



Nr 2 • 1994

Pris 30:-

EDVIND

Sv. IF-batförbundets medlemstidning
Norsk IF-batklubbs medlemstidning



Omslagsbild: Steve Franzen

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1994

Ordförande	Hans Ögren, Nybrogatan 4, 871 30 HÄRNÖSAND, tel 0611-130 20 (arb), 226 55 (bost)
Vice ordförande	Christer Wallsten, Lövängsvägen 39, 756 55 UPPSALA, tel 018-32 02 80
Sekreterare	Harald Öhman, Hovsgränd 7, 871 31 HÄRNÖSAND, tel 0611-107 32 (bost)
Kassör	Bengt Peterson, Sälstensgränd 15, 871 33 HÄRNÖSAND, tel 0611-168 06
Suppleant	Gunnar Jansson, Skarpskyttegatan 12B, 871 41 HÄRNÖSAND, tel 0611-212 03
Suppleant	Hans Gilliusson, Sidensvansvägen 14, 871 65 HÄRNÖSAND, tel 0611-214 71 (bost)
Adjungerade	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost) Anders Carlsson*, Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Tekn. kommittén	Göran Ejdeling, Tallbovägen 52 436 44 ASKIM, tel 031-28 82 2?
Ledamot från BIF	Anders Carlsson*, Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Ledamot från OIF	Rune Lagerqvist*, Villavägen 31 B, 191 46 SOLLENTUNA, tel 08-96 36 16 (bost)
Ledamot från SOIF	Sture Carlsson, Oxhagavägen 9, 383 35 MÖNSTERÅS, tel 0499-114 51
Ledamot från SSIF	Marek Janiec, St. Laurentiigaan 10 A, 222 21 Lund
Ledamot från VIF	Christina Grimpe, Södra Vägen 13, 444 41 STENUNGSUND, tel 0303-804 08
Medvind	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost), telefax 0660-819 81
Internationell sekr	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-165 38 (bost)
Förbundets postgiro och kansliadress	55 93 26-4, adress: Nybrogatan 4, 871 30 HÄRNÖSAND

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Se ovan ordförande
Danmark	Gunnar Høy, Pælestykke 9, DK-2630 TÅSTRUP, tel 42-99 95 70
Norge	Pål Berg, Thommessens vei 9 B, N-1300 SANDVIKA, tel 67-54 29 94
Finland	VAKANT
Tyskland	Dieter Stöger, Fischottersteig 1, 141 95 BERLIN 20, tel 030-82 64 914/826 15 22

* Kontaktmän för båtbyte, under semester etc.

7/10
Manusstopp

Klassbestämmelser för IF-båten

De som saknar klassbestämmelser med senaste ändringar kan rekvirera dessa till självkostnad genom insändandet av 2 stycken frimärken på 2.90 vardera, samt namn och adress. Ett 70-tal finns för utskick från kassören, Bengt Peterson, Sälstensgränd 15, 871 33 HÄRNÖSAND.

Omslagsbild: Steve Franzén



Ordföranden har ordet

Kära vänner,

det är vår igen och en hel orörd seglings-säsong ligger framför oss. Att döma av aktiviteterna i och kring förbundet under den gångna vintern så måste den här sommaren bli något alldeles extra för IF-båtens del.

Utställningsbåtar på mässorna både i Göteborg och Stockholm med härligt gehör från monterbesökarna. Hittills har 51 nya medlemmar registrerats i förbundet sen andra veckan i februari. Förmodligen till stor del ett resultat av lyckade mässuppträdanden. Heder åt alla förbundsmedlemmar som bidragit till monterbevakning.

Till er, IF-fans, som inte läst årets nummer 2 och 3 av tidningen Segling säger jag bara "Gör det". Två utomordentligt fina IF-artiklar och en ledarkommentar som vittnar om Bengt Jörnstedts mycket goda omdöme. "Röde Orms" senaste expedition i västerled blir någon slags garant för båtens sjöduglighet. Nu väntar vi bara på att få följa med på resan med hjälp av det föranstaltade bildspelet från resan.

Det har kommit brev och telefonsamtal i

massor under vintern. Intresserade människor från när och fjärran. En schweizare som ägnar sommarhalvåret åt IF-segling i England kan ni läsa om längre fram i tidningen. En finländare beklagade härom dagen sina landsmän som inte förstått IF-båtens förträfflighet. Flera har ifrågasatt om der inte skulle vara läge att försöka få igång produktionen av båten igen.

Många har också ventilerat tankar på SM-deltagande i Uppsala i sommar. Själv ser jag fram emot ett mycket stort deltagande där. Det finns massor av vältrimmade IF-båtar i Stockholms- och Mälartrakten. Kappseglar man inte så kan man närvara och insupa SM-atmosfären ändå.

I det här kappseglingssammanhanget förtjänar det också att nämnas att IF-båten i år är inbjuden att delta i pokalseglingarna i Hanko. En av Norges mest traditionslyngda regattor.

Nå, finns det då inte några bekymmer i vårt förbund? Jo, tyvärr är aktiviteterna mycket låga i ett par av våra regionala förbund. Det gäller BIF och SOIF. Inte så att det inte finns framgångsrika besättningar

i dessa båda regioner, tvärtom. Det är breddverksamheten som brister. Förbundet och dess regioner är till för att främja samtliga medlemmars intressen och det anser jag inte att man gör i dessa regioner. Jag förstår att det här kan låta kritiskt. Jag är dock inte ute efter att leta försummelser. Det gäller kanske främst att hitta nya krafter som har intresse av att administrera ett regionförbund. Ofta blir det kanske så att de som är mest aktiva i kappseglingssammanhang också bär ansvaret för föreningsaktiviteterna. Det är inte alltid en lyckad kombination. Finns det någon i BIF eller SOIF som har idéer om hur det här ska lösas så är ni välkomna att höra av er till mig eller någon annan i styrelsen så får vi se om vi kan hitta vägar.

Nej, nu börjar det bli lite för mycket gnäll så det är bäst att sluta. Jag hoppas att ni får en riktigt fin seglingssommar och mycket glädje av er IF-båt.

Hälsningar
Hans Ögren
Ordförande
IF 2223

Innehåll

IF-båtförbundets styrelse 1994	2	Det Stora Lilla Äventyret	14
Ordförande har ordet	3	En glimt från Nordiska IFRA:s årsmöte	17
Norsk IF-båtklubb	4	Några tips från Danmark	17
Västkustens IF-båtklubb	6	IF-båten behåller sitt värde	18
Ostkustens IF-båtklubb	7	En flotta av IF-båtar i the Fal Estuary	18
Sydsvenska IF-båtklubb	10	Radannonser	19
Svenska IF-båtförbundets årsmöte	13	Annonser	20

Norsk IF-båtklubb

Formannen har ordet

Vi står overfor en sesong med noen nye tilbud, med den klare hensikt å få aktivisert flere IF-seilere. Dermed er vi lovet mye sol og fin seilervind kommende sesong. De mange "magre" år er over.

Kort presentasjon av sommerens høydepunkter:

Lag SM i Göteborg, 7.-8. mai 1994

Vi er etterhvert blitt flinkere til å stille lag. Det nordiske samarbeide holdes i god hevd. Årets lag er tatt ut: Svein Wright, Magne Fagerhol, Per Spilling. Klubbens forventninger er klart tilstede.

Treningsleir i Vestfjorden, 11.-12. mai 1994

Vi har i år engasjert vår svenske venn Björland. Hans kunnskapsbase på trimming og taktikk har mange IF-seilere høstet fra tidligere år. Som du forstår har vi hatt svært god erfaring med å knytte ham til oss. Det gjøres særskilt oppmerksom på at treningsleieren legges også meget opp til å bistå de noe mer uerfarne IF-seilere. Det loves, så meld dere på. Det vil være trist å måtte avlyse grunnet for dårlig oppslutning.

Oppstart IF-serien, 18. mai 1994 (onsdag)

Start fra Vassholmen, som tidligere. Nytt vil være at vi satser på en utvidet serie, med en vår- og høstserie. Onsdagsregattaene er populære (5 på våren og 3 på høsten). Sett av datoene i henhold til utsendt terminliste.

Færderseilasen, 11.-12. juni

Etter målgang samles IF-ene på bryggen foran Horten Roklubb. Sosialt fellesopplegg er på trappene. Følg med.

Hankø-seilasen, 13.-16. juli

Vår oppmeldte interesse til K.N.S., etter mange "hvileår", betinger brukbar oppslutning. Rammen rundt regattaen og forholdene forøvrig burde appellere til flere. Vi er optimistiske nok til å tro at noen svensker vil avlegge oss et besøk. Dette arrangement vil kunne gi noen uforglemmelige seileropplevelser midtsommers.

Åpent NM, 5.-6.-7. august, Vestfjorden

Vi påregner også i år stor deltagelse. For å kunne ta imot våre utenlandske venner vil vi også i år påkalle velvillighet til lån av båt. Med den velkjente IF-ånden bruker dette å falle på plass.

HM Kongens Serie, 16.-17.-18. august

Som følge av økende deltagelse har vi i år latt denne seilas inngå i IF-klubbens ranking. Fører dette til enda større deltagelse? God representasjon betyr god PR for klassen.

Forøvrig henvises til IF-klassens egen utsendte terminliste for rankingseilaser, vår og høst. Planlegg allerede nå. Vel møtt på fjorden.

PÅL

IF'ene på Hankø

For første gang er de tradisjonsrike og prestisjefylte Pokalseilaserne på Hankø åpne for IF-båt.

Deter start for oss 13. juli – lørdag 16. juli, sammen med 5.5. First Class. H-båt og nyskapingen F-15.

Å seile på Hankø er krevende, her kan mannskapet få måle krefter og skipperen bør sørge for at alt utstyr virkelig fungerer. Men det er jo det som er moro! Heller ikke må vi glemme strømforholdene: en vannrik Glomma kan gi deg en overraskelse!

Det blir start fra båt utenfor Garnholmen, og i skrivende stund ser det ut til å bli en rettlinjert bane, som seiles 3 1/2 gang, tilsammen ca. 10 nautiske mil. Det blir 1 regatta hver dag, start kl. 12.50.

I år seiler Knarr og First Class etter de nye prøvereglene, – husk det!

Men Hankø-seilaserne har jo også en lang tradisjon, det begynte i 1907 med landsregattaene hvor mang en ung seiler fikk inspirasjon til mer seriøs satsning.

Idag samles seilere fra mange nasjoner ikke bare til kappseilas, men også til sosialt samvær – på Klubben, hotellet eller Seilerkroa (Varmbadet).

Lørdag 9. juli inviterer KNS til et "get together-party" på Seilerkroa, og tirsdag 12. juli er det stort grillparty på Hankø Fjord Hotell.

Bøyeplasser må bestilles sammen med påmeldingen (kr. 250), og disse kan benyttes fra dagen før regattan till dagen etter avslutningen. Forøvrig tilbyr Varmbadet enkel innkvartering og selvsagt er hotellet også åpent.

Hankø, som er litt av en naturperle med bl.a. dådyr som fastboende, innbyr også til andre aktiviteter – her er trimløype, tennisbane, og selvsagt ferge over til fastlandet som går oavbrutt.

Påmelding til regattaen (startkontingent kr. 500) skjer direkte til

KNS, Huk Avenue 1. N-0287 OSLO
Telefon 22 43 74 10 – fax 22 55 88 33

Vel møtt til sommerseilas!

KRO

Hvorfor kjøpe IF!

Et ganske godt spørsmål, og som i dette tilfellet har mange gode svar. Her skal jeg bare nevne noen som gjorde valget for meg ganske greit.

Det var først og fremst kombinasjonen av en hyggelig familie/turbåt som man også kunne seile regatta med som fascinerte. Alt dette til en meget hyggelig pris gjorde at vi fant ut at dette var båten for oss. I Oslo er båtclassen dessuten blant de største med mange gode seilere som deltar jevnlig både i trimmingsregattaer og vanlig klubbregattaer, uten at dette nødvendigvis blir kostbart utstyrshysteri.

Den hyggelige prisen reflekterer selvfølgelig det faktum at det bare er bruktbåter som omsettes med alder varierende fra 10 til 25 år. Båtene er likevel forbausende like når det kommer til hastighet gjennom sjøen. Det erfarer man straks seilene strammes

inn om man forsøker å seile fra andre på hastighet. En vanskelig for ikke å si umulig oppgave. Det hender aldri at en regatta har blitt vunnet fordi en av båtene har hatt overlegen hastighet. Start, veivalg, seilteknikk og strategi blir det avgjørende, og slik bør det vel helst være. Dette er kanskje en direkte konsekvens av at alle båtene er gamle og ærverdige damer, litt tidløse, men ikke på noen måte avdankede.

IF'en er heller ikke vanskelig å seile med utrenet mannskap i motsetning til mange av de båtene som seiler regatta med spinnaker. Uten spinnaker blir kravene til muskelstyrke og spinnakererfaring hos mannskapet vesentlig mindre. Dette var kjempefint for oss, en familie med to gutter 11 og 13 år gamle. Vi har alltid vært båt-vante, men guttene har nå blitt innviet i noen av seilingens mange og kompliserte

mysterier på en trygg, lærerik, morsom og særdeles spennende måte. IF'en er en glimrende opplæringsbåt både i vanlig sjøvett og avansert regattateknikk. At klassen er en skandinavisk klasse gjør den jo ennu mere attraktiv. At broderfolket seiler regatta med spinnaker må man jo bare være forberedt på den dagen man skal delta i Sverige.

For oss har IF'en vært et godt valg. Båten har alle de egenskaper som skal til for at både turseilas og regattaseilas skal bli lystbetonet. Det viktigste er likevel miljøet i klassen som er svært bra takket være blandt annet en aktiv klasseklubb, og seilere med god sportsånd og oppriktig seiler glede.

N-30, Per

Dette er både en IF-seilers bønn om en bedre sommer dette året, men også en hyllest til bomtellet. Denne nyanskaffelsen reddet nemlig fjorårets sommerferie fra være en katastrofe og hevet den til og med til å bli en hyggetur.

I fjor sommer dro kjæresten og undertegnede på seilferie med forhåpninger om en romantisk tur med fint vær og 5-6 sekundmeters vind. Vi gledet oss til å sitte i shorts og T-skjorte mens vi sløret nedover svenskekysten.

Første dag ble slett ikke verst. En fin seilas til Hankø. Spenningen var stor da vi stakk hodet gjennom forluken andre dag. Hvordan var været? Til vår store glede oppdaget vi at solen skinte fra en skyfri himmel. Vinden var riktignok litt sterk, men dette så bra ut. Etter et raskt morgenbad satt vi kursen mot Koster. Vi var ikke kommet langt på vei før vinden økte på. Regnbusker, redningsvester og livliner kom på i en fei. Det var ikke et sekund forsent. Vinden og bølger økte nemlig raskt. Drømmen om å slikke sol i shorts var over for denne omgang. Nå dreide det seg om å holde seg fast og følge med på bølger slik at man ikke fikk en ufrivillig bølge inn i båten.

Men bølger skulle nok skylle over oss. Det tok ikke lang tid før skipperen, som ikke hadde fått på seg regnfrakk fikk de slående ned i seilerbuksa og ut gjennom



buskebeina. Ikke nok med at vi ble våte, men seilet skulle også få gjennomgå. Etter en stund hørte vi at noe revnet. Det var fokken. Den ble delt i to da den spjæret helt inn til staget. Det var to slitne seilere som ankom Koster den dagen. Rødvinen smakte nok ekstra godt da vi hørte på radioen at det hadde blåst lite storm mens vi var utpå.

Så kom regnet...

Heldigvis fortsatte ikke vinden å blåse like mye de neste dagene, men med vinden forsvant også solen. Etter to dager med regn i Grebbestad kom "dansbandet", Sveriges svar på Sputnik, Sven Ingvars til byen. Hele Grebbestad ble snudd på hodet, og det ble folkevandring mot parken hvor de holdt konsert. Dette var nok til at vi dro videre dagen etter selv om regnet spurtet.

Gjennom de neste dagene ble bomtellet flittig brukt. Faktisk reddet det turen vår. Med bomtellet på fungerer nemlig cockpiten som et tørkerom.

Men til tross for god vilje til å være på seiltur, bestemte vi oss for å dra rett hjem den morgenen da vi våknet till 7°C.

Vi ser fram til en fin sommer i år da værgudene må ha litt rettferdighetssans. Forhåpningsfull seilerhilsen

Magnus N-9



Norsk IF-båt klubbe styre for 1994:

Leder:	Pål Berg	Styremedlem:	Svein Heglund
Nestleder:	Per Spilling		Morten Mero
Sekretær:	Karin Romen	Supleant:	Magnus Christiansen
Kasserer:	Trond Aasland		



Västskustens IF-båtklubb

VIF:s årsmöte

På VIF:s årsmöte den 24 mars 1994 valdes följande styrelse:

Ordförande: Per Osvalds

Övriga ledamöter: Göran Ejdeling.

Bengt Cederblad, Alf Andersson, Bengt Persson, Anders Hellman.

Vi tackar avgående Christina Grimpe och Anders Brunström för väl förrättat värv i styrelsen.

Christina har varit med i styrelsen i fyra år, de tre senaste som ordförande. Hennes många fina kontakter bland seglare har varit en stor tillgång i styrelsearbetet. Under Christinas tid som ordförande har VIF bl a lyckats ställa ut en IF-båt på båtmässan två gånger.

Anders, som ju är välkänd i IF-Sverige för sitt stora seglingskunnande, har varit engagerad i VIF:s styrelse i många år, bl a som sekreterare och kappseglingsansvarig.

Claes Hammer m fl hade lämnat in en motion till årsmötet, om att VIF ska verka för att färre försegel ska få användas vid kappsegling. Syftet med motionen var att inte onödigtvis fördyra kappseglandet. En komplett segelgarderob, inkl den nu på prov tillåna extra kryssfocken, kostar ca 30.000:–. Mötet beslöt att VIF ska verka enligt motionens intentioner.

Båtmässan 1994

En av vinterhalvårets större begivenheter på västkusten är som alltid båtmässan i februari. Båtmässan i dagens tappning tenderar att innehålla nybyggda motorbåtar, en och annan nytillverkad segelbåt samt segelbåtarnas klassförbund. Utan alla dessa intresserade seglare som arbetar i förbunden skulle inte båtmässan bli annat än motorbåtsparkering. Desto roligare är det att se hur de senaste årens PR-aktiviteter för de äldre segelbåtarna har skapat ett stort intresse. Jag tror att det som lockar är den äldre båtens intressanta pris, seglingen samt en dragning till att knyta kontakter med likasinnade människor. Mycket talar för att lågkonjunkturen har haft del i denna utveckling och vi ifrågasätter den tidigare explosionen av elitsatsningar och exklusiva båtar, men tror även att en generationsväxling står för dörren med sina värderingar. Jag tror också att många söker sig tillbaka till behovet av rolig segling till humant pris. Här står IF-båten som ett mycket attraktivt alternativ, vilket också

var en genomgående respons hos besökarna i vår monter. Med ett pris på IF-båten på mellan 40.000 och 60.000 kr samt ett mycket aktivt klassförbund blir alternativet få.

IF-båt 2404 (Ejdeling) valdes till utställningsobjekt och fick sig en rejäl vårputs redan i februari. Båten blev verkligen ett blickfång. Mitt framför stora rulltrappan, där flertalet besökare gjorde entré, stod båten med hissade segel. Till mässan hade även IF-båtförbundet och VIF ställt samman en färgbroschyr som delades ut till intresserade besökare. 200 st gick åt första helgen, vilket gläder oss oerhört.

Nu hänger det på oss själva inom klassförbunden om vi kan knyta upp alla intresserade så att även dessa blir hängivna IF-seglare.

Bengt Persson, VIF

Fadder- eller mentor-verksamhet

Att bli en bra IF-seglare vare sig intresset gäller utrustning av båten, tursegling, eskadersegling eller kappsegling är förmodligen en resa på fem-tio år. Har man någon att fråga som kan svara och dessutom har samma fokuserade lidelse går det på halva tiden? VIF har cirka 160 medlemmar, i alla fall så intresserade att medlemsavgiften är betald! Inom VIF kommer 10–12 faddrar eller mentorer med tillämpliga erfarenheter och pedagogisk ådra att få cirka 15 IF-kamrater var att vara fadder för. Varje fadder tar aktivt kontakt med sin grupp. Denna fadder blir den som bistår våra hittills osynliga medlemmar med råd och kunskaper i utrustning, segeltrim etc och som, om intresse finns, tar med sina

gubbar ut som gästar ibland. Det kan säkert vara trevligt att plötsligt kunna segla fortare och högre än grannen vid hemmabryggan och för faddrarna är det lika spännande att kanske hitta ytterligare någon kappseglare bland de 160.

BC, 1094

SM 1994 i Uppsala

SM för IF-båt 1994 går som bekant på Ekoln strax söder om Uppsala. För oss västkustbor gäller det således att på något sätt förflytta båtarna ca 50 mil fågelvägen för att kunna delta. Ett alternativ är på järnväg. SJ har efter diskussioner med undertecknad lämnat prisförslag som är relativt civiliserade. Intresserade kan ta kontakt med Bengt Cederblad för vidare information.

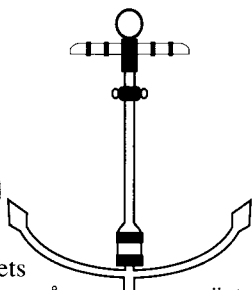
BC, 1094

VIF ordnar torsdags-träning

Hade vi sysslat med fotboll i stället för segling skulle veckoaktiviteten varit träning tisdag och torsdag samt match på söndag. På försök under våren med start i maj kommer VIF i samarbete med Långedrags segelsällskap att arrangera torsdagsträningar med syftet att deltagarna märkbart skall höja sin seglingsförmåga under alla omständigheter. Mer information kommer i nästa VIF-utskick. Kontaktmän: Lund, 306 och Cederblad, 1094.

Att träna är en form av lugn upprepning. "Repetition är all kunskaps moder." (Gamalt ryskt ordspråk.)

BC, 1094





Ostkustens IF-båtklubb

OIF informerar

När detta läses har aktiviteterna på Ostkusten kommit igång och de flesta har väl sjösat. Den 20 april är vi inbjudna till Rebellsegel för en duvning i segeltrimning och för att ta del av loftets senaste rön. Mikael Olesen föreläser och delar med sig av sina stora erfarenheter av entypsegling och IF-trimning. Den 3 maj blir det segelmätning och information om SM i Uppsala. På Lidingö Runt siktar vi på att åter bli näst största klass efter Express. Dagen efter har vi improviserad segelträning med utgångspunkt från SS Vegas hamn i Ropsten. Ligger omedelbart norr om Lidingöbrofästet på Stockholmssidan. I Uppsala ordnas träningsläger samma helg. Även Häfringe kommer att ordna träningsläger. Ytterligare aktiviteter planeras för att preparera oss inför SM, men det får vi diskutera oss fram till vid ovannämnda träffar. Fredagen den 17 juni har vi blivit erbjudna två extra träningsseglingar före Vikingaregattan.

Planerad visning av Bildspelet från Stig Lidéhn och Steve Franzéns mycket uppmärksammade (i tidningen Segling och på båtmässan) långsegling till Shetlandsöarna, Färöarna, Orkneyöarna, Hebriderna, Calerdoniakanalerna inkl Loch Ness har genom utställningsbestyr m m inte blivit klar ännu. Vi väntar därför till hösten med detta.

Ett tag hade vi planer på en eskader till östra Gotland direkt efter SM med f d gotlänningen Bengt Hermansson som ansvarig. Då han fått laga förhinder aktuell tid har vi skjutit upp detta äventyr till 1995. Vi hoppas kunna prestera någon annan breddaktivitet i stället.

SM i Uppsala

Det allt överskuggande i år är SM i Uppsala. Det är bara vart femte år vi får segla i hemmavatten, d v s Ostkusten, så det gäller att passa på. För första gången går SM på insjövattnen, så vi behöver inte besväras av någon havssjö. Detta plus det stora antalet IF-båtar på Ostkusten gör att vi har mycket stora förhoppningar på stort deltagarantal. Troligen mer än 50 båtar. Tag chansen att vara med på åtminstone ett SM.

Om du inte känner för att vara styrman själv kan du låta två långväga rutinerade IF-seglare segla med dig. Det kommer att bli oerhört lärorikt.

Nästa alternativ är att du lånar ut/hyr ut din båt till några långväga kappseglare. Du kanske kan byta båt med någon och segla 1-2 veckor på Västkusten, Danmark eller Norrland. Vi förmedlar kontakter från alla intressenter och vill gärna veta dina ev planer så kanske vi kan hjälpa till aktivt.

Ytterligare ett alternativ är att gasta på någon annans båt. Det brukar alltid vara brist på gästar.

Och du som bara vill se på seglingen kan få en anledning att äntligen segla till Uppsala. Om inget av ovanstående faller på läppen, så går det även att åka bil till Skarholmen.

Boka alltså tiden 6-10 juli 1994, SM-seglingarna planeras till 2 per dag den 7-9 juli med söndagen den 10 som reservdag. Inbjudan är i antagande.

Rankingserier

Årets rankingserier redovisas nedan. Dessutom har Uppsala en mycket tävlingsrik ranking, som kan få uppgifter om Christer Wallsten och Co. I början av september planerar vi att bjuda in de 4-5 största/bästa IF-seglingssällskapen till ett Ostkustmästerskap för lag. Kanske kan detta bli inledningen till framtida serieseglingar i olika divisioner precis som i fotboll och segelflygning!

Adoptera en IF-båt

Svenska kryssarklubben söker händiga personer med ett gediget intresse för segling som "faddrar" till Stockholmskretsens fyra IF-båtar. Båtarna ligger under vintern på Hundudden och under sommaren vid Malma kvarn. Båtarna används några veckor i kretsens lägerverksamhet. Övrig tid disponerar faddern båten i första hand. Det borde passa någon aktiv IF-seglare som studerar i Stockholm. Känns det angeläget med lite båtjobb? Kontakta Anders Lundgren 08-635 30 82 (dagtid) eller 08-29 27 11 (kväll).

IF-Ostkustranking 1994

7-8 maj	Saltsjöbadsregattan
14 maj	Slottsrundan, Uppl.
22 maj	Näverkvärnsregattan
4-5 juni	DM Uppland
11 juni	Broken/OXSS
18-19 juni	Vikingaregattan
8 aug	Kräftkötet Uppsala
20 aug	ArkRunt
20-21 aug	Ekolnregattan
20-21 aug	Getfotsregattan
19-20 sept	Höst-Rasta, OIF-mästerskap

I rankingen räknas två seglingar plus Höst-Rasta, varvid Höst-Rasta räknas dubbelt, d v s som två seglingar. Platssiffermetod. Segraren får bidrag till att delta vid kommande års SM. Årets ranking uttagning till nästa års Lab-SM.

Stockholm IF-Cup

7-8 maj	Saltsjöbadsregattan (4)
21 maj	Ornö Runt (1)
28 maj	Lidingö Runt (1)

18-19 juni	Vikingaregattan (3) (utom cup och regatta möjl. till två träningssegel den 17 juni)
6 aug	Saxaren Runt (1)
20-21 aug	Getfotsregattan (ej spinnaker) (3)
3 sept	Libertus Race (1)
17-18 sept	SSS Höstsegling, OIF-Mästerskap (3)

Inom parentes antal delseglingar. De åtta bästa delseglingarna räknas. Omvänd platssiffermetod. Kontaktperson Lars Andersson, tel 08-511 809 64.

I Stockholm bidrads Lars Andersson i kappseglingsfrågor av:

Anders Fastesson, 08-716 68 17.

Pontus Rosberg, 08-36 82 45.



Man blir aldrig för gammal för att segla IF

IF-båten var välbesökt på båtmässan. Bland andra kom det ner en 75-årig yngling från Norrtälje som hade köpt IF-båt för fem år sedan. Han var skidåkare och fick fel på hjärtat, så läkarna ville inte att han skulle åka skidor längre. Då ville han börja segla, för han tyckte att friheten och vidderna var ungefär liknande.

Vi önskar honom lycka till i fortsättningen!

Stig Lidéhn, "Röde Orm", IF 256

Mästarens masttrim

Den framgångsrikaste seglaren i IF-klas- sen, Olof Björland berättar här om hur han trimmar sin mast:

Jag skall berätta hur jag gör när jag trimmar min IF-båt och vilka mått jag har på viktiga ställen, när båten går som snabbast.

Masten

Varför böjer masten?

1. Vindens press på seglet.
2. Akterlikets spänning.
3. Kompression från vant.
4. Kompression från häckstag.
5. Kompression från fall.
6. Backvind från förseglet.
7. Båstens rörelse i sjöarna.

Hur kontrollerar man detta?

1. Vantens spänning.
2. Häckstagets spänning.
3. Kicktaljans spänning.
4. Storskottravarens placering tvärskepps.
5. Storskotets spänning.
6. Spridarnas vinkel.
7. Spridarnas längd (på IF-båten redan låst av klassbestämmelserna).

Så här går jag tillväga när masten trimmas:

1. Börja med att kolla att mastfoten sitter monterad mitt i båten (tvärskepps).
2. Kolla också att båda spridarna är lika långa och har samma möjlighet att vinklas bakåt samt att när de är max vinklade bakåt går lika långt.
3. Nu börjar jag att loda in masten och justera den så att den inte lutar åt styrbord eller babord. Detta gör jag med en dragg som är upphängd i storfallet. En förutsättning för detta är att det inte går någon sjö och att det inte blåser för mycket. Passa på tidigt på morgonen eller sent på kvällen. Om detta ändå inte går kan du i stället med storfallet mäta avståndet från masttoppen till röstjärnen på båda sidor. Helst belastat med en fjädersvåg.
4. Nu börjar jag justera masten i längsled och vill då få den att luta 20–22 cm akteröver mått från mastens akterkant vid undre mätmärket till draggens centrum.
5. Sedan spänner jag undervanten hårt och kikar hela tiden upp i likrännan att den är rak hela vägen.
6. Därefter spänner jag toppvant och förstag samtidigt och kollar hela tiden att masten är rak i alla riktningar. Mastlutningen skall fortfarande vara 20–22 cm och avståndet mellan spridar-spetsarna 144 cm, alltså något låsta framåt, vilket hindrar masten från att böja för mycket framåt på mitten.

7. Nu skall masten vara krummad bakåt; mått i spridarhöjd från bakdelen på masten till storfallet 1,5–2 cm. Storfallet skall då vara spänt från masttoppen till undre mätmärket på masten.

8. Hur hårt skall vanten spännas?

Själv spänner jag dem inte hårdare än att jag med hjälp av häckstag och storskot kan sträcka upp förstaget även i hård vind så att förstaget då inte saggar mer än 4–5 cm. Men inte hårdare än att det går att få ett större sagg i lättvind och/eller i hög sjö (–8 cm).

Idealet är att i lite sjö och/eller hård vind ha så lite sagg som möjligt för att få ett vassare segel framtill, planare mitt, öppnare akterlik och därmed kunna gå högre i vind. Däremot vill jag i hög sjö och/eller lite vind ha ett större sagg för att få ett rundare segel framtill, större buk, mera twist och därmed tvingas gå lägre, men betydligt fortare.

Sedan finns det naturligtvis många mellanlägen där man måste prova sig fram till vilket trim som är bäst.

Jag bestämmer djupet på seglen efter den fart jag gör över botten. Exempelvis:

Låg fart över botten

(ex motström, grov motsjö eller lätt vind) = djupa segel (max drag).

Hög fart över botten

(ex medström, ingen sjö eller hård vind) = plana segel (max höjd, min krängning, max fart):

Trimmar man efter detta kan man vid grov sjö ha djupaste genuan (lättevinds-genuan) i vindstyrkor ända upp till 14 m/s.

9. Se till att masttoppen hela tiden (under segling) aldrig böjer mot lä, lovart eller föröver. Kolla detta genom att kika upp efter mastens framsida, annars kan det lätt bli en synvilla att masttoppen böjer mot lovart på grund av seglets buk. Däremot skall den gå att böja bakåt i toppen och framåt på mitten.

Hur mycket?

Jo så mycket som din segelmakare anser vara bäst. Olika segelmakare använder olika stor mastkurva insydd i seglet, beroende på vilken duk de använder. Fråga din segelmakare vilken min- resp maxböj som passar till ditt storsegel.

Jag sa förut att masten böjer minimum 1,5–2 cm i spridarhöjd i vilande läge utan segel uppe. I lätt vind och/eller hög sjö får jag då 4–5 cm mastböj och ett mycket bukigt och därmed dragande segel. Denna mastböj passar mitt segel mycket bra, men kanske inte stämmer till ett annat fabriktat som är planare. Allt eftersom vinden ökar, eller sjön är mindre, behövs inte så mycket

buk och därför planar jag ut seglet med hjälp av:

- A. *Häckstaget*
om jag vill få planare topp och planare mitt.
- B. *Storskotet*
om jag vill få mitten ännu planare.
- C. *Undervanten*
släpper jag max 1 varv och får då mitten ytterligare planare. (Men detta går nog inte på planare segel med mindre mastkurva. Här kanske man t o m får spänna undervanten något varv.)
- D. *Kicken*
om jag vill få underdelen planare. Detta är effektivt i skvalpig sjö, mellan vind och hård vind oavsett sjö.
- E. *Bomliket*
får man inte heller glömma. Det är en mycket viktig detalj för att plana ut buken i seglets nedre del, vilket annars skulle ha fortplantat sig hela vägen upp i seglet. I hård vind och lite sjö har jag spänt maximalt. I lätt vind och skvalpig sjö har jag det upp till 8 cm längre in.
- F. *Cunningham*
används för att åter flytta fram buken till sitt rätta ställe (40 % från mastliket i hård vind, 50 % i lätt vind).

G. Skotvagnen

har jag i lätt vind max 10 cm ovanför mitten (och löst skotat), i mellanvind på mitten eller 10 cm nedanför (och hårt skotat), och i hård vind 10–40 cm nedanför mitten (men inte hårdare skotat).

Skotar man för hårt i hård vind, stänger akterliket och vill inte öppna sig när ett kast kommer, utan seglet blir bara bukigare, båten accelererar inte och kränger därmed mer.

I hård vind och/eller lite sjö böjer min mast max 10–15 cm. Seglet är nu som planast och de krängande krafterna därmed mindre, samtidigt som vi ändå har tillräckligt drag i seglet. Då kan man också gå högre.

På detta sätt försöker jag kontrollera mitt segel och min mastböj efter olika sjö- och vindförhållanden.

Båten skall vara något lovgirig. När balansen är perfekt har jag rorkulten 4–5° upp åt lovart på kryss. Mer om seglingsteknik återkommer jag med i mitt teknikföredrag.

Bästa sättet att skota seglen rätt är att använda tell-ales i stor och genua. Hur de används och placeras står skrivet i många böcker och är inte speciellt för någon båt.

Seglar du utan tell-ales har du redan bestämt dig för att inte vinna!

Vad som är speciellt för IF-båten är att mycket bukiga segel fordras. Däremot har

Forts nästa sida

jag aldrig varit med om att det har lönat sig att segla med fock eller revad stor på kappsegling.

Jag hoppas att jag lyckats förklara hur jag gör när jag trimmar min rigg. Men glöm inte, att det är sällan den snabbaste båten som vinner, utan den som gjort minst misstag! Titta dig runt och använd kompassen också!

Olof Björland

Olof Björland har vunnit 13 SM och 4 NM i olika klasser. Han reser omkring i hela Norden och håller uppskattade föredrag för klubbar och företag om kappsegling och visar bildspel om taktik, strategi och trimning. Han håller även regelrätta träningsläger för olika klasser. Han ligger t ex bakom mycket av Örnsköldsviks och Kalmars stora framgångar i IF-klassen.

Har du frågor om IF-båten eller OIF kan du kontakta någon i styrelsen

OIF:s styrelse:

Rune Lagerqvist, ordf, 08-96 36 16.

Stig Lidéhn, v ordf, 0155-347 12, långsegling och tekn kunnig.

Bengt Linnman, kassör, 08-660 31 29.

Ragnar Jalakas, sekr, 018-25 21 18.

Lars Andersson, klubbmästare, 08-511 809 64, kontaktman kappsegling.

Bengt Hermansson, eskaderchef, 08-717 20 63.

Suppleander:

Gunilla Bering, 08-718 07 64, breddverksamhet.

Christer Wallsten, 018-32 02 80, kappsegling Uppsala.

Lars-Göran Ericsson, 08-92 94 29, Mälaren.

Lars Möller, 0290-277 14, Storsjön.

Göran Karlsson, 0155-303 69, Häfringe.

Stort intresse för smått

Det börjar bli gångbart med mindre båtar igen. Det visade sig med all tydlighet på årets "Allt-för-sjön"-mässa i Älvsjö. De riktigt stora båtarna var få och i stället fanns det plats för nya småbåtar och gamla beprövade båttyper i hallen. Neturkryssarförbundet visade upp sin lottbåt, där fanns en Folkbåt i plast, en Express och så Stig Lidehns IF Röde Orm som han tillsammans med Steve Franzen seglat till Shetlandsöarna med. Många undrade hur det hade gått till - i en så liten båt - och Stig och Steve berättade, en och annan förstärkning hade gjorts. Det kanske var tur det för det var fullt med folk i båten hela tiden.

Båten på köpet

Vi i förbundet hade fått plats bredvid Röde Orm och det visade sig vara lyckat. Många kom fram och pratade. Påfallande många funderade på att låta nästa båt bli en IF. Som någon sa: "När man köper en IF betalar man för utrustningen - båten får man på köpet".

Det var både folk som skulle skaffa sin första båt och gamla seglare som av olika skäl tröttnat på sina stora båtar och ville ha något mindre. Det syntes inte minst i gästboken där ett tjugotal ville köpa båt medan bara fyra ville sälja.

Vi kunde också passa på att göra reklam för SM i Uppsala i sommar och en och annan lyckades vi nog värva till förbundet

Gunilla Bering





Uppsala Segel Sällskap (USS) arrangerar för första gången i IF-båtens historia ett SM på insjö. SM kommer att seglas på Ekoln, en vik av norra Mälaren, belägen strax söder om Uppsala.

Ekoln har idealiska förutsättningar för modern kappsegling; korta utseglingar och publikvänliga banor. Det har kappseglat på Ekoln sedan början av 1900-talet, OS-seglare som Rickard Sarby, Boris Jakobsson och Janne Andersson är seglare som fostrats av Ekoln.

För att komma till Uppsala passerar man många historiska platser, t.ex. Birka, Sigtuna och Skokloster. De är alla värda ett stopp på vägen till Uppsala. Även om ni inte ska segla SM kan ni väl segla till Uppsala. Låt Uppsala

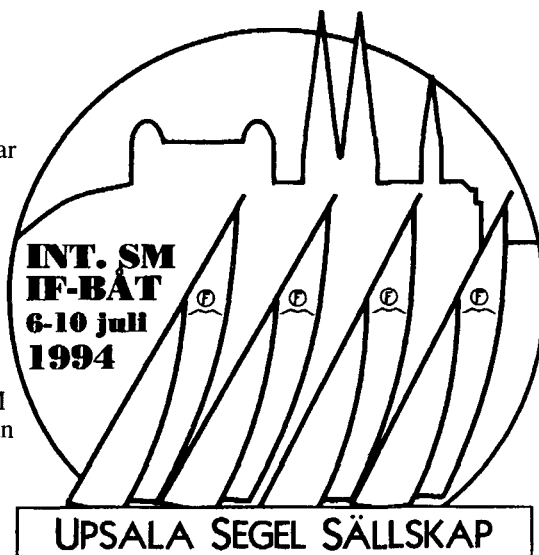
bli en mötesplats för alla IF-båtar den 6-10 juli.

Inkvartering kan med fördel ske i husvagn eller tält i anslutning till hamnområdet. Vi har även bokat ett antal rum och campingstugor.

USS kommer att anordna ett träningsläger för IF-båtar den 28-29 maj. Helgen efter har vi DM för Uppland. Gästande båtar kan ligga kvar veckan efter lägret.

Välkomna till Uppsala och USS! Vi hoppas på fina seglingar och en trevlig samvaro.

För USS
Christer W, 1289
Karin L, 3061



Sponseras av: **ADAPT**
TELEKOMMUNIKATION

Sydsvenska IF-båtklubben

Vintern kom och gick

I år kom vintern till Skåne för ovanlighetens skull. Det var till och med is i hamnbassängerna, och snön låg vit på åkrarna. Man blev liksom orolig för hur det skulle gå med sjösättningen. Med mars månad försvann kylan. Temperaturen återtog sitt standardvärde runt (plus) femgradersstreck. Hoppet tändes återigen för en hyfsat tidig sjösättning.

Den riktiga vårvärmen kom med påsken runt första april, och vårustningen kunde ta fart på allvar. Den helgen hann de flitigaste till och med att sjösätta och masta på.

Årsmötet

Årets årsmöte avhölls rekordtidigt den 19 januari i Råå. Femton medlemmar hade hörsammat kallelsen. Två ytterligare gästare hade också anslutit för att få ta del av informationen och för att bese foton från det danska och svenska mästerskapen.

Styrelsen för verksamhetsåret 1994 möblerades om och fick en ny medarbetare. Göran Lundblad avgick som ordförande och Bengt Rask avgick ur styrelsen, båda efter lång och trogen tjänst. Efter alla ny- och omval fick SSIF:s styrelse följande sammansättning:

Ordförande: Marek Janiec, IF 829
"Ingela" från Lagunen
Sekreterare: Anders Roth, IF 1629
"Nina" från Skanör

Kassör: Bengt Friberg, IF 180
"Bolero" från Råå
Medlem: Göran Lundblad, IF 1406
"Nadja" från Råå
Medlem: Lars-Erik Persson, IF 1871
"Libell" från Råå
Medlem (nyval): Robert Nifelt, IF 13
"Cavatina" från Limhamn

Från IF-båtförbundet hade vi fått överlämnat ett preliminärt protokoll från förbundets årsmöte i Uppsala. Marek Janiec, som varit närvarande, gick igenom de olika punkterna. Bland annat konstaterade man, att årsmötet hade bordlagt SSIF:s motion om tre försegel med tillägget, att man på prov skulle tillåta användningen av en extra kryssflock.

SSIF-bulletinen

Informationen till SSIF:s medlemmar har kommit ut i form av en bulletin. Ambitionen att ge ut tre nummer år 1993 har hållit. Till bulletinen kan den enskilde SSIF-aren bifoga insändare och annonser.

Trifselträff

Den 7 mars träffades ett tiotal SSIF-are i LBK:s nybyggda klubbhus i Lomma Småbåtshamn.

Man pratade om IF-båten i allmänhet och om utrustning av den senare i synnerhet.

Studiecirkel

En studiecirkel har anordnats i Malmö. Elva medlemmar har samlats tre gånger hemma hos Robert Nifelt. De studerade ämnena var startproblematik och -teknik, hur man läser och utnyttjar vädet samt vad kappseglingens regler och taktiken innebär för tekniken och taktiken. Förhoppningsvis fick deltagarna många nya infallsvinklar, som de kommer att kunna utnyttja på kappseglingssbanan.

Besök hos segelmakaren

Den 24 mars turade tolv SSIF-are med 3 ytterligare gästare till Danmark. Man avsåg att besöka Danmarks "meste" IF-segelmakare, nämligen Euro Sails (f.d. Bang) i Skovshoved Havn.

Det var mycket givande att beskåda när "Mr Bang" tillsammans med sin kompanjon demonstrerade hur ett IF-segel kommer till. Det blev en diskussion om produktionsteknik, segelform och jämförelse med andra segelmakares idéer. Med hänsyn taget till en 20%-ig rabatt, som erbjöds de svenske som kompensation för den dåliga växelkursen, blev priserna med en gång mycket intressanta, framför allt för triradial spinnaker och kryssflock.

Vårträning

Vi kommer att försöka upprepa förra årets lyckade träning med två av Svea Rikes elitsegelare, Sture Eresund och Henrik

Edman. Sture och Henrik har båda mycket fina meriter i H-båt, bl. a flera svenska och nordiska titlar. Henrik seglar dessutom med i Sveriges Express-elit. Dagen är preliminärt bestämd till Kristi Himmelfärdsdag den 12 maj. Platsen blir mitt emellan Malmö och Helsingborg, dvs. Barsebäckshamn. Därifrån blir det sedan nära till Svanemöllehamnen och till vårens första stora IF-regatta, som seglas ett par dagar därefter.

Hjälp till intresserade nybörjare

De mer erfarna IF-seglarna hjälper som vanligt till med grundtrim och goda råd. Dessa står till förfogande i alla Öresunds större båthamnar eller per telefon. Se nummer 1-94 av SSIF-bulletinen.

Bankappsegling i Öresund säsongen 1994

Seglingarna börjar med LBS Pokalseglingar. Tyvärr kolliderar dessa med Lag-SM i Långedrag. KAS Förarsstevne kommer tidigt, redan 14-15 maj. Den 12 juni, söndagen efter sin Sjöllensegling, inbjuder Laguen till två bankappseglingar. Sedan händer ingenting förrän 30 juni-3 juli och det danska mästerskapet utanför Nivå på andra sidan Ven.

Hösten inleds den 3-4 september med distriktsmästerskap utanför Råå, arrangerat av RHSS. Två veckor senare, 17-18 september, seglas KAS efterårsstevne norr om Svanemöllehamnen.

Helgen därefter, 24-25 september, seglas Limhamns-Expressen på matchbana 21 med grind.

Samarbete med andra

SSIF har börjat diskutera ett samarbete med Express- Folkbåts- och H-båtsförbundens lokala organisationer. Dessa har samma inställning som SSIF vad gäller mera entypsegling på respitseglingens bekostnad. Målet är att styra klubbarna till bättre arrangemang på banan genom att vara många och därigenom starka..

Flera nya medlemmar

SSIF har inte slutat att växa. Förra årets nettotillskott var tre medlemmar. Femton nya medlemmar hade tillkommit och tolv hade avslutat sitt medlemskap. Till och med dags datum har ytterligare cirka fjorton medlemmar tillkommit.

Intresset för IF-båten och för entypsegling har alltså återkommit och därmed också intresset för förbundet och SSIF.

*Marek Janiec, IF 829 "Ingela"
Ordförande SSIF*

En introduktion till de vanligaste respitreglerna.

LYS

Enkelt utan mätbrev

Under senare delen av sjuttioalet och början av åttiatalet skapades den nuvarande stora flottan av plastfamiljesegelbåtar. I dess spår växte LYS-systemet upp som ett svar på de nya båtägarnas behov att få tävla mot varandra. Det skulle vara ett enkelt system utan certifikat och kontroll. Placeringen i mål mellan de bästa båtarna av varje typ skulle skapa en inbördes ranking.

SSF tveksam

Seglarförbundet var till en början tveksamt att ge sin välsignelse. Man godtog till en början, att systemet endast skulle få användas vid interna klubbseglingar. Men som alltid annars fick man ge sig för marknadskrafterna. Stora LYS-evenemang med fina priser anordnades, vilka drog till sig i stort sett allt intresse på entypseglingens och bankappseglingens bekostnad.

IF-en straffad

Som en föregångare till systemet och i egenskap av en mycket populär kappseglingsbåt blev IF-båten straffad. Den seglades ju då ofta av erfarna kappseglare i motsats till nybörjarna i familjebåtarna.

Och i LYS-systemet rankas endast placering i mål, vilket naturligtvis kom att påverka IF-båtens LYS-tal ogynnsamt.

Till råga på allt fick i mitten på 80-talet IF-båten sitt LYS-tal höjt en pinne. Enligt hörsägen berodde detta på en Göteborgares härjningar utöver de vanliga. Och eftersom man enligt LYS-regeln bara skall ta hänsyn till den bästa båten av varje typ, höjdes IF-båtens LYS-tal.

Lys-kommittéer

LYS-regeln "underhålls" av s.k. LYS-kommittéer i varje distriktsseglarförbund samt inom SSF centralt. Hur de arbetar och på vilka grunder dessa justerar gamla LYS-tal och sätter nya har jag, trots mångårig efterforskning, ej lyckats få reda på.

DH-regeln

National Length

Denna respitregel har sina rötter i det tidiga 1900-talet. Då började man använda den s.k. NL-regeln (NL = "National Length"). Man utgick från den kände hydrodynamikern Froude's teorier att en deplacementbåts fartpotential beror på kvadratroten ur dess vattenlinjelängd. Genom ett viktat medelvärde av längd, bredd, omfång och segelyta fick man fram en "justerad" längd, vilket blev båtens mätetal.

Detta var rättvist och bra, så länge alla båtar såg ungefär likadana ut och var byggda av samma och relativt tunga material.

Scandicap

60-talets Scandicap-regel var endast en mindre utveckling av NL. Men med plastålderns inträde under 60-talet fick man verkligen problem. Korta och breda men lätta båtar fick låga mätetal trots höga prestanda. Det uppstod ett behov att justera regeln med vikten av deplacementet.

DH-vikten viktig

På så sätt uppkom den nuvarande DH-regeln, som i princip är en Scandicap justerad för båtens vikt. Båtar med Scandicap-mätbrev behövde endast vägas för att få ett DH-mätbrev.

Förutom själva vägningen, då båten måste hängas upp i en kran, kan hela mätförfarandet ske med båten i sjön.

Fördel mot LYS

Att segla IF-båt i DH ger i allmänhet fördel i förhållande till LYS, vilket både teori och erfarenhet visar. Om båtarna seglar med sin idealfart (jfr nedan: "idealtid"), är i snittfördelen teoretiskt cirka 3 % på den seglade tiden. Detta beror på, att IF-båten är tung och har en partialrigg. (Partialrigg ger liten mått segelyta i förhållande till Masthead-riggade båtar.)

Tid per sjömil

DH-mätetalet ger insatt i en formel en idealtid per sjömil. Respiten är alltså en tidskillnad oberoende av seglad tid. För långsamma båtar blir det då en ytterligare fördel om det går fort, dvs. blåser mycket.

Klassbevis duger

I egenskap av entypsbåt behöver inte IF-båten mätas speciellt utan har tilldelats ett standard DH-tal, och klasscertifikatet gäller som DH-mätbrev. DH-mätetalet är för närvarande 4.95. Detta ger, insatt i DH-formeln, en idealtid på 717.4 sek/sjömil.

IMS

Bygger på VPP

IMS är en nyhet och har börjat användas vid havskappsegling. Regeln är på väg att slå ut IOR. Den bygger på mångåriga forsknings- och experimentverksamhet vad gäller olika båtars prestanda. Man mäter skrovformen med en mätmaskin och utför en krängnings- och flytlägesmätning (Se tidigare artiklar om IF-båtens stabilitet).

Forts nästa sida

Forts från föreg sida

Ur mätresultaten får man fram data till ett s.k. "Velocity Prediction Program", som förutsäger (predikterar) båtens fart (=velocity) för olika yttre förhållanden.

Tabell med mätetal

Mätetalet består av idealtid per sjömil. Mätetalet är inte ett utan en hel tabell där värdena beror på bantyp och vindstyrka.

Mina egna beräkningar visar, att IF-båten skulle få ett ungefärligt "General Purpose"-tal på 790 sek/sjömil. På en olympisk triangelbana skulle i lättvind (3 m/s) bana idealtiden vara cirka 1360 sek/sjömil, medan den i hårdvind (10 m/s) nästan skulle halveras till 690 sek/sjömil.

Verkar gynnsamt

Talet 790 sek/sjömil för IF-båten verkar

mycket gynnsamt. Men för att verkligen konstatera detta, måste man sätta detta till relation till andra båtars IMS-mätetal. Att bara jämföra med t.ex. DH säger absolut ingenting, eftersom mätetal i olika respektregler för samma båt ej kan översättas till varandra.

Marek Janiec, SSIF, IF-829 "Ingela"

Rapport från tekniska kommittén

Nordiska IFRA-mötet

Den 12 mars avhölls årets Nordiska IFRA-möte i Göteborg. Svenska förbundet representerades av Hans Ö. och Göran E. Som vanligt diskuterades i huvudsak tekniska frågor, såsom spridarnas rörlighet samt IYRU:s nya struktur för klassregler (se nedan).

IYRU:s nya struktur för klassregler

För att kunna garantera att alla mätmän tolkar och mäter lika, har IYRU startat ett arbete med att ensa strukturen på klassreglerna för alla entypsklasser. SSF har anmodat alla sina klassförbund att senast år 1996 ha strukturerat segeldelen enligt IYRU:s instruktioner.

IF-båtförbundet har ambitionen att i sak behålla nuvarande innehåll, men i vissa fall blir det nödvändigt med modifieringar av text och mått (vilket måste fastställas av två på varandra följande förbundsmöten). T. ex. skall man i framtiden mäta lattfickor i stället för lator i storseglet samt mäta storseglets breddmått inklusive re-

plik, vilket innebär att motsvarande mått måste ökas för ett identiskt segel.

Var försiktig med mastbalken

Det är vanligt, att den oförsiktige IF-ägaren borrar ett och ett annat hål invid mastfoten för att dra igenom kablar för topp- och/eller motorbåtslarnerna, VHF etc. Men var försiktiga med att perforera för mycket!! Du kan försvaga mastbalken.

Dessutom, vad värre är, öppnar du vägen för vattenläckage och efterföljande röta i mastbalkens trä. Så gör dina hål så få som möjligt och helst bakom eller framför balken. Glöm inte att täta ordentligt, med sikaflex eller liknande.

Extra kryssflock på prov

Tekniska kommittén beslöt efter moget övervägande att rekommendera årsmötet att bordlägga SSIF:s motion och att utvärdera det hela genom att tillåta en extra kryssflock på prov i två år. För den, som önskar prova är en begagnad H-båtsflock ett billigt och bra alternativ. En två år

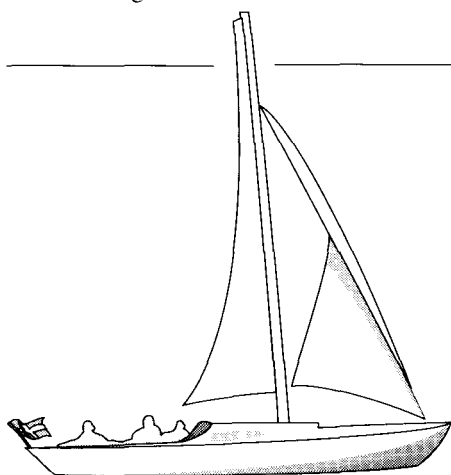
gammal flock får man för cirka 1500:-, och det enda, som oftast behöver ändras för att focken skall mäta in som ett IF-segel är avkortning av de två nedersta latorna till 300 mm.

Men innan du köper en H-båtsflock, bör du för säkerhets skull låta en mätman kontrollera, att alla andra mått ligger innanför de tillåtna. Efter modifieringen måste du formellt mäta in seglet som en IF-kryssflock.

Kom ihåg att kryssflocken är ett utmärkt tursegel. När gässen börjar synas på vattenytan är det tid att hissa focken. Då får du en behaglig segling i den uppfriskande vinden och skrämmer inte slag i din nya pojk- eller flickvän, som är ute för första gången och tycker det är läskigt när det lutar.

Marek J. har erfarenhet av IF-segling med H-båtsflock och kan förmedla köp av en sådan.

Göran Ejdeling och Marek Janiec



Det finns säkert lika många olika sätt (riktiga/oriktiga) att trimma en IF på som antalet IF-båtar i Sverige. Som vi alla vet så är seglen/riggen motorn i en segelbåt. Antingen kör man med "diesel" eller "turbo". Jag ska här nedan beskriva ett sätt att trimma sin IF på, med dragning åt "turbo"-hållet.

Trimning: Segel/Rigg

En annan fråga jag ställt mig är: Varför många familjeseglare, (dock inte alla!) sätter upp masten en gång för alla fram på vårkanten och sedan inte rör den - glömmet till och med den viktiga efterdragningen av vanten! Visst går det att segla, men man ger aldrig båten en rättvis chans att visa vad den går för. Själv får man ut mycket mer av seglingen om man vet hur man ska trimma. Dels är det också en säkerhetsfråga, vem vill segla omkring med dåligt ansatt rigg i 15 m/s? Inte jag!

Följande saker har jag tänkt behandla i detta avsnitt, storseglet, genuan och riggen.

Storseglet/genuan

De parametrar som påverkar storseglet är styvheten på masten, toppvanten, under-

vanten, häcken, bomuthalet, cunningham, storskotet, kicken, fallet - samt hur segelmakaren har sytt seglet, vilket användningsområde det har, (har han sytt ett "snällt" och lätttrimmat crusingsegel eller ett "hot" ställ som har en större maxpotential/mer trimbart till kappseglaren?).

Djupet i storseglet

Storseglets djup/buk påverkas av mastkrummet, dels det man åstadkommer genom vantjustering, dra i häcken, storskotet - samt den försydda mastkurvan i seglet som segelmakaren sytt. Viktigt är att diskutera detta med segelmakaren så att man får ett segel som passar ihop med masten (kan vara styv, medel, mjuk). Prata också om buken i sin helhet - dvs seglar du på en insjö behöver du inte ett så buktigt segel-

ställ som om du seglar ute vid (väst)kusten, där sjön oftast är krabb - då behöver du ett ställ med "power" i, som ger kraft genom sjöarna. Med bomuthalets hjälp kan du plana ut nederdelen av seglet. Undervantsspänningen påverkar mastens mittsektion och detta gör att man kan justera djupet i seglets mittsektion. Har man lösa undervant så får man ett planare storsegel medan hårda undervant ger ett djupare storsegel.

Var inte rädd för att justera topp och undervant beroende på vindstyrkan - ibland kan man behöva släppa eller ta flera varv på vantskruvarna. Toppvanten ska justeras i kombination med under vanten. Masten ska alltid stå rak i sidled! Häcken påverkar djupet i storseglets topp samt spänningen på förstaget. Tar man hem hårt i häcken, planar man ut toppsektionen i storseglet - släpper man så öppnar man upp seglet vilket ger mer djup i toppen.

Med cunninghams hjälp kan man ändra djupet och seglets framkantsrundning samt flytta buken fram, bak i seglet. Ska användas med restriktion - bättre att ha för löst ansatt cunningham än för hårt ansatt. Kicken används vid undanvindssegling, sätt an kicken så att bommen får ca 90 graders vinkel från masten.

Twist

Ett ofta diskuterat ämne är om man ska segla med mycket twist eller lite mindre. Ofta är det också en smaksak beroende på vilken seglingsfilosofi man har. Ett tips är att storseglet ska slå in jämt hela vägen nedifrån - upp när man lovar - titta på den bakre halvan av seglet. Med häckens hjälp kan du också justera twisten - drar man hårt i häcken får man mer twist samt en planare topp medan en löst ansatt häck ger lite mindre twist och djupare topp. Med hjälp av storskotet och vagnen kan du också justera twisten - i lätt vind kan du twistas seglet mera genom att dra upp vagnen mot lovert och släppa på skotet - detta tycker jag även är en fördel i hårdvind framför att släppa ner vagnen långt i lä. Var aktiv med vagnen under seglingen - låt den inte "fastna" i ett läge!

Rätt twist har man om alla tellarna pekar rakt akterut i lattornas riktning - den översta kan med fördel få lov att ställa/lyfta lite.

Genuan

Trimmas med hjälp av skotpunkten, skotet, riggspänningen, (häcken - spänningen i förstaget). När det gäller skotpunkten så gäller det att hitta ett utgångsläge för justering, (göres med fördel i mellanvind). Därefter gör man sina justeringar utifrån denna utgångspunkt. I hårdvind flyttar man bak skotpunkten så att genuan tappar drivkraften i toppen. I lättvind flyttar man fram skotpunkten. Ett bra sätt att kolla rätt inställning av skotpunkten är att lova, man ska då få ett jämnt inslag i genuan.

Om toppen slår in först så flyttar du fram skotpunkten. Slår nederdelen in först så flyttar man bak skotpunkten.

Förstagsspänningen påverkar också genuans utformning/profil - lösare förstag ger en djupare genua medan ett hårdare

förstag ger en planare genua. Har man en hårt ansatt rigg får man en planare genua som prioriterar höjden framför "power" och farten. En löst ansatt rigg ger en djupare genua som prioriterar "power" och farten framför höjden. En annan viktig justerings möjlighet är fallet eller genuacunningham. Spänner man upp genuan för hårt får man vertikala rynkor längs förstaget i framkant av seglet - för löst så blir genuan "säckig". Vill man få bättre höjd så släpper man, vilket ger en skarpare profil i framkanten på genuan. Tar man hem, får man en rundare framkantsprofil på genuan vilket gynnar farten framför höjden. Märk upp ett utgångsläge för justering på fall eller cunningham och ett motsvarande märke på masten eller däck.

Samverkan stor-genua

Viktigt är att stor och genua arbetar bra ihop - att luftströmningarna mellan seglena är välavägd, att man får en bra fungerande vingprofil. Att komma fram till detta gör man bara genom egen seglingserfarenhet samt att man kan trimma och veta varför/när man ska trimma om. (Hopas att ovanstående text ska vara till hjälp för detta). En bra check är att när du lovar så ska tellarna på genuan lyfta samtidigt som storen slår in jämnt.

Masten

IF-båtar har olika master, en typ är Proctors silver, nyare modell eller Proctors gulfärg, äldre modell. Proctor silver är styvare än Proctor guld som är mer av typ spaghettmast (sån har jag!). Vilken som är bäst är en smaksak. Proctor silver har väl störst fördel i hårdvind där man vill ha en styvare mast. Proctor guld å andra sidan är mer flexibel och är bättre i lätt och mellanvind än hårdvind. Dock kan man som slutpunkt säga att masterna olikheter inte spelar så stor roll rent fartmässigt utan det viktigaste är att man kan trimma sin mast och känner dess förutsättningar.

Grundtrim:

1. Akterlut ca 25-40 cm. Mer eller mindre beroende på seglingsteknik, seglets form. Häng en vikt (1 kg) i stor fallet och mät avståndet från masten till vikten så nära däck som möjligt.
2. Övertanten så hårda att masten böjs 7-12 cm vid spridarna - kolla hur mycket den försydda maskkurvan är på storseglet.
3. Justera undervanten så att masten förböjs 2-5 cm på mitten - kolla kurvan på storseglet.
4. Kolla att masten är rak i sidled, titta längs mastrännan.

Väl mött i sommar!!

Cosme Idris, SSIF, IF-1167
(fd op-jolle-, okjolle-, laser-, folkbåt-, Cumulus- och expresssegelare (halv säsong), tränare i E-jolle och OP-jolle i BSLM, Nybliven IF-ägare!)

Tänker återkomma senare med någonting om "Spinnakersegling", "Effektivare däckslayout" etc.

Svenska IF-båtförbundets årsmöte i Uppsala i december 1994... kort resumé

Det senaste årsmötet i Uppsala var både innehållsrikt och välbesökt. Inte mindre än 26 röstberättigade medlemmar närvarade och 24 medlemmar hade valt att påverka mötets viktigaste frågor med sin poströst.

Verksamhets-, ekonomisk- och revisionsberättelse godkändes. I anslutning till den punkten ställdes ett par frågor. En rörde förbundets representation vid Seglardagen - seglarsportens nationella parlament. De två senaste har gått av stapeln i Stenungsund och Sundsvall och Christina Grimpe resp Bengt Peterson har representerat vid dessa. En andra fråga rörde ekonomin runt tidningen Medvind. Varje nummer kostar ca 22 000 kr inklusive porto för distribution. Svårigheten att delfinansiera genom annonser påtalades.

Revisorn Ragnar Jalakas föreslog mot bakgrund av revisionsberättelsen ansvarsfrihet för styrelsen. Detta förslag fick enhälligt bifall.

Efter dessa formaliafrågor var det dags för en del val. Hans Ögren, ordförande, Bengt Persson, kassör och Gunnar Jansson, suppleant omvaldes på två år. Till revisorer på två år valdes Ragnar Jalakas och Mats Bengtsson. Revisorsuppleant på två år Bengt Cederblad.

Enligt stadgarna skall valberedningen bestå av 4 ledamöter. Mötet uttalade sig för att detta skulle utökas till fem, en för varje region.

Mötet ansåg det viktigt att förbundet verkar för eskadersegling och ungdomsverksamhet. Värdet av att synas i tidningen Segling underströks också och Marek Janiec utsågs till samordnare och bevakare av att denna ambition fullföljs.

Årsavgiften föreslogs höjd till 150 kr och detta bifölls av mötet.

Bland tekniska frågor kan nämnas att det under mästerskap 1994 och 1995 blir tillåtet att mäta in och använda kryssflock utöver de segel som redan får användas. Försöket skall utvärderas av tekniska kommittén (TK) och frågan tas upp igen efter säsongen 1995.

Under våren 1994 låter TK även mäta vantspridarnas rörlighet på ett antal båtar för att om möjligt komma närmare ett slutligt svar på en fråga som är stående på det nordiska IFRAs årsmöte.

Efter dessa givande årsmötesförhandlingar som hölls i Ekolns Segelklubbss klubbhus på Skarholmen vidtog efter någon timmes dispens en utomordentligt trevlig supé med dans i Uppsala Segelsällskaps mycket trivsamma klubbhus, även det på Skarholmen.

Hans Ögren

Det Stora Lilla Äventyret



Färöarna.

Minns ni de två äventyrarna från Oxelösund som sommaren 1988 seglade IF-256 "Röde Orm" t.o.r. Lerwick på Shetland.

I somras (-93) var de iväg igen!

Nu ännu längre bort, till Färöarna, Orkney och Hebriderna väster om Scottland. När Göta Kanal öppnade för säsongen den 17:e maj passerade "Ormen" som första båt. Ivrig att anta utmaningen, "Det Lilla Stora Äventyret". Tre månader senare avslutade de båda OIF:arna den 2.800 sjömil långa seglingen i västerled på exakt utsatt tid.

Hur kan man vara så galen att ens tänka tanken att segla en liten IF-båt på Nordsjön och Atlanten?

Frågan har ställts åtskilliga gånger under det senaste året och allra senast ett par hundra gånger på årets båtmässa i Älvsjö där "Röde Orm" fanns utställd till beskådan.

Men för att ta det från början var vi, Stig Lidéhn och jag av den bestämda uppfattningen att snart återse Shetland och våra vänner där. Planerna tog fart hösten -92 och kl 19.30 lokal tid på den svenska nationaldagen (6/6-93) stod vi åter på kajen i Lerwick, Storbritanniens nordligaste stad.

Seglingen blev både krokig och guppig men utan andra besvärligheter än dimma, sandbankar, lågtryck och en aning sjösjuka.

Äventyret började i Göteborg, där vi omsorgsfullt stuvade burkmat, gummijolle och livflotte, sjökort, varma kläder och massor av annan nödvändig utrustning. Sent kvällen den 23 maj lämnade vi Lilla Bommens gästhamn för en nattlig segling mot dejliga Danmark.

De ca 50 sjömil till Skagen bjöd ökande vind som på morgontimmarna skingrade nattens dimma.

Efter ett par fina dagar i staden med det berömda ljuset seglade vi vidare mot

Aalborg i det inre av Limfjordens grunda vatten.

Just denna vecka, den sista i maj, anordnas den årliga "kulturfestivalen" med massor av aktiviteter. Förutom gott om nöjen finns Europas största gravfält sedan vikingatiden, Lindholm Høje, alldeles utanför staden.

Några dagar senare befann vi oss i den lilla fiskebyn Thyborøn som skulle bli avstamp för skuttet över till Shetland. Lågtrycken stod på kö så väntan blev längre än planerat, men kvällen den 2/6 var vi äntligen på väg.

Redan efter någon timme på det upprörda "Västerhavet" mådde jag pyton. Denna första natt på havet visade Nordsjön sitt vresigaste anlete med höga vågor och hård vind som dessutom vred emot.

Ett dygn senare kunde vi njuta av en magnifik soluppgång över ett lugnt Nordsjöhav. Resten av etappen blev ganska hygg-



Djegov på Esteroy, Färöarna.



Vraket av oljetankern Braer vid sydspetsen av Shetland.



lig trots vindar upp till ca 10 m/s och växlande molnighet.

Det blev ett kärt återseende och en härlig känsla att trampa fast mark efter några guppiga dygn. Lerwick är nog norra Europas trevligaste gästhamn? Inte för själva hamnanläggningen som mest är höga kajer, utan för den mysiga staden och allra mest för de trevliga människorna.

Mera lågtryck och hårda vindar från fel håll fick oss att stanna en hel vecka längre än vi tänkt.

Nästa etapp, till Färöarna, blev den mest besvärliga. Hård vind och hög sjö rakt på stäven. Vid ett tillfälle muttrade Stig något om husvagnar, men när vi lagt till vid kajen i Thorshaven var allt jobbigt glömt.

Några goda smörgåsar, rykande varmt kaffe och ett paruttar av utförselwhiskyn fick livsandarna att återvända.

Dagarna på Färöarna gick snabbt. Den tid vi hade till förfogande var alldeles för kort och det finns hur mycket som helst att se både av naturupplevelser och kulturutbud. Vi gjorde bl a en utflykt till ön Mykines som är ett veritabelt fågelparadis. Ett besök i Nordens Hus kan rekommenderas när DU besöker Thorshavn. Där bjuds på stort smörgåsbord med massor av goda fiskrätter och exempel på färöisk kultur i form av musik och teater. Av förklarliga skäl kommer inte särskilt många besökande fritidsbåtar till Färöarna. Sommaren -93 bara två (2) svenska båtar.

Ungefär samma statistik gällde för Scalloway på Shetlands västkust dit nästa etapp av resan gick. Båtklubben i Scalloway arrangerade EM och nationella mästerskap för TASAR-jollar med tillhörande regattapartyn just när vi låg vid bryggan.

Nästa hamn där "Röde Orm" sågs var "Northhaven" på ön Fair Isle mitt emellan Shetland och Orkney. Ön är naturreservat och ett paradis för fågelskådare.

Trots kuling från s.v. seglade vi vidare till Kirkwall som är Orkneys största ort. Öarna har mycket att utforska och nämnas bör St. Magnuskatedralen, Churchill Barriers och Highland Park Destillery. Vi besökte dem och fler sevärdheter därtill under de dagar vi låg i den trevliga hamnen.

Nästa stopp blev Stornoway på Yttre Hebriderna väster om Scotland. Öarna är mycket karga och liknar på många sätt högfjällsnatur trots att man befinner sig på eller strax över havsnivå. Här ute på öarna i Atlanten håller man hårt på sina religiösa traditioner och det är strängt förbjudet att utföra ens det ringaste arbete en söndag, men samtidigt som kyrkan fylls av gudfruktiga besökare öppnar pubens bakdörr för de törstigas skara.

Med "bara" ca fyra veckor kvar av semestern fanns inte tid till besök på de övriga öarna. I stället seglade vi raskt vidare mot Caledoniakanalens mynning, dit vi anlände ett par timmar efter gryningen den 22 juli.

Att färdas tvärs genom Scottlands högländ blev en minnesvärd resa. Inte minst seglingen i den mytomspunna sjön Loch

Forts nästa sida



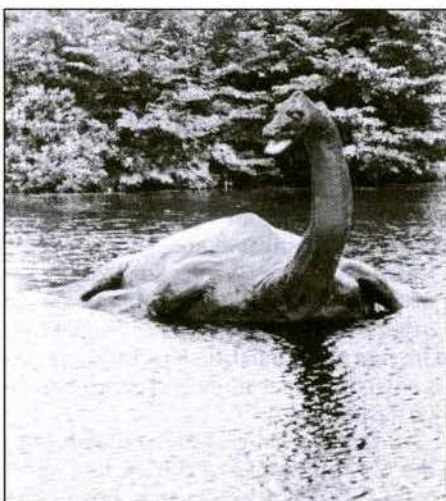
Helgoland.



Lunnefåglar, även kallad "Puffins" vid Shetlands norra udde. Muckle Flugga (fyrhus).



"Röde Orm" i sjön Loch Ness. I bakgrunden ruinen av slottet Urquhart Castle, Scotland.



Sjöodjuret "Nessie".

Forts från föreg sida

Ness, där det enligt sägnen lär finnas ett sjöodjur?

Innan vi lämnade Scotland för denna gång bevistade vi Inverness Tatro, där uppvisningar av dansgrupper och säckpipeband ingick i programmet.

Resans längsta etapp var den som följde över till Helgoland. 470 sjömil med en medelfart av 5.37 knop – inte illa för en IF-båt. Den tyska ön är tax-free-område och därför ett populärt utflyktsmål. Vi stannade drygt ett dygn för att sedan segla vidare mot Kielkanalen eller som den egentligen heter, Nord Ostsee Kanal. Många stora fartyg passerar kanalen så det gällde att hålla undan.

Nu återstod "bara" slutklämmen med ett

kort besök i Allinge på Bornholm. Men seglingen dit blev mer dramatisk än väntat. Danska väderrapporter varnade för kuling, men det blev mycket, mycket mer. Med alla segel beslagna rusade "Röde Orm" fram på bara riggen i 4-9 knop. Allt gick emellertid väl och dagen i den gemytliga hamnen på Bornholm blev en skön och välbehövlig vilopaus.

Fredag den 13, av alla dagar, anlöpte vi hemmahamnen i Oxelösund exakt på utsatt tid. Efter 2.800 sjömil och 3 månader på havet var "Det Stora Lilla Äventyret" slutfört.

Dagen därpå deltog "Röde Ord" i distans-kappseglingen Arkö Runt med en fin 4:e plats bland IF-båtarna som resultat.

Vinden finns!

Steve Franzén

En glimt från Nordiska IFRAS årsmöte i Göteborg

Den 12 mars var det dags för Nordiska IFRAs årsmöte i Göteborg. Det svenska förbundet stod som värd och VBB/VIAK bistod med fina möteslokaler.

I vanlig ordning upptog de tekniska frågorna en mycket framträdande roll. Bland annat initierades en anpassning av nu gällande klassbestämmelser till IYRUs standardregler. Tekniska kommittén under Göran Ejdelings ledning fick mötets sanktion att gå vidare i sitt arbetet.

Rapporter från de tre länderna och tider för de olika mästerskapen var andra inslag på dagordningen. Mötesförhandlingarna avslutades med att Hans Ögren överlämnade ordförandeskapet till Gunnar Høj.

Kvällen blev en glad tillställning i IF-båtens tecken. VIF-gänget hade hittat en restaurang med ett gott kök och den angenäma aftonen avslutades på en irländsk pub. Mycket trevligt!

Hans Ögren

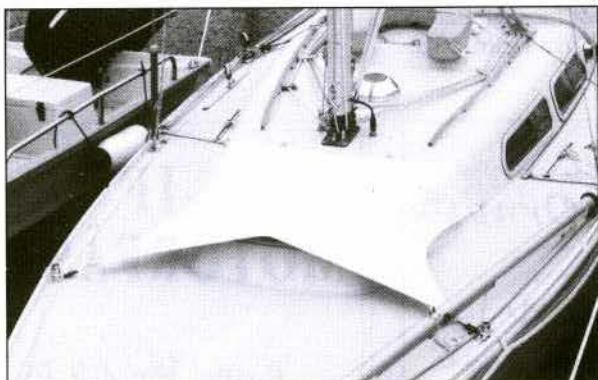


Stående Pål Berg, ordförande i Norge, Christina Grimpe, Svein Wright, Henrik Blomdahl, Danmark och Göran Ejdeling. Sittande Gunnar Høj och Hans Ögren, ordförande i Danmark respektive Sverige.

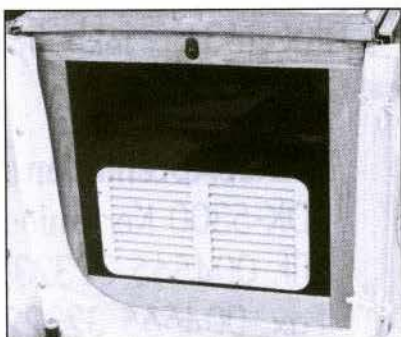


Grete Høj och Pia Blomdahl från Danmark och Yvonne Uhlin från Sverige flankerar IFRA-standaret.

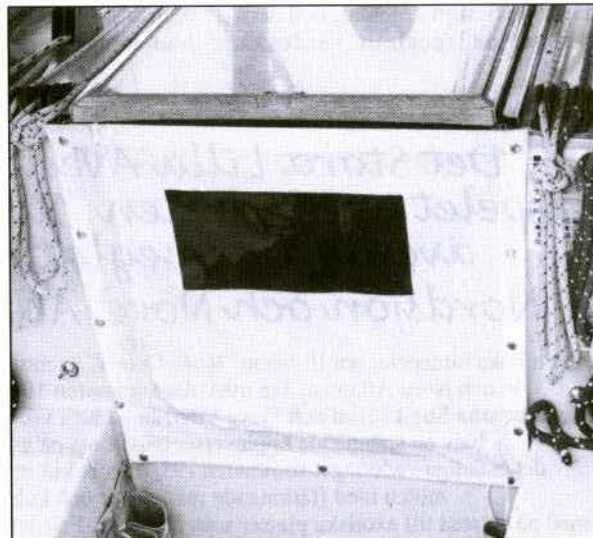
Några tips ifrån Danmark



Kapellet som möjliggör att ha förluckan på glänt under sköna båtsovnätter.



Isticksluckan har färgat plexiglas för trivsammare ruffmiljö.



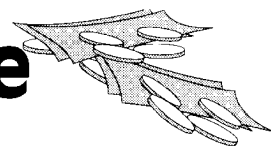
Rufflucka med plats för sjökort.



...till sist en liten packficka exakt för en grön tuborg... de é Danmark de.

Henrik Blomdahl
D 178

IF-båten behåller sitt värde



I Segling nr 1-94 finns en "Prisbarometer 1993/94" där drygt 3800 annonser från hösten och förvintern sammanställts. Det gäller både privatannonser och handlar utbud. Jämförelse görs också med Båtbranschens Riksförbunds prisguide för 1993.

För IF-båten visar statistiken följande:

Årsm.	Pris 93/94	Förändring
65/69	39.000	+ 1.000
70/71	49.000	+ 6.000
72/73	50.000	+ 5.000
74/75	50.000	± 0
76/77	55.000	- 5.000
78/79	58.000	- 7.000

Om vi bortser från uppgiften från åren 65/69 som är svårtolkad, IF-båten nr 1 provsegldes första gången 5 feb 1967 och tillverkningen var bara 372 båtar 67/69 av totalt 3.550, ger åren 70-79 ett klart mönster. Priset på äldre båtar har stigit och på nyare sjunkit. Av detta kan man utläsa att köparna upptäckt att IF-båten med sin höga kvalitet och starka skrov är nästan lika bra årgång -70 som årgång -79. Det som skiljer är lite slitage. Vi har ju sett hur bröderna Garney med IF69 tillverkad år 1968 hållit sig väl framme på flera SM under senare år. (Segrare 1988 då båten var 20 år gammal!)

Tittar vi vidare i statistiken ser vi att andra båtar i samma storleksklass har betydligt större kostnadsskillnad mellan äldre och yngre exemplar.

IF-båten är en båt som man behåller eller återkommer till. Jag träffade en äldre ensamsegelare som hade sålt sin stora båt när familjen inte längre ville vara med på havet. "Det var naturligt att jag återgick till min ungdoms båt, IF-båten är ju så lätt att segla ensam och seglar så ljuvligt" sa han och strök henne efter låringen.

Det är idag förhållandevis litet utbud av IF-båtar. Många köpare står i kö. Priset kommer av allt att döma att stiga, något som även konjunkturuppgången bidragit till. Intresset för IF-båten är så stort att det kanske är tid att ta upp nytillverkning?

Folkbåten tillverkas fortfarande (nu i plast), så varför inte IF?

Harald Öhman
IF 2111

En flotta av IF-båtar i the Fal Estuary, Cornwall, England

IF-båtarna har sina adepter och beundrare i engelska farvatten sedan en längre tid, men denna klass utvecklades aldrig ordentligt och IF-båtar i tävlingssammanhang deltog i Folkbåtsklassen.

Under vintern 1993/1994 bestämde en grupp av övertygade seglare, med St. Mawes nära Falmouth, Cornwall som bas, att bilda en flotta av one design kölbåtar, och deras val, eftersom de speciellt värdesatte

långkölade båtar, blev IF-båten, vars seglingsegenskaper och sjöförträfflighet gör att denna typ av båt är speciellt lämplig för de seglingsförhållanden som gäller i dessa vatten.

Trots att det i början på 1993 bara fanns en IF-båt som seglade i St. Mawes vatten, finns det nu sex stycken i flottan. Entusiasmen är stor, och nuvarande medlemmar ser fram emot att välkomna nya ägare, ange-

lägna att delta i denna klass, där gamla gentlemannamässiga regler lyckligtvis följs av alla deltagare.

John Todd, Gull House, Upper Castle Road, St. Mawes, Cornwall and

Robert Iselin, Nonsuch Cottage, 1. Bohella Road, St. Mawes, Cornwall,

Det Stora Lilla Äventyret Bildspelet om IF-båten "Röde Orm's" äventyrliga seglats på Nordsjön och Nord Atlanten

Nu kan du boka bildspelet om IF-båten "Röde Orm's" äventyrliga segling på Nordsjön och Nord Atlanten. Tre månader sommaren 1993 befann sig de två äventyrarna Stig Lidén och Steve Franzén på tur i vikingarnas kölvatten. Det blev en spännande upplevelse, inte minst på grund av det ostadiga väderläget sommaren -93, men också många trevliga möten med främmande människor och kultur.

Häng med på en resa till exotiska platser som Shetland, Fair Isle, Orkney, Hebriderna, Caledonian Canal och Helgoland.

"Kan Vi Så Kan Ni" är måttet som ska inspirera fler seglare att kasta loss och genomföra sina drömmars segling utan att behöva offra arbete eller familj. Inte heller behöver Du spara en hel evighet eller ha pension om man nöjer sig med den båt Du redan har. Att det räcker med en ordinär båt och några veckors semester bevisas av besättningen på den högst vanliga IF-båten "Röde Orm"!

När tänker Du komma iväg!

Se bildspelet om den spännande seglingen i västerled, be din klubb/organisation/företag etc. att boka en visning av "Det Stora Lilla Äventyret".

För bokning och information om bildspelet ring tel 0155-361 94 eller mobiltel 010-276 88 11.



Till salu

Gul IF-76, 8 hk, med båtagn och ställning, 55.000:–, 0152-123 73 Christian.

IF-båt 1972, ljusblå/beige. Förpulpit, mantåg, logg, 6 segel inkl spinnaker, vagga, sprayhood, 5 hk Suzuki -91. Måste ses! Lolo Lindgren, 08-716 68 17.

IF 1969 S 309. Jan Elfverdon, 08-85 14 90. Båten ligger i Kalmar.

IF-77 vit nr 3189, spinn. Johnson 6 hk, välskött. 08-530 118 73, Nynäshamn.

IF 1976, 50.000:–, 5 segel, värmare, Alum.-vagga, för- och akterpulpit, mantåg, logg m m. Guy Andersson, Höjdvägen 5 C, 132 42 Saltsjö-Boo, 08-715 71 37.

Albatross lättvindsgenua använd en säsong. Mats Bengtsson, 018-54 84 91.

Origo-kök, nästan komplett, saknas en behållare. Peter 08-551 718 88.

IF-2222, kappseglare, 9 segel, 8 hk motor, wallasvärmare, vagga. Lars-Åke 08-520 104 84, mån-ons eft. 21.00.

Köpes

Välvärdad IF. Petr Finell, Karlstad, 054-11 05 04 bost, 054-14 27 40 arb.

IF-båt. Mats Nordh, 08-512 406 59.

IF-båt. Kent Bergström, 08-99 46 25. Pris-idé 50.000:–.

IF senaste modell. Bengt Espling, 031-56 12 05.

IF i mycket fint skick, Jesper Berg, 08-551 503 41.

IF. Karl Eke, 08-704 95 52.

Köpa ev hyra IF. Christer Gustavsson, 018-3422 98.

IF i bra skick, ev hyra kanske "långhyra". Björn Insolander, 08-760 08 30 arb, 08-38 15 04 hem.

IF-båt i braskick. Osmo Tanskanen, 0221-245 91 eller 0221-168 99.

IF båt i bra skick. Anders Malm, 08-98 56 79. Max 50.000:–.

IF i bra skick. Denis 08-92 80 41. Max 50.000:–.

Köpa eller hyra IF-båt, ej krav på skick. Owe Ericsson, 08-778 59 59 bost, 010-214 02 43 arb.

Intresserad av IF. Har klinkbyggd segelbåt i trä, 5,90x1,70. Björn Fagerström, 08-590 308 03 bost, 08-757 66 81 arb.

IF-båt. Jesper Berg, Påderman, 153 91 Järna, 08-551 503 41.

Intresserad av IF-båt, Micke Kärrdal, Freyv 3, 133 38 Saltsjöbaden, 08-717 41 65.

IF-båt 1974-78. Pris 45.000–55.000:–. Bosse Persson, Ringvägen 88 5 tr, 118 60 Stockholm, 08-643 04 35.

IF-båt. vit 76 eller senare. Lars Erik Wennberg, Linaborg 889, Mörkö, 193 53 Hölö.

Intresserad av IF-båt. Petter Hagander, 0491-812 19.

IF-båt köpes. Christina Josefsson, Västmannagatan 96, 113 43 Stockholm.

IF-båt köpes. Lars Hultkvist, Klintvägen 59, 132 41 Saltsjö-Boo, 08-715 82 22.

IF-båt i fint skick köpes. Årsmodell 75 eller senare. Robert Iselin, 10 Avenue des Amazones, 1224 Genève, Schweiz. Tel +22 348 5709.

IF-segel. Stor, genua, fock. Per-Arne 08-778 58 95.

Storsegel och genua för semesterbruk. Lasse Andersson, 08-511 809 64.

Beg genua. Roger Wennersten. 08-648 51 21.

Storsegel. Holm, 054-86 06 32.

Krysställ. Jonas Lengstrand, 08-611 73 46.

Försegel och sjökort runt Svedala, Stockholm-Göteborg, 08 -18 33 61.

Storsegel. Anders Molin, 08-27 47 79.

Akterpulpit, hel till IF 1973. Tel 018-52 96 19.

Hyra

Önskas hyra i slutet på juli helst **IF-E** ost eller västkusten, Vi har tyvärr sålt vår. Vana IF-E-seglare. Eva o Leif Nordlöf, Trosa 0156-161 96.

IF-E uthyres. Rolf Ekedahl, Ramsdalsvägen 64, 136 68 Haninge, tel 08-777 50 20 bost, 08-502 612 59 arb.

Gast

Vill gärna gasta på IF-båt. Carina Lennqvist, 08-658 45 06. Eventuellt hyra i sommar.

Önskar gasta under helgseglingar och framför allt under SM i sommar. Per Öberg, 08-510 144 80.