**TEKNISK ANSVARIG**

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

**NORSK IF-BÅTKLUBB**

JOHN ERIK LYCHE  
HOVMANSBYVEIEN 15  
NO-1389 HEGGEDAL  
MOBIL: +47 915 50 096  
JLYCHE@HOTMAIL.NO

**IF-KLUBBEN I DANMARK**

MAGNUS REITZEL  
MAGNUS.SGS@OUTLOOK.DK

**IF-BÅT PÅ INTERNET**

WWW.IFBOAT.SE  
WWW.IFKLUBBEN.NO  
WWW.IFKLUBBEN.DK  
WWW.IF-BOOT.DE  
WWW.MARIEHOLMVERENINGING.NL  
WWW.IFBOAT.UK

**ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND****TYSKLAND**

DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN-  
VERENIGUNG  
MARTIN MEYER  
WINDSCHEIDSTR. 17/2  
DE-10627 BERLIN  
TEL: +49 172 323 22 73  
IFBOOTFLOTTE@IF-BOOT.DE

**HOLLAND**

NEDERLANDSE MARIEHOLM  
VERENIGING  
BIJENMEENT 32  
NL-1218 GC HILVERSUM  
TEL: +31 357 731 445  
SECRETARIS.NMV@  
MARIEHOLMVERENINGING.NL

**ENGLAND**

S T. MAWES SAILING CLUB  
MARIEHOLMS FLEET  
FLEET CAPTAIN ALAN MACKLIN  
TEL: + 44 771 734 8986  
ALANDMACKLIN@GMAIL.COM

**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

**KÄRA IF-BÅTSÄGARE!** Det är ett sant nöje att introducera ännu ett välmatat nummer av vår klassiska tidning Medvind!

Äntligen har isens grepp och Covid-19s kalla hand över gemensamma aktiviteter släppt! Nu har vi åter börjat träffas i större grupper och trängas på seglarloft, bryggor och i båtar. Alla som turseglar sin IF har nu en lång härlig sommar framför er. Ta gärna bilder och skriv små insändare till Medvind med tips på praktiska lösningar för att bo i vår lilla fina båt.

Jag vill också särskilt uppmuntra alla som är intresserade av kappsegling att komma på SM i Björkö utanför Göteborg, 28 juni–2 juli. Björkö är en mycket vacker ö omgiven av mörkblått, salt seglingsvatten och segelsällskapet FRAM är kända för sina fina arrangemang till havs och till lands. På [www.ifboat.se](http://www.ifboat.se) finns mer information och länkar till Inbjudan och anmälan. Det är redan 12 båtar anmälda och vi lär bli över tjugo.

Att vara med på ett IF-SM är årets ultimata entypseglingsfröjd, och ett test för våra snabbaste seglare, men det är också en intensivkurs i kappsegling för vårt mycket kompetenta mittfält. Dessutom välkomnas alltid de som inte är lika vana, men som vill hänga med för att lära sig och få inspiration.

I "sladdfältet" brukar man ha allra roligast och hejar på varandra, och på bryggorna sedan vill alla komma över och hjälpa till med tips och lyssnar tålmodigt på alla bortförklaringar. Märkligt nog har nästan alla i toppfältet seglat

många år i sladdfältet innan de knäckte koden. Så tveka inte att vara med även om din båt inte är helt i racingskick.



Det tar flera år att optimera sin båt och man gör det är lättast tillsammans med andra kappseglare.

I detta nummer av Medvind finns flera trevliga artiklar; om den nya förbunds båten (som kanske kan heta "Nya Marie"?), om hur man gör ett snobbigt fint innertak och en intressant artikel från

våra arkiv, om vindskiften.

Mycket nöje och fin seglingsommar!



*Karin*

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

## SHORT IN ENGLISH

**DEAR IF-SAILORS.** Welcome to a new summer issue of our members magazine Medvind! We are very happy to again start up social activities and the local IF-clubs have met at sailing makers workshops, trim classes and seafood parties, just to talk IF-boat and share advise with fellow IF-lovers. We have our national championship 2022 outside Gothenburg this year 28 June to 2 July and we welcome also inter-

national IF-sailors. Please check out our homepage [www.ifboat.se](http://www.ifboat.se) for details and seek advise if you need help in renting boats, finding crew or housing. I also wish all of you that use your IF-boat for cruising the very best luck on your adventures and please take photos and share your stories in the next issue of Medvind, so we have something to enjoy when the next autumn storms sets in. Happy IF-summer!



Pål Berg i sitt rette ess. Her skipper i sin Drake med Sven Ellefsen som mannskap.

# SYV KJAPPE PÅ LENS

**Pål Berg har seilt IF siden 80-tallet og bl.a. fått med seg fem NM-seire. På begynnelsen av 2000-tallet gikk han over til Drake, men glemte ikke IF-båtens kvaliteter og returnerte til IF der han nå seiler sammen med Per Jul Hansen i den samme båt som han tidligere hadde.**

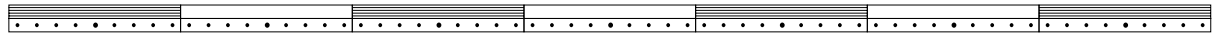
## 🌀 Når og hvordan begynte du å seile?

Jeg kan egentlig ikke gi foreldrene mine æren for det, men jeg ble under en ferie med familien introdusert for seiling via venner av familien min. Jeg må ha sett at dette var noe for meg, og ganske fort fikk jeg meg en A-jolle (ikke å forveksle med dagens tomannsjolle med samme navn). Da var jeg 8 år gammel. For barn og ungdom som ønsket å seile aktivt, fortonte seiling seg den gang ganske annerledes enn idag. Dette var en tid da det slett ikke var noen selvfølge å ha bil, og transport til og fra regatta utenfor den lokale foreningen kunne dermed by på visse utfordringer. For oss som seilte A-jolle løste imidlertid det problemet seg. Aftenposten, som stod for markedsføringen av A-jollen – derav navnet – stilte opp med lastebil og fraktet båtene for oss til regattaen.

Da jeg var i 15-årsalderen gikk jeg over til OK-jolle som den gang var den dominerende enmannsjollen for de som hadde vokst fra A-jollen. Som voksen med egen familie ble regattaseilingen midlertidig lagt på hyllen, og det ble istedenfor turseiling med familien. Lysten til å være med og kapseile, og da helst i en entypeklasse, lå der likevel hele tiden, og siden jeg visste at IF var en aktiv klasse i mitt nærmiljø, falt valget naturlig på den.

## 2. Har du noen spesielle minner fra dine mange år i IF-klassen?

Seirene jeg fikk i NM er de naturlige høydepunktene, kanskje særlig de av dem der jeg hadde med noen i familien som mannskap. Både min ene datter Karianne og min bror Per fikk være med og oppleve å vinne NM.



Jeg kan ikke unnlate å nevne at ett NM også har bydd på skuffelse. Det føltes ganske surt å bli fratatt sammenlagte-seieren under NM på Nesodden i 1996. Etter siste seilas, da jeg altså stod som NM-vinner, ble det besluttet å gjennomføre teknisk kontroll av de beste båtene, og jeg ble diskvalifisert for å ha en noen få centimeter for lang spristake. Idag er det som kjent ingen begrensninger på spristakens lengde.

### 3. Hva er IF-klassens sterke og svake sider?

På plussiden vil jeg først og fremst fremholde det gode miljøet vi har i klassen, som jeg alltid har opplevet som uhyøytidelig, uformelt og upretensjøs uten at det har gått på bekostning av båten som en seriøs regattaklasse. At IF er en respektert og seriøs klasse å regne med, har jeg også fått bekreftet gjennom min deltagelse i andre klasser at er en utbredt oppfatning blant andre seilere.

Jeg synes også at vi har et veldig inkluderende miljø hvor en er flinke til å fange opp nye seilere i klassen og bistå dem med råd om vedlikehold, trimming osv. IF er også en båt som er rimelig både i anskaffelse og vedlikehold.

Jeg har egentlig ikke noe negativt å si om IF, men vil minne om at båtene etter hvert har begynt å bli gamle, noen av dem over 50 år gamle. Det setter særlige krav til at man er flink til å vedlikeholde og oppgradere båtene, hvilket naturligvis også gjelder alle eldre båter.

### 4. Du har som nevnt flere NM-seire. Hva er ditt beste regattatips for en som har ambisjoner om å vinne?

I en regatta er utvilsomt starten av stor betydning. Min erfaring er at mange i sin iver etter å få en god start, legger seg for tett opp til startlinjen i den siste fasen før start. Det gjør at de risikerer å måtte bremse ned på farten for ikke å gå for tidlig over linjen. Jeg foretrekker heller å komme bakfra med full fart slik at jeg krysser startlinjen med max skroghastighet. Da vil man ofte kunne passere de som har ligget i første rekke, men som har måttet holde igjen i det starten går.

Viktig i denne sammenheng er det også å finne en luke som gjør dette mulig. En annen ting jeg har merket meg, er at det som regel lønner seg å jibbe umiddelbart etter rundning av kryssmerket. Det gjør at du kan seile mer uforstyrret på lens uten å bli dekket av båtene bak deg. Av betydning her er det også å lense med god skjæring.

### 5. Har du noe favorittutstyr ombord?

Nå er det jo ikke lenger min egen båt jeg seiler som rormann ombord i, så jeg står ikke helt fritt til å innrede den som jeg selv vil, men jeg la jo opp båtens dekkslayout da den var i mitt eie før jeg gikk over til Drake, og er ganske fornøyd med hvordan den virker. En ting vi har på båten, som ikke så mange har, er trinnløs justeringsmulighet av skjøtepunkt på genoavognen også når den er under hard belastning på kryss.

### 6. Hva må til for at IF-klassen fortsatt skal kunne hevde seg som en levedyktig regattaklasse?

Det ser ut til at det for mange skorter på tid til det som kreves av vedlikehold som følger med eierskap av båten. IF krever som nevnt unektelig et visst vedlikehold på grunn av båtens alder. Jeg tror løsningen kanskje kunne være å ha båten i sameie med andre. Det gjør at ansvaret for vedlikehold faller på flere slik at man ikke blir alene om dette. I andre klasser som det er naturlig å sammenligne med, er jo dette en ganske vanlig ordening.

### 7. Hvor lenge kommer du til å seile IF?

Der er svaret enkelt. Det blir så lenge helsen holder. Motivasjonen er det ihvertfall ikke noe i veien med.

BJØRN, NOR 30



FOTO: PER JUL HANSEN

Pål Berg. Skipper NOR 135.

#### HUNDREOGTRETTFEM, NOR 135

**Navn:** Pål Berg

**Alder:** 72 år

**Forening:** Fredrikstad Seilforening

**Mannskap:** Per Jul Hansen

**Seilt IF siden:** 1989

**Antall NM-seire:** Fem

# Formannens HJØRNE

FOTO: JOHN ERIK LYCHE



*Samling etter målgang i Færder'n.*

Sesongen for 2022 er i gang. I skrivende stund nå sent i april er nok ikke alle båtene på vannet, men Nils i NOR 107 og jeg i NOR 75 sjøsatte lørdag etter påske. En litt stressende manøver å få pusset ferdig båten på noen få dager for meg som foretrekker det hvite element i høyfjellet i påsken. Vi Nordmenn gjør nok mer ut av påsken i så henseende enn dere kjære naboer i øst. Vi har flere fridager. Heldigvis er det en IF jeg er i besittelse av, og ikke en Folkebåt i tre.



🚩 I HAVNEN HOS OSS ER DET NÅ KUN en trebåt igjen, og han sliter med å få båten ferdig når vi etter hvert skal sjøsette så tidlig. Selv for meg med en plastbåt er jo dette utrolig tidlig. Disse etter hvert noe aldrende flotte damene trenger jo etter hvert litt kosmetikk. Den kosmetikken heter topcoat/gelcoat og tørker utrolig dårlig tidlig på våren. Men jeg skal ikke klage mer. Været og varmen midt i april har i år vært upåklagelig. Master skal på, og IF-Serien i regi av Bærum Seilforening er i gang 4. mai, og varer til godt ut i september.

Vi ser frem til en korona fri sesong hvor alle arrangementer går normalt igjen. Vintersesongen har ikke vært veldig aktiv for oss IF'ere i Norge. Vi hadde et særdeles hyggelig årsmøte med premieutdeling og litt teamwork og gruppearbeide i november. Så stengte samfunnet delvis ned igjen og hindret den første klubbkvelden vi hadde planlagt. Ettersom det igjen åpnet opp, hadde vi en flott klubbkveld med pizza og god drikke på Peloton restaurant i Oslo, hvor hoved temaet var en rikholdig terminliste for neste sesong samt at to av våre beste IF-seilere ga tips om kommunikasjon, rollefordeling og ulike manøvrer under en IF-regatta. En stor takk til Henrik og Hilde som her var initiativtagere til møtet.

Når du nå leser dette, er årets Færderseilas, den 75. i rekken, med hyggelig sosial samling i Tønsberg gjennomført. Den gikk av stabelen 10-12 juni. Vi kommer tilbake med stemningsrapport herfra. Den finner du nok best live på våre Facebook sider.

Videre utover sommeren har vi lagt inn i terminlisten Race Week på Rødtangen weekenden 6-7 august i regi av Drammens Seilforening. Dette skal være en regatta over to dager. Vi har blitt lovet et godt innslag av noe vi IF-Seilere liker godt, nemlig sosialt samvær. Vi er lovet god havneplass på Rødtangen. Drammen Seilforening har et flott og ær-

verdigg anlegg på Rødtangen. Dette arrangementet kommer nok midt i ferietiden for mange, men hvorfor ikke gjøre et lite brekk med litt sportslig og sosialt samvær denne sommeren? Kanskje kan det for oss IF'ere bli en tradisjon. Ja, litt ut i fjorden er det jo, men ta det som en hyggelig tur. Det er Drammen Seilforening som har invitert oss på bakgrunn av at det nå er et voksende IF miljø i Drammen og omegn. På Sætre er det også noen aktive IF'ere som vi håper å møte der.

August er ellers full av aktiviteter for oss. H.M. Kongens Serieseilas går av Stabelen 16-18 august. En serieeilas over tre kvelder som det er vel verdt å ta med seg. Tredje dag i seilasene foretar H.M. Kong Harald selv premieutdelingen i KNS sine lokaler på Dronningen. Noen seilerskrøner fra Hans Majestet får vi da alltid høre. Dette er gjennom tidene en høydare for oss IF seilere.

Men vi gir oss ikke der. 3-4 september går NM av stabelen i regi av KNS. Basen blir Huk Avenue på Bygdø med seiling på samme bane som vi benyttet i fjor under NM. Arrangementet samkjøres med en høstregatta for Knarrklassen. Dette tenker vi kan ha en positiv effekt. Vi skal få til en hyggelig NM fest i klubblokalene til KNS. Det er foreløpig ikke klarlagt om det sosiale vil være samme med Knarrseilerne.

Med dette ønsker jeg dere alle en riktig god sommer, og håper å se flest mulig av dere på de ulike arrangementene.



John Erik Lyche NOR 75,  
leder Norsk IF-båtklubb



IF rekka på Sjølyst.

## VÅRBÅTPUSS PÅ SJØLYST

🛠️ ETTER EN LANG VINTER MED BÅTENE PÅ LAND dekket av presenningen, kommer tiden for å klargjøre båten for sesongen. På båtopplagsplassen på Sjølyst i Oslo har IF-ene sin egen rekke, og det ser unektelig flott ut med en lang rekke av IF-båter stilt opp ved siden av hverandre. At IF-rekken blir lagt merke til av andre, har vi fått bekræftet gjentatte ganger av folk som kommer bort til oss og bemerker det flotte synet. Det gode miljøet vi har i klassen kommer tydelig til uttrykk under vårpussen. Her hjelper vi hverandre med tips om vedlikehold og reparasjoner. Vi er

også så heldige å ha en egen båtutstubsbutikk på opplagsplassen der man får alt man trenger av båtpleiemidler for å få båtpussen unnagjort og båten klar til sjøsetting. Selv om vi har det aldri så hyggelig sammen under båtpussen, er det likevel ingenting som slår dagen da båten settes på vannet. Så bærer det bort til mastekranen der vi igjen hjelper hverandre med å få masten satt på båtene, og så, endelig, er en ny seilsesong igang!

BJØRN, NOR 30





# IF-Klubbens situation i Danmark

**Vi har gennem de sidste år desværre oplevet dårligere opbakning til klubben, tilslutning til aktiviteter, stævner/DM og deltagelse til Generalforsamling. I vedtægternes ånd er sejlsads med IF'er, og alt relateret hertil, hovedformålet med klubben.**

🚩 **DA VI IKKE HAR KUNNET STILLE** med flere aktive bestyrelsesmedlemmer efter GF 2021, har bestyrelsen været nødsaget til at omstrukturere bestyrelsesarbejdet og prioriterer punkterne i vedtægterne: Kassererarbejde, DM, IFTræf ind- og udland og hjemmeside. Dvs. at arbejdet vedrørende bla. Medvind og skibsregister er ophørt.

Det vigtigste er at holde fast i DM, stævner og kapsejlsads, således at klassen består som officiel klasse under Dansk Sejlunion. Klubben kan altid skalere op igen, når der kommer flere ildsjæle i bestyrelsen. Vi har ca. 100 medlemmer i DK, men det er kun få der møder op til stævner m.m. IF-Klubbens Facebook-gruppe er den absolut største eksponeringsflade og kommunikationsform mellem IF-sejlere. Gruppen bruges også til alt fra arrangementer, kapsejlsads, råd og vejledning, gæstebørs m.m.

## IF-CENTER SGS I MOSEDE:

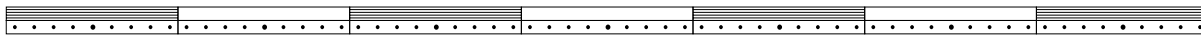
I Sejlklubben Greve Strand (SGS) er der imidlertid i løbet af de sidste par sæsoner blevet bygget et lille, men støt voksende IF-felt op. DEN 91 kom til klubben i 2019 for at sejle mod DEN 186 og DEN 313 om onsdagen. Det var meget lærerigt, og det blev mere spændende efterhånden, som vi blev bedre. Siden er DEN 92 målt ind i 2021 og DEN 188 har fået nye ejere, gamle ræve, som vil huserer på banen i 2022. Ungdomsafdelingen stiller også med besætning på en skolebåd i 2022. Dvs. vi er til onsdags-race gået fra 3 både i 2019 til 6 både i 2022. Alle både har deltaget i stævner i SGS de seneste 2 sæsoner. Bemærk at besætninger på DEN 92 og skolebåden er de yngste besætninger i klubbens historie.

Vi holder 2 stævner om året i SGS (Mosede), IF-træf, for 4. gang, og DM for IF-Båd.

Da vi stiller med 6-7 både fra SGS til træf og DM, håber vi på flere både udefra til at udfordre os.

I kan finde info på vores hjemmeside omkring stævner: <https://www.ifklubben.dk>

STOR HILSEN,  
MAGNUS REITZEL, DEN 91



# PRYDAMARI I HAVERI

**Vår förbundsbat Prydamari råkade ut för ett haveri under sommarens SM-seglingar. SM gick av stapeln på Saxarfjärdens klassiska seglingsvatten och arrangemangets bas var Vikingarnas klubbholme.**

**FINA INSATSER AV DEM SOM ARRANGERADE SM** och ett särskilt tack till Lasse och Tiina Andersson som höll i allt. Ett helt fantastiskt väder med fina vindar gjorde att dagarna blev mycket lyckade och glada. Mindre bra gick det för OIFs båt Prydamari som under tune-up kolliderade med en annan båt så svårt att båda båtarna mastade av.

Som väl var blev ingen människa skadad och en tid efteråt är det ekonomiska väl uppgjort tack vare en god uppställning från Svenska Sjö. De får härmed ett stort varmt tack för det! Paradoxalt nog var det just riggen på Prydamarie vi lagt mest krut på under de senaste säsongerna, vi har kortat vant, bytt beslag, borrarat och nitat det mesta i både mast och bom för att få det optimalt och välfungerade. Haveriet gjorde tyvärr hela stående riggen inklusive bommen till skrot. Det tog ett tag innan vi fick nys på en ny sådan mast som vi ville ha, en nyare modell med bakåttillda falltrissor i mastfoten. Lite kreativa idéer och tur gjorde att vi kunde få tag i en.

Nu återstod bara att ställa in det hela igen.

## TILLTÄNKT PRYDAMARI II

Precis i det här läget ser jag en annons på forumet där båt med nummer 3458 är till salu för ett pris jag bedömer att

vi borde kunna få ut för den återställda Prydamari. Det kändes mer inspirerande att jobba på ett nytt bättre skrov än att renovera samma båt en gång till. IF-båtförbundets riksstyrelse, och OIF biföll mitt förslag. Jag ringde ägaren och vi kom överrens om en inspektion.

Sagt och gjort, jag åkte och tittade på den och den hade väl lite fler skavanker i skrovet än vad jag hoppats på. Sagt med mina pedantiska ögon alltså! Men inuti var den så oerhört fin. Och, att laga gelcoat – det vill jag påstå att jag kan hyfsat bra. Målet är att den ska bli så nära nyskick som det bara är möjligt. Anledningen att jag verkligen ville byta till denna båt var framförallt att Prydamari 3149 som Lars Graden och Kjell Strand gjort så himla fin, som en barnrumpa i skrovet, är så trasig och söndersågad inuti.

Och det är ganska svårt att få till på ett bra sätt, i alla fall om man vill ha det riktigt fint och bra. Och då förbundsbaten är lite av en ”ambassadör” för förbundet, och en tillgång för våra medlemmar och även icke medlemmar som kanske funderar på IF-båt så vill vi såklart ha en så fin och inspirerande båt som möjligt.

## RYSK KÖPARE

Vi tog beslutet på ett styrelsemöte för OIF, då OIF fortfa-

*Efter haveriet.*





IF-båt nummer 3458 från Öckerö kan bli nya förbunds båten.

rande är ägare av den befintliga båten att försöka byta med samma pengar. Fyrtiotusen för den nya – vilken innebar att jag skulle försöka sälja Prydamari "1" för samma belopp. I samband med detta såg jag en annons under köpes på vårt forum och jag kontaktade avsändaren. Det visade sig vara en rysk seglare från Kaliningrad.

Jag dokumenterade båten med cirka 50 bilder, beskrev allt inklusive haveriet och att det fanns en likadan stående rigg till båten men att den inte är injusterad. Min fullständiga och transparenta dokumentation bar frukt så till vida att köparen slog till och båten skulle hämtas i slutet av februari med lastbil.

Jag drog efter andan, så skönt och dessutom skulle vi slippa sjösätta och justera in nya riggen, montera nya fallbänken med mera. Den gamla fallbänken slets bort i haveriet och gick i bitar.

#### DET KOSTAR PÅ ATT VARA PRINCIPFAST

Sedan invaderade Ryssland Ukraina och helvetet där började. Transporten gick ej att skicka och vi hade två alternativ kvar. Ett, riva vår affär som på ryskt vis genomgått en extremt noggrann avtalsskrivning eller, två, hitta på något annat. Maxim vår ryska köpare frågade vilket vi ville göra. Jag ingår inte avtal för att bryta dem och särskilt inte för att det där skitkriget ska paja vår vänskapsaffär till Kaliningrad. Båten får levereras till sjöss i stället.

Det blir ett intressant, spännande och roligt möte med våra nya ryska IF-vänner men det medför mycket arbete. Nu måste den nygamla motorn, från 3458, ha en stor service och ny extern tank. Nya riggen måste justeras in

– masttoppsplanterna monteras. Båten måste vara helt sjövärdig en översegling av Östersjön, det är en lång tur. Så, ja pust – ibland kostar det på att vara principfast. Men så kommer det att bli någon gång i juni troligtvis.

Under juni kommer dessutom jag och Sven att ta en semestervecka för att åka till Öckerö och börja renovera den nya 3458 – om hon ska heta Prydamari 2 eller något annat lämnar jag till andra mer kreativa, när det gäller namn, att avgöra.

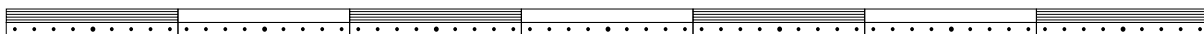
Hon har en fin inredning med en varvsbyggd utdragbar köksmodul från babords stickkoj, och vattentank i förpiken. Dessutom kompressorkylbox under sittbrunnen i form av utdragbar modul. Vattentanken och kylboxen ska bort förstås. Normalt en smaksak för varje ägare förstås, men i en IF-båt som jag ansvar för har de inte att göra.

Kylboxen kommer säljas för 2 000 kronor på forumet. Vattentanken måste man tyvärr såga ur och ta bort i bitar för att slippa lyfta för mycket på inredningen. Nya fina beslag och segel är på gång, det kommer att bli en superfin och "rejsig" båt, kappseglingsutrustad till tänderna, och i absolut toppskick.

Tack vare den fina inredningen kommer hon dessutom vara en fröjd att både tursegla och bo i. Vi hinner kanske inte få allt det estetiska som plastlagningar och liknande klart i år men om allt går som vi hoppas bör vi ha henne segelklar i slutet av juli i Stockholm.

Vem vill vara först att boka vår nya pärla till förbunds-båt?


FREDRIK WIGELIUS



**Kappseglingssommaren är här igen efter alla restriktioner och utbudet är stort i Stockholmsregionen. Det finns många distansseglingar och banseglingar att välja emellan. Här kommer information om några seglingar som OIF rekommenderar.**

# Stockholmscupen

## OCH LIROS MÄLAREN SRS CUP

 STOCKHOLMSCUPEN ÄR EN SAMLING SEGLINGAR som OIF har valt ut för poängberäkning. Liros Mälaren SRS Cup är en tävlingsserie för kappseglare med båtar med SRS-tal. Liros är huvudsamarbetspartner för cupen, se [www.lirosropes.se](http://www.lirosropes.se). Liros Cup seglas i flera delar av Sverige både för jollar och enligt SRS. Stockholms Seglarförbund vill främja kappsegling och vill att fler och fler börjar kappsegla samt att de som kappseglar är med på fler regattor.

### LIDINGÖ RUNT 2022 ÖPPNADE TÄVLINGS-CUPEN FÖR IF-BÅTAR LÖRDAG 14 MAJ

Efter många inställda tävlingar är många kappseglingar på Ostkusten i gång igen. Och vilken härlig start seglings-säsongen fick med Lidingö Runt. Det var fyra IF-båtar anmälda så vi fick starta i SRS 5 klassen med andra båtar SRS under 0,9. Vinden var västlig med en del vrid och varierande styrka. IF SWE2132 Nerthus med Ulrika vid rodet, Lotta i mitten och Tiina på fördäck fick en bra start och seglade banan bra. I den totala resultatlistan hamnade vi på 12 plats av över 100 startande båtar. Banan var förändrad till det bättre med en rundning av Storholmen och målgång vid Bosön.

Lidingö Runt satsar både för erfarna seglare och för dem som är ny inom tävlingen.

### ORNÖ RUNT 2022 SEGLAS PÅ LÖRDAG 21 MAJ OCH INGÅR I STOCKHOLMSCUPEN FÖR IF-BÅT

### STOCKHOLMS STADSREGATTA SEGLAS PÅ LÖRDAG 21 MAJ 2022

Stockholms stadsregatta är en distanssegling seglas inne på Riddarfjärden och runt Essingeöarna. Den ingår i Liros Mälaren SRS-cup. En segling där den vackra Stockholmsmiljö blir en vacker bakgrund.

### JUNGFRUSUNDSREGATTAN 2022 SEGLAS PÅ LÖRDAG DEN 4 JUNI

Jungfrusundsregattan är en SRS distanssegling i Mälaren som ingår i Stockholmscupen för IF-båt. Den ingår också i Liros Mälaren SRS-cup.

### VIKINGAREGATTAN DM 2022 SEGLAS FRÅN LÖRDAG 18 JUNI TILL SÖNDAG 19 JUNI

Vikingaregattan välkomnar kölbåtsklasser och har DM för Folkbåt och IF. Vikingaregattan är en ren banseglingstävling i dagar. Vikingarnas segelsällskap är en anrik segelsällskap som ligger på Djurgården, Hundudden. De arrangerade förra årets minnesvärda IFSM på sin klubbholme Ekholmen.

### GÄDDISREGATTAN 2022 SEGLAS FRÅN LÖRDAG 20 AUGUSTI TILL SÖNDAG 21 AUGUSTI

Bansegling på lördagen och distans på söndagen. Regattamiddag i det fria på lördagskvällen. En seglarhelg alla IF-seglare borde få uppleva! Ingår i Stockholmscupen för IF-båt.

Så här skriver Segelsällskapet Gäddviken:

”Snart är det dags för sommarens trevligaste kappsegling Gäddisregattan på Lilla Skratten och Västra Saxarfjärden. Vi seglar kryss-läns-bana på lördagen och en kortare distans på söndagen. Alla är välkomna, nybörjare och erfarna seglare. Vi tillåter även SRS shorthanded, max 2 i besättningen. Förutom segling blir det after-sail med korvgrillning, regattamiddag i partytältet mitt på ön och massor av mingel och trevligt umgänge med likasinnade! Vi skulle också uppskatta om du kunde hjälpa att sprida vår inbjudan så att vi blir riktigt många båtar som deltar.

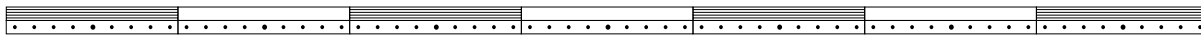
### ÄRTSKÄR RUNT SEGLAS PÅ SÖNDAG 4 SEPTEMBER

Ärtskär runt är en SRS Distanssegling cirka 3 - 4 timmar, för enskrov, en av fyra distansseglingar som ingår i Liros Mälaren SRS Cup. Ärtbössan är ett gammalt klassiskt vandringspris som förvaltas av den klubb som har bästa laget på kappseglingen.

### SJÖSTADSKAJENREGATTAN SEGLAS PÅ LÖRDAG 17 SEPTEMBER 2022

Fantholmsregattan har bytt namn till Sjöstadskajenregatta. Regattan är en distanssegling som arrangeras av Ekerö båt-klubb. Den ingår i Liros Mälaren SRS-cup.

TIINA ANDERSSON



# VINDSKIFTEN

UR TIDSKRIFTEN "IF-BÅTEN" VÅRNUMMER 1985,  
FÖREGÅNGAREN TILL MEDVIND. ARTIKELN ÄR VARSAMT  
REDIGERAD AV MAREK JANIEC

**VI PÅ IF 3074 KÄNDE OSS VÄLDIGT OSÄKRA** på vindskiften. Vi tyckte nog att man kunde klara sig utan dem. Det gjorde att vi kom att segla omkring litet på måfå. Vi blev glada när vi fick ett lyft någon gång men ofta irriterade över att vi inte förstod vad som hände med vindarna. Vi beslöt på sensommaren 1980 att titta lite närmare på fenomenet.

Det tar normalt cirka 30 minuter att segla en kryss på en olympisk bana, **se fig 1**. Våra testseglingar gjordes huvudsakligen i Lommabukten. I olika väder plottade vi styrd kurs dikt bidevind på SB eller BB halsar, **se fig. 2**. Variationerna i den styrda kursen är praktiskt taget lika med vindvridningarna. I åtta fall av tio hade vi under en period av 30 minuter vindvridningar på över 20 grader. Eftersom vi gjort mätningarna långt från land och i olika väder tror vi inte att resultaten är unika.

Vi förstod nu att vindskiften måste vara enormt utslagsgivande i kappseglingar. Ja, vi skulle våga påstå att om du lär dig att utnyttja dem rätt så hamnar du i toppen av prislistan. Det är nästan oundvikligt. Vindskiften kan aldrig förutses exakt. Du måste göra en prognos och vara beredd på att revidera den. Du kan räkna med att möta fyra olika typer:

## TYP 1 – PLÖTSLIG VINDVRIDNING I SAMBAND MED FRONTPASSAGE.

Det klassiska exemplet är lågtrycket med sina fronter som nästan alltid kommer in från väster med centrum norr om oss, **se fig 3**. Vinden vrider alltid åt höger vid frontpassagen. Vid A och B nära lågtryckets centrum kan vindvridningen bli plötslig och i extrema fall så stor som 90 grader. Längre från centrum vid C och D, sker vridningen ofta kontinuerligt.

Vridningens storlek är svår att bedöma i förväg. Väderkartorna och flygmeteorologerna kan ge viss ledning.

Sannolikheten för att du kommer att möta en lågtrycksfront under en bankappsegling är ganska liten. Däremot är det vanligt med plötsliga vindvridningar i samband med lokala fronter till exempel när sjöbrisen avlänkar en förhärskande vind parallell med kusten.

För att utnyttja vindvridningen till din fördel skall du gå ut åt höger på en högervridande och vänster på en vänstervridande vind. I exemplet på **fig 4** (vindvridning 20) ger

den vinnande kursen en vinst på cirka 500 meter jämfört med en båt som inte går ut åt höger utan möter fronten i mitten.

Det är svårt att bedöma vridningens storlek och därför farligt att gå för långt ut på kanten.

## TYP 2 – LÅNGSAM VINDVRIDNING

Denna typ är ofta förekommande. Vindvridningar av betydelse, större än 10 grader per timme, kan uppträda i samband med frontpassager, när sjöbrisen ökar under eftermiddagen samt i närheten av land. För att upptäcka denna typ av vridning fordras enligt vår uppfattning minst 20 minuters bidevindsegling med kursavläsning varje minut.

I **fig. 5** ser vi kursdiagrammet för en långsamt högervridande vind (10 grader per 30 min). För att utnyttja denna på bästa sätt gäller det att ligga för SB halsar så lång tid som möjligt i slutet av kryssen där vindvridningen är störst.

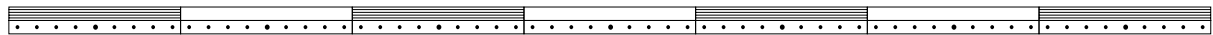
Du måste därför först gå ut åt höger för BB halsar, **se fig 6**. Detta betyder att du kanske måste starta i närheten av SB-flaggan även om det skulle vara fördel vid BB. Vindströmmen kan antingen vara krökt och praktiskt taget konstant över banan eller också rak och vridande. På kryssen upplevs detta på samma sätt. Skillnaden kommer dock att ha viss betydelse från kryss till kryss till exempel från 1:a till 2:a kryssen.

## TYP 3 – VINDVRIDNINGAR I SAMBAND MED BYAR.

Denna typ är vanlig efter kallfronter, särskilt när kall luft kommer in över varmt vatten. Man tänker sig numera att byn ingår i en bycell där vindriktningen vid havsytan varierar som i **fig 7** (pilarnas längd anger vindens styrka). Snabb luft från högre luftlager faller ner i cellens framkant och ger högervridande by. I cellens bakkant där luften stiger är vinden svag och vänstervriden.

Byn utnyttjas bäst om den tas för SB halsar. Efter byn det vill säga i mitten på cellen när vinden vridit tillbaka är det lämpligt att slå över till BB i väntan på nästa by. Om du hamnar i vänstra kanten av byn där vinden kan vara vänstervriden bör du dock ta byn för BB halsar.

Varm vind som passerat land kan vara mycket byig. Dessa byar är mycket oberäknliga och följer så vitt vi vet inga regelbundna lagar.



**TYP 4 – LÅNGSAMMA VINDVRIDNINGAR FRAM OCH TILLBAKA**

Denna typ tycks vara vanlig i "mjukt" väder med relativt stadig vind. Vridningarna relativt en båt på kryss kan ha en period på 5–30 min och en avvikelse från medelvinden på +1–10 grader. Det är helt och hållet vindens medelriktning som styr taktiken, se fig. 8.

Högervridning - SB halsar, vänstervridning - BB halsar  
Medelvinden kan du normalt bortse från. Det påverkar

taktiken endast i slutet av kryssen.

För att upptäcka vindvridningarna och för att få fram en medelriktning att segla på är det absolut nödvändigt med en serie kursavläsningar dikt bidevind före start. Den vinnande kursen i fig 9 ger en vinst på cirka 500 m jämfört med en båt som seglar på måfå.

STURE ERESUND IF 3074  
(NUMERA I SVERIGETOPPEN I H-BÅT)

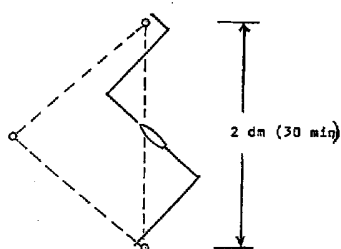


FIG 1

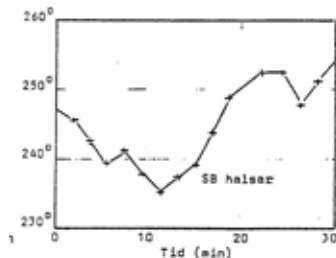


FIG 2



FIG 3

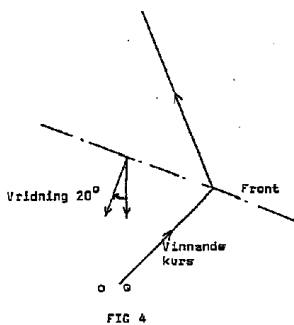


FIG 4

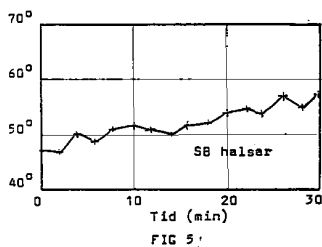


FIG 5

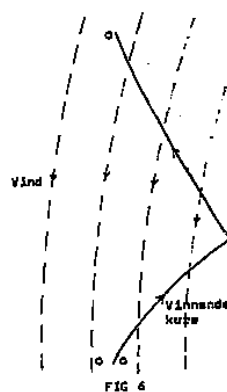


FIG 6

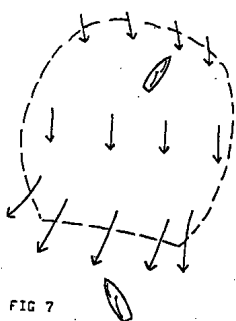


FIG 7

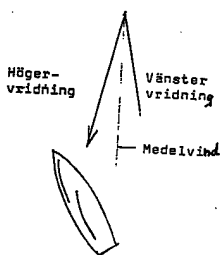


FIG 8

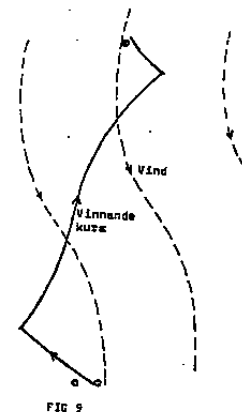


FIG 9

# Ändring i IF-båtens klassregler



**IF-båten har alltsedan dess tillkomst haft noggranna klassregler. Båtens konstruktör, Tord Sundén, hade redan från början målsättningen att skapa en, vid den tiden modern, och välfungerande tävlingsbåt, som också skulle kunna användas för kortare och längre turer i skärgården och då för övernattnig.**

**I DAG ANSES VÄL BOENDEKOMFORTEN** i IF-båten vara rätt låg, i jämförelse med de seglande sommarstugor som har kommit att översvämma marknaden. Men med dagens ökande intresse för ett mer naturnära friluftsliv, med camping i lättburna, små tält, kan IF-båtens fördelar åter uppskattas av yngre människor, som sätter enkelheten före bekvämligheten. Och för dem som värdesätter en båt som kan seglas i alla väder och därmed uppleva hav och skärgård på ett nära och miljövänligt sätt finns få båtar som är bättre än IF-båten.

Dessutom är alla IF-båtar från början byggda och utrustade för att uppfylla klassreglerna, så att man kan delta i entypskappsegling på lika villkor. Under årens lopp har många IF-båtar utrustats med mer eller mindre onödiga bekvämligheter, som kan ha gjort dem mindre bra som kappseglare, framför allt genom att öka vikten. Men i grunden finns nästan alltid den ursprungliga entypsbåten

kvar, och den kan åter tas fram. Klassreglerna finns på IF-förbundets hemsida för den som ännu inte känner till dem. Har du inte läst igenom klassreglerna ännu – gör det!

Våra klassregler är som det uttrycks § A.1.1 ”förbudande klassregler”. Vad menas med detta? Jo, det betyder att allt som inte uttryckligen tillåts i klassreglerna är förbjudet.

## **ÅRETS KLASSEGLÄNDRING GÄLLER UNDERVANTENS INFÄSTNING I MASTEN**

Den senaste ändringen av klassreglerna antogs för andra gången vid årets årsmöte i Svenska IF-båtförbundet och den har tillkommit på grund av att de stora mastillverkarna, bland andra Seldéns, har hittat på ett nytt sätt att fästa undervanten i masten. Ursprungligen så var fästet en genomgående bult eller axel i masten, strax under spridarfästet. På denna axel ”hängdes” undervanten upp. För att låsa vantändstyckenas sprintar användes saxsprintar, vilka



kunde vara vassa och otrevliga. För att inte riskera att riva upp segel, särskilt spinnakern, fick de tejpas med isoleringsband eller liknande.

På 1980-talet uppfanns en sorts nyckelfästen eller hakändfästen, i vilka ett speciellt utformat vantändstycke kunde stoppas in. Nu behövdes inte längre några saxspringar eller låsringar. Nästa steg i utvecklingen blev att masttillverkarna gjorde en nykonstruktion av fästet för vantspRIDARNA. Detta var ursprungligen av bockad och svetsad plåt, vilken popnitades till masten. I dag används i stället ett genomgående spridarfäste som hängs in i ett hål i masten. Monteringen är snabb och det ser rent och snyggt ut. Och nu har undervantens infästning kunnat integreras i samma beslag! Ytterligare en förenkling av monteringen.

I detta spridarfäste hängs nu undervantet in genom att det har ett speciellt ändbeslag, kallat "stem ball", vilket närmast kan översättas med "kuländstycke". I klassreglerna specificeras hur högt över däck som undervanten skall sitta fast i masten. Detta mått är runt 5 cm under vantspRIDARENS underkant. Avsikten har varit att separera hålen en bit för att inte försvaga masten med för många hål nära varandra i höjdläge.

Med det nya vantspridarfästet, där undervantet sätts fast, kan klassreglernas tidigare skrivning inte uppfyllas, med följd att den nya konstruktionen inte skulle vara tillåten. Tekniska kommittén har bedömt att den nya utformningen inte ger någon påtaglig fördel vid kappsegling, men att den sannolikt blir billigare vid tillverkningen och att den verkar vara praktisk och säker. Därför har klassregel F.3.7(f) nu förändrats så att den nya konstruktionen uppfyller klassregeln. (Minvärde ökat, maxvärde struket). Se nedan.

IF-båtens klassregler är mycket strikta och har inte förändrats i många avseenden sedan de antogs första gången på 1970-talet. De förändringar som har gjorts har varit förtydliganden samt ändringar orsakade av att viss utrustning inte längre tillverkas på samma sätt. Målsättningen har alltid varit att alla båtar ska kunna uppfylla klassregeln och att "kappsegling med IF-båt icke i onödan fördras", som det står i Svenska IF-båtförbundets stadgar § 1 Ändamål.

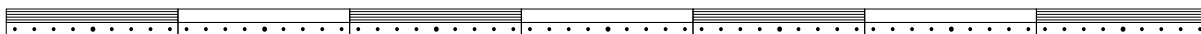
GÖRAN EJDELING, SWE 2404 SVEA



*Spridarfäste för undervant med stem ball-ändstycke (från Seldéns)*

**Den nu antagna skrivningen av klassreglernas § F.3.7(f) är:**

	Minimum	maximum
<b>(f) Vanthöjd, undervant</b>		
(i) för vant med ögle- eller hakändstycke .....	3038 mm	..... 3138 mm
(ii) för vant med kuländstycke (s k stemball terminal) kopplat till spridarfästet .....	3120 mm	.....



## GÖR ETT NYTT INNERTAK

### RIV UT DET GAMLA

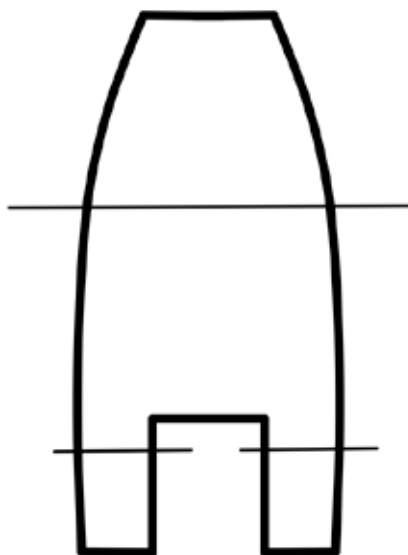
🌀 Först ska det gamla masonittaket ut. Jag har sett två typer av innertak i IF-ar. Båda är av masonit. Antingen ett som är pressat för att se ut som träpanel eller ett som är klätt med plastmatta. Taket är helt enkelt skruvat i de längsgående stringers av boardribbor som finns inplastade i rufftaket.

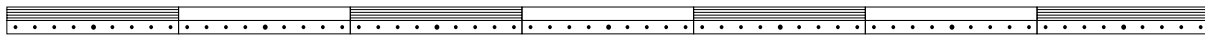
Ta bort alla eventuella lister som sitter kring taket. Listerna kring ruffluckan tar du också loss. Märk dessa eftersom de inte är likadana. Om du har garderob, som kom i början av sjuttioalet, så ska du haka loss dörren och lossa den teaskiva som sitter ovanför dörren samt den lilla ribba som håller den på plats. Du behöver inte ta bort garderobsväggen som vätter ut mot salongen men du måste kunna rucka på den både för att få ut det gamla taket och kunna skjuta in det nya. Montera loss lampor och eventuella ventilatorer.

Det sägs att taket sattes in innan skrov och däck monterades ihop vilket gör det, i stort sett omöjligt att få ut taket i en del. Jag tog helt enkelt en Morakniv och skar några snitt i taket så att jag kunde veckla ihop det inne i båten. Nu kommer all kabel som ligger inne i taket att ramla ner eftersom den är fastsatt med paperstejp som har torkat ut och tappat all fästförmåga.

### MALLA

Jag köpte en skiva 4 mm plywood på Bauhaus som de kapade upp i tre lika stora delar. Deras såg gör spikraka, snygga snitt. Lägg ditt gamla yttertak ovanpå den nya skivan och malla. Var noga med vad som blir utsida på det nya taket eftersom innertaket är allt annat än symmetriskt.



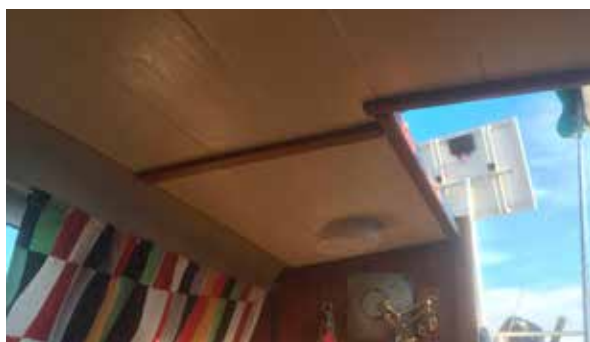


Ruffluckan sitter, på min båt, inte alls mitt på rufftaket. Det skiljer 2–2,5 cm. Det går alltså inte att vända på taket om man vill behålla boardskivans snygga sida som utsida. Tänk till var du ska ha dina skarvar. Jag valde att göra taket i tre delar enligt skissen nedan av den anledningen att det blir lättare att passa in i båten. Att jag lagt skarvarna strax bakom ruffluckan är rent estetiskt eftersom jag inte vill ha en rak linje rufflucka/skarvlist. Dessa små sektioner är också lätta att ta loss om man vill åt genomgående skruv till exempelvis vinschar eller avlastare i framtiden.

För att få innertaket mer levande ville jag göra fuskribbor och provade på en av de små delarna. Dessutom är ju board, typ plywood mycket styvare än masonit vilket kan göra det svårt att välva taket snyggt. Först fräste jag 3 mm breda och 1,5 mm djupa spår i provbiten med överhandsfräs men tyckte att det blev för ”statiskt” varför jag bestämde mig för att med en ställinjal och en morakniv skära/skrapa ut spår ur skivan. Det är en smaksak om man vill ha precisa spår eller mer ojämna som jag valde. Personligen tycker jag att taket ser mer levande ut med lite ojämnheter i ”fejkrribborna”.

### YTBEHANDLA

Spåren slipade jag med grovt sandpapper, så att flisor och småsprickor skulle försvinna, men själva takytan slipade jag försiktigt med fint papper för att få kvar trästrukturen. Lackade gjorde jag med Biltemas halvblanka vattenbaserade lack. Hoppa inte till av att jag använde vattenbaserad lack. När den väl torkat är den absolut beständig mot den fukt som blir inne i en båt. Jag har målat garderoben invändigt med samma lack och den är fortfarande fin efter tre år. Mellan första och andra strykningen slipade jag med fint papper för att få bort de fibrer som rest sig av färgen.



### SKARVLISTERNA

Mät var dina skarvar kommer att hamna och kapa till skarvlisterna av valfritt material. Jag valde en tunn och smal teaklist. Mät var stringern går i taket och borra hål med rätt avstånd. Försänk om du vill ha försänkta skruvar. Förborra inte i rufftakets stringers. Risken att du råkar borra igenom är överhängande.

Jag valde att sätta skruv i ytterändarna, cirka fem centimeter in på listerna men där finns ju ingen stringer att skruva i! Jag återkommer till det men kanterna på inner-

taket blir stadigare om du har skruv i ytterändarna av skarvlisterna.

### FÖRBERED NYA TAKETS MONTERING

Det kan ju av olika anledningar komma in vatten mellan taken och man vill ju inte att det ska krypa in fukt i de stringers som sitter i taket så jag tog polyuretanspackel och duttade i alla gamla skruvhål. För att kunna skruva de yttersta skruvarna i skarvlisterna gjorde jag små plattor av 6 mm plywood som jag limmade fast i rufftaket och täckte med ett lager plast/glasfiber.

Tejpa upp alla kablar som har ramlat ner. Passa på att dra nya eller byt dem om de är i dåligt skick.

Passa på att kolla kabelgenomföringen som går upp till masten. Den är placerad på det absolut dummaste ställe den kan vara placerad, några centimeter in i mastbalken. Om du har fukt där måste det åtgärdas. Fukt i mastbalken innebär en risk att den försvagas eller till och med ruttnar sönder. Själv fyllde jag utrymmet med Sikaflex. Det rymdes en hel tub!

### PASSA IN

Passa in taksektionerna en och en. Om du har valt att ha fåror i ditt tak, kom ihåg att mönsterpassa dessa. Linjer som inte stämmer kommer att reta dig till vansinne annars. Jag valde att börja framifrån med inpassningen eftersom det är enklast att justera de två små sektionerna vid sidan av ruffluckan.

### SÄTT IN DITT TAK

Välj längd på skruv med omsorg. Eftersom rufftaket inte är i sandwich som på många andra båtar är det fråga om 4–5 mm laminat, 6 mm stringer och ytterligare 1–1,5 mm laminat du ska skruva i och du vill ju inte få upp skruvspetsar på däck. Själv valde jag bronserad skruv med försänkt huvud och sågtandad gänga. Sågtandad skruv fastnar kopiöst bra direkt då den penetrerar plastlaminatet i taket.

Glöm inte kabeln till taklampan!

Skruva fast ditt nya, stabila tak med listerna och skruva fast eventuella ”prydnadslistor” om du vill ha fler lister.

### AVSLUTNINGSPYSSEL

Sätt tillbaka garderobsdelarna, listen över ingången till förpiken och runt ruffluckan. Jag valde att sätta smyglistor av teak mot främre skottet och kring garderoben. Såga nytt hål för eventuell ventilator utifrån.

### NJUT

Nu sätter du dig i din IF-båt och njuter av ditt nya tak där du kan öppna bakre sektionerna för inspektion eller montering av beslag. Ett tak som du kan fästa en brandvarnare, lampa eller annat i eftersom det är av plywood och inte masonit.

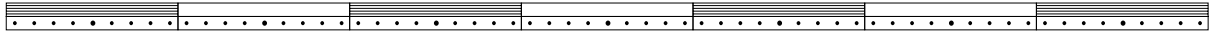


FOTO: BJÖRN HEDIN



FOTO: BJÖRN HEDIN



FOTO: BJÖRN HEDIN



FOTO: CLAES KELLGREN

## OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

**Stockholmscupen för IF-båt har seglats sedan 1975. Det är en rankingserie där deltagarna räknar ihop poäng från delseglingarna. Vi delar ut två vandringspriser och det första är en tavla av Roland Svensson till årets vinnare av Stockholmscupen och det andra priset är en halvmodell av IF-båten. Båda dessa priser passar fint att hänga upp på väggen i vardagsrummet.**

🎁 Under 2021 så skänkte Ulla Hörberg ett gammalt vandringspris till OIF, en helmodell av IF-båten. Ulla tillsammans med hennes man Kurt Wahlström och Kurts bror vann Stockholmscupen tre gånger och fick då behålla priset permanent, men nu vill Ulla att priset ska komma tillbaka till OIF. Ulla berättar att det seglades mycket på 70-talet, i princip varje helg under hela säsongen. Kurt var enligt uppgift en envis seglare som inte gav sig förrän han kom först. Det sägs också att han alltid satt på läsidan av båten när han styrde. Tack Ulla för priset och berättelsen om hur ni seglade på 70-talet!



tavlan är fin! Första inskriptionen är från 1978 då Nils Virving vann Stockholmscupen för IF-båt. Senaste inskription är från 2019 då Ulrika By vann Stockholmscupen. Man kan läsa mer om, och titta på Roland Svenssons målningar på Bukowskis hemsida.



Stockholmscupens regler har stått sig över tid, även om vi nu har justerat dem något, till exempel så får varje deltagarna idag 1 poäng för utförd start + 1 poäng extra för varje båt som kommer efter i mål. Under 70-talet fick man 1 poäng för varje "besegrad" IF-båt, ingen poäng för start. Den seglare som samlat ihop flest poäng i slutet av säsongen vinner cupen totalt och här är det samma regler idag som 1975. Första inskriptionen är från 1975 då Nils Virving vann, men det var Kurt Wahlström och Ulla Hörberg som först vann Stockholmscupen tre gånger och fick priset permanent 1983. Detta pris var en helmodell av IF-båten.

Roland Svensson är en känd skildrare av havsbandet i Stockholms skärgård. OIF's tavla är ett tryck som finns i ganska många kopior och bedöms ha ett värde på ett par tusen kronor, ingen av skärgårdsmålarens dyrgrip, men

Vi har ytterligare ett vandringspris, en halvmodell av IF-båten. Priset går till en ny seglare i Stockholmscupen och det kallas ibland för "Rookiepriset". Nu är ju inte IF-seglare några rookies, men priset går till en ny besättning i Stockholmscupen och därför har det fått heta Rookiepriset. Genom åren har detta pris prytt vardagsrumsväggen hos många duktiga IF-seglare, Lasse och Tiina Andersson, Pontus Rosberg, Fredrik Wigelius, Ulrika By, Lars Gradén, Martin Gradén, Martin Rundström och många fler.

Vill du vara med i Stockholmscupen och vinna något av priserna? Titta i Kalendern här på hemsidan vilka seglingar som ingår i Stockholmscupen.

SEGLARHÄLSNINGAR  
MARTIN RUNDSTRÖM ORDF OIF

## SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

FOTO: MOGENS CARREBYE



**VID TIDPUNKTEN FÖR MÖTESKALLELSEN** hade en ny Covid-variant muterat fram, och det var återigen osäkert hur det skulle komma att gå under den kommande segelsäsongen med den lokala segelsporten. Därför hade inte vi heller detaljplanerat någon verksamhet i de osäkra tider som rådde. Även om det hade varit trevligt att träffas ”på riktigt” kallade vi också därför till ett digitalt årsmöte den 1 mars 2022.

Förutom fyra styrelsemedlemmar anslöt ytterligare två medlemmar, vilket var en mer än tillräckligt för att frågan om ansvarsfrihet kunde beviljas. I den frågan får ju inte styrelsemedlemmar rösta. För övrigt omvaldes styrelsen på samtliga poster.

Vi diskuterade även lite om vårens och sommarens aktiviteter, som vi skulle vilja genomföra eller delta i. Veckoseglingar kommer enligt mötesdeltagarnas kännedom att genomföras i de flesta lokala båtklubbar. Preliminärt diskuterades även att besöka någon segelmakare i trakten

och att genomföra en underhållsträff på Råå. Den danska IF-klubben planerar även aktiviteter som Danskt Mästerskap och IF-träffar, så den intresserade uppmanas att hålla ögonen öppna på vad som dyker upp på deras webbsida.

Vad gäller förbundets förslag till stadgeändring och gemensam ekonomi och administration, fann vi att detta knappast skulle kunna genomföras för närvarande, eftersom det ännu inte finns några lämpliga verktyg för detta.

I slutet av april hade SSIF 78 betalande medlemmar. Det är en minskning med 12 jämfört med året innan vid samma tidpunkt. Det är svårt att veta varför, men en orsak är att båtarna inte bytte ägare lika ofta under de osäkra pandemi-åren. För så vitt jag hört via djungeltelegrafen, har det denna vår varit stor efterfrågan på IF-båtar, och de som var till salu, har gått åt som smör i vårsolens sken.

MAREK JANIEC, SWE 829 INGELA, ORDFÖRANDE SSIF

## VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

**Årets verksamhet inleddes med att Ingemar Ådahl och Gustav Eek höll en trimkurs för intresserade IF-seglare, detta i "cirkelform" under två tisdagar i januari och februari. Sjutton personer deltog och fick också svar på olika frågor som dök upp under kvällen. Deltagarna var nöjda och inspirerade att tillämpa sina nya kunskaper till våren. Ett önskemål var att ha en uppföljning på vattnet i vår.**

**ÅRSMÖTET.** VIF:s årsmöte arrangerades tillsammans med ett besök hos North Sails i Göteborg den 24 mars. Först hölls årsmötet med arton medlemmar, varav en digitalt. Mötet genomfördes ganska raskt för att få tid för segelmakaren därefter. Från verksamhetsberättelsen kan nämnas att VIF hade 120 medlemmar vid årsslutet 2021. Styrelsen omvaldes och verksamhetsplanen med budget godkändes.

Styrelsen utgörs under 2022 således av:

Ordförande	Olof Johnsson
Sekreterare	Alf Andersson
Kassör	Joop Somhorst
Ledamöter	Ingemar Ådahl, Göran Ejdeling, Karin Hårding

Efter årsmötet och en fika berättade sedan Henrik Ottosson om North Sails verksamhet i allmänhet och om deras IF-segel i synnerhet. Han förklarade seglens olika utseende och skärningar och gav sin syn på hur IF-båtens segel bör användas. Han betonade samspelet mellan storskot och häckstagtrim.

– Hellre för lös riggspänning än för hård, men med för lösa undervant blir det svårt att plana ut toppen. Cunningham på focken är viktig. Märk upp alla fall och skot för att återfinna rätt trim nästa gång och arbeta med små justeringar av trimmet. För till exempel fockskotet handlar det om 2 centimeter.

### REGELKVÄLLEN

Nästa aktivitet under våren var en regelkväll 5 april med en av landets mest erfarna domare, Charlotte Greppe, som gick igenom alla ändringar i Kappseglingsreglerna 2021 - 2024. Den nya regelboken kom ju ut under pandemin förra våren, så detta var den första grundliga genomgången av denna regelversion och var nyttig för dem som deltog.

### SOMMARENS AKTIVITETER

Bland kommande aktiviteter inom VIF kan nämnas:

- Uppföljning av trimkursen, någon gång i maj, eventuellt i Björlanda Kile
- SM för IF-båt hos SS Fram på Bohus Björkö 28 juni – 1 juli. (Skulle seglats 2020, men ställdes då in på grund av

pandemin. Nu ska det bli av!) Du kommer väl dit? Som deltagare eller som åskådare.

- En skärgårdsträff planerar vi i sommar, tidpunkt ej klar.
- Den årliga skaldjursfesten, i november

### KAPPSEGLINGAR SOM REKOMMENDERS FÖR IF-BÅTAR:

- Kvällsseglingar hos KMS, Nordön tisdagar, LSS, Långe- drag tisdagar, SS Slören, Hinsholmskilen måndagar och TJSS, Skärhamn tisdagar. Startar under maj 9 – 17/5.
- LSS vårregatta för kölbåtar 29 maj
- Klassiska regattan hos GKSS Långe- drag, 6 juni
- Jubileumsregatta - SS Fram 125 år – 18 - 19 juni – 10 dagar före IF-SM!
- Tjörn Runt lördag 20 augusti
- LSS Höstregatta 4 september
- Höstkvalten, LSS 10 september

Styrelsen hjälper gärna nya medlemmar med svar på frågor om utrustning och förbättringar av båten. Hör av dig! Vi ska också i sommar försöka besöka några platser där det finns flera IF-båtar. Kontaktuppgifter finns på Svenska IF-förbundets hemsida.

Kolla även VIF:s hemsida och Facebook-gruppen "Segla IF på Västkusten" – där kommer information att lämnas löpande om VIF:s verksamhet! Vi skickar också mail, så kontrollera att du har uppgivit rätt mailadress.

FÖR STYRELSEN  
GÖRAN, SWE 2404 SVEA



# Det syns när våra kunder är nöjda



**Svenska Sjö är specialister** på båt och erbjuder våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi dig som kund resultatbonus på överskottet.

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

Sedan 1967 har vi tryggt båtägare och båt-klubsmedlemmar i hela landet, så nästa gång nån vinkar, är det kanske en i gänget.

Välkommen att räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se) eller läs av QR-koden.



Svenska Sjö

010-490 49 00  
dygnet runt



[www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)



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



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig