



Nr 1 • 1995

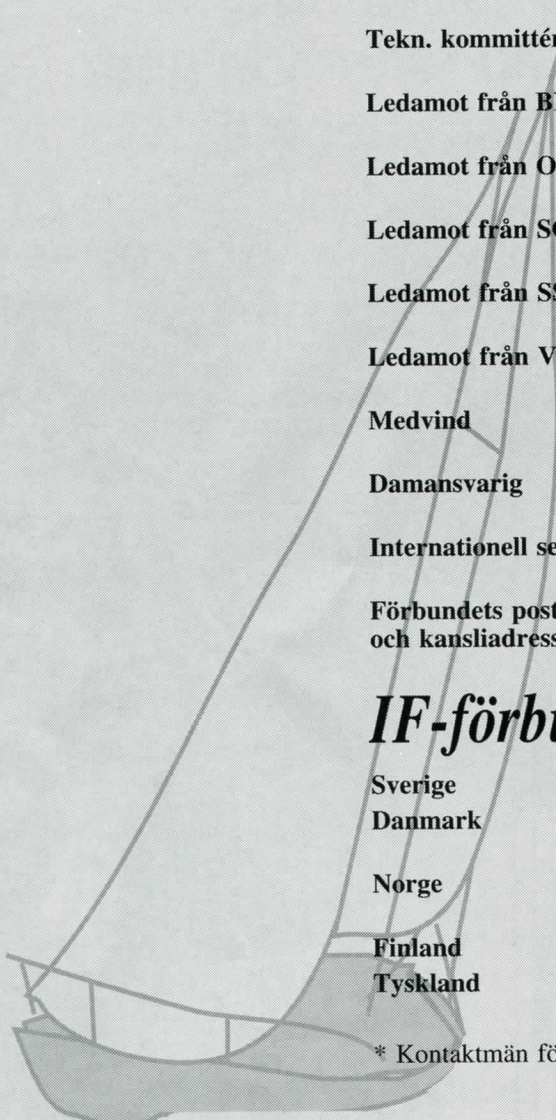
Pris 30:–

FDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning
Norsk IF-båtklubbs medlemstidning



Svenska IF-båtförbundets styrelse 1995



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 0611-294 64 (arb), 107 32 (bost)
Kassör	Bengt Peterson, Sälstensgränd 15, 871 33 HÄRNÖSAND, tel 0611-168 06
Suppleant	Gunnar Jansson, Skarpskyttegr 20, 871 41 HÄRNÖSAND, tel 0611-212 03
Suppleant	Hans Gilliusson, Sidensvansvägen 14, 871 65 HÄRNÖSAND, tel 0611-214 71 (bost)
Tekn. kommittén	Göran Ejdeling, Tallbovägen 52 436 44 ASKIM, tel 031-28 80 22
Ledamot från BIF	Christer Westman, Sportvägen 8, 871 53 HÄRNÖSAND, tel 0611-107 11
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 Janieć, St. Laurentiigaan 10 A, 222 21 Lund, tel 046-14 49 57.
Ledamot från VIF	Per Osvalds, Järnbrottsgatan 34, 421 68 V:a Frölunda, tel 031-41 61 03.
Medvind	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost), telefax 0660-819 81.
Damansvarig	Lollo Lindgren, Fasanvägen 27, 131 44 Nacka, tel 08-716 68 17.
Internationell sekr	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSEVIK, 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.

MANUSSTOPP

**Pga allt för sent inkommet material är detta nr av tidningen tyvärr försenad.
Vi behöver ca 3 veckors tid efter sista inkomna manus, för att tidningen skall komma ut i tid.**

Red.

Ordföranden har Ordet



IF-båtförbundet i Medvind

Ja, i dubbel bemärkelse. Medlemsutvecklingen är den ena och tidningsuppträdandet den andra.

Först medlemstillströmningen. Registret upptar snart 700 medlemmar. Så många har vi aldrig varit förut. Omsättningen varierar mellan 10 och 20 procent per år, men ändå stiger medlemsantalet stadigt. Orsakerna till den här utvecklingen kan man naturligtvis spekulera över. Själv är jag övertygad om att förbundsmedlemmarnas, i framför allt Stockholm och Göteborg, envetna arbete med att synas på båtmässorna nu bär frukt. Aktivt rekryteringsarbete på sydkusten och ett ökat utbyte mellan våra nordiska grannar Norge och Danmark. Ökade ambitioner i pressuppträdandet med åtföljande disciplin har säkert även det bidragit till den positiva utvecklingen. Så här ska vi jobba vidare och vi har en tacksam uppgift, eftersom det är den prisvärde slitvargen, IF-en, som vi förenar våra ansträngningar kring. IF-en som ger oss en behaglig resa i alla väder, inte minst de tuffa, som ger oss en liten utmaning när det gäller boendekomforten och som bjuder stora kappseglingsfält runt om i Norden.

I det här sammanhanget vill jag gärna påminna om att familjemedlemskap från och med i år är möjligt. För, i år, 75 kronor kan familjemedlemmar med samma adress få fullvärdigt medlemskap om de anmäls med referens till den fullbetalande. Enda skillnaden är att det bara går ett utskick till varje adress.

Jag vill anknyta till inledningen och säga några ord om Medvind, vår tidning alltså. Ambitionerna vad gäller den är fortfarande höga. Ibland höjs enstaka röster som tycker att den är dyr och att ett enklare utförande skulle kunna duga. En övervägande majoritet vittnar emellertid om hur efterlängtat tidningen är. Uppskattande brev och små uppskattande ord på inbetalningskort är sånt som vi som arbetar med tidningen uppskattar. Tack ska ni ha för dessa stimulerande reaktioner. Vissa höstnummer kan kännas lite kappseglingstyngda för en del av medlemmarna, men hjälp oss att råda bot på detta genom att skicka in ett bidrag du också. Berätta för oss andra hur du använder din båt, eller vilket äventyr du upplevt med den. Trevliga bilder i både svart/vitt och färg är välkomna också.

Från förbundsledningen har vi ju en tid klagat på att det varit lite låg aktivitet i SOIF och BIF. Nu är ordningen återställd. Det är full fart i Kalmarsund inför nästa års internationella SM som går i Mönsterås. En ny, interimistisk, styrelse har valts i Bottenhavets IF-båtregion och jag ställer stora förhoppningar till att den kan blåsa liv i en bred aktivitet även efter norrlandskusten.

På annan plats i tidningen refereras årets möte i det Nordiska IFRA i Köpenhamn. Från detta referat vill jag bara föregripa att Norges och Danmarks inflytande på klassbestämmelesernas utformning stärktes i och med årets möte. Detta hälsar jag med stor tillfredsställelse.

Efter dessa inledande rader önskar jag Er, alla IF-seglare, familje- såväl som kappseglare, en minnesvärd seglingsommar 1995.

HÄLSNINGAR

Hans Ögren

Ordförande, IF 2223

Innehåll

SIDAN 4

Norsk If båtklubb

SIDAN 9

Regionssidor

SIDAN 17

Sommarferie ved Höga Kusten

SIDAN 19

Årsmöte Nordsvenska IFRA

SIDAN 20

Tekniska kommittén

SIDAN 23

Salutorget

Norsk IF-båtklubb

Formann

HAR ORDET...

I skrivende stund er de fleste igang med vårpussen (i kaldt vårvær) og legger planer for kommende sesong. I utsendt terminliste vor sesongen vil man ikke finne store endringer i planlagte aktiviteter i forhold til tidligere sesonger. Dette betyr ikke at det etablerte aktivitetsmønster ikke lar seg endre på. I den forbindelse etterlyser Styret innspill fra medlemmene om forslag til endringer. Forut for denne sesong har vi ikke registrert noen innkomne forslag. Betyr dette klubbens medlemmer er fornøyd med tingenes tilstand? Til tross for pasivitet på dette område fra medlemmene kan jo spørsmålet likevel være relevant.

M.a.o. oppfordres det til å komme med forslag til såvel vinter- som sommeraktiviteter.

Bør man f.eks. legge opp til økt samarbeide med andre klasseklubber i retning av noen fellesarrangementer? De respektive klassemiljøene er jo tross alt ganske små. Vi har god tid til å diskutere dette oss imellom frem til neste sesong.

Så tilbake til vår terminliste...

Av høydepunkter kan kort nevnes;

IF-serien

Vi vender i år tilbake til en samlet serie hva resultater og premiering angeå, med 5 onsdager på våren og 4 på høsten. Vi er taknemlige for at Vestfjordens Seilforening stiller opp som arrangør for oss, som så mange år tidligere.

Midtuke-arrangementer viser seg erfaringsvis å være lettere å få innpasset blant andre konkurrerende aktiviteter.

Vi venter at du stiller opp denne serie, også i år.

Færdern

Vi har hatt oppe til diskusjon hvorvidt det er ønskelig å endre opplegget med rundning av Hollænderbåen, fremfor Mefjorden. Det er pro & contra argumenter på dette spørsmål.

Styrevedtak falt ned på at det ikke blir noen endring, d.v.s. fortsatt rundning av Mefjorden.

Argumentene for har vært:

- Det blir mer reell seiling, og særlig da krysslegger, som det i de senere år har vært lite av.

- Høyne den sosiale profilen. Med en senere ankomst til Horten vil flere båter bli over til neste dag.

Argumenter mot:

- Det er langt nok fra før.

- Kan føre til redusert deltagelse idet det kan være vanskeligere å mobilisere mannskap.

Hva er dine synspunkter? Vi hører de gjerne, evt. for ønsket endring neste år.

Vestfjorden Grill Cup og Stikka Cup

Det er verdt å merke seg at disse arrangementene er lagt til onsdag og torsdags seiling, fremfor tidligere weekend seiling. Vi håper flere stiller av den grunn.

Pokalseilasene på Hankø

IF Klassen er også i år invitert. Vi håper flere kan legge av noen feridager til en sommerlig seiling under fine forhold i rom sjø.

Arrangøren har i år komprimert opplegget noe ved å samle det for vår del til 3 dager, hvorav to seilaser en av dagene.

Åpent SM i Stenungsund

Vi har her en arrangementskollisjon med Hankø. På den annen side er Stenungsund så nære for oss som et SM kan komme. Seilasene foregår mellom øyene på innsiden av Tjørn, m.a.o. ingen havseilas som kanskje kan skremme bort noen i og med at man seiler med spinnaker. Vi kjenner til at noen lag planlegger å delta. Det er viktig for oss å vise ansikt.

Åpent NM

Vi finner ingen grunn til å endre tidligere års opplegg idet Vestfjordens Seilforening på en utmerket måte har som vane å ta seg av dette, også den sosiale siden.

Rekruttering

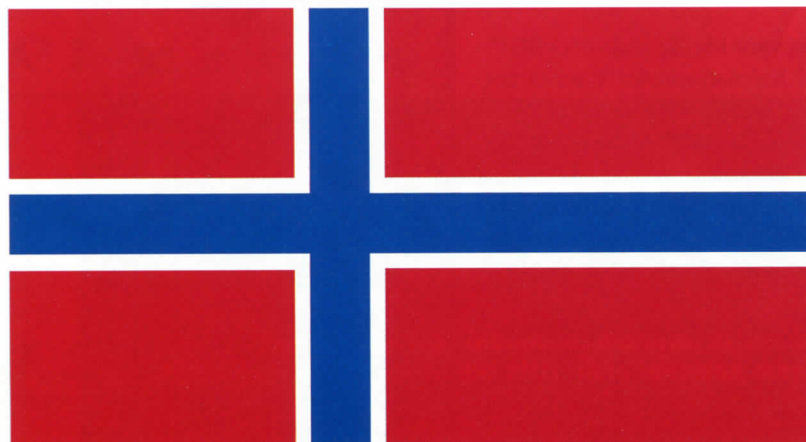
Vi har på vårparten registrert noen nye medlemmer som åpenbart har til hensikt å delta på noen av våre regattaer.

Vi ser frem til å møte nye utfordrere.

Alt tyder på at vi på ingen måte blir færre båter på startstreken i år, tvertimot burde det ligge til rette for noe økt deltagelse.

Da gjenstår det bare å ønske en riktig god sommer og trivelige og spennende seilaser.

Pål



Norsk IF-Båtklubbs styre i 1995

Formann:	PÅL BERG
Viseformann:	TOR HØNNINGSTAD
Sekreter:	KARIN ROMEN
Kasserer:	TROND AASLAND
Styremedlem:	SVEIN HGLUND
	MORTEN MERO
Supleant:	MAGNUS CHRISTIANSEN

Norsk IF-båtklubb

Norgesemestere i IF-båt

1974	Johan Nyquist		1985	Kristian Hansen	N 35
1975	Ørnulf Heien	N 840	1986	Finn Raaholt	N 15
1976	(ikke kåret)		1987	Svein Wright	N 75
1977	Ørnulf Heien	N 840	1988	Knut Solberg	N 19
1978	Kristian Hansen	N 35	1989	Henriksson & Ewert	S 2377
1979	Kristian Hansen	N 35	1990	Anders Carlsson	S 1724
1980	Kristian Hansen	N 35	1991	Kristian Hansen	N 35
1981	Kristian Hansen	N 35	1992	Inge Bertin Almeland	N 166
1982	Kristian Hansen	N 35	1994	Magne Fagerhol	N 167
1983	Nils Vasholmen	N 90	1994	Pål Berg	N 135
1984	Knut Solberg	N 19			

TUSAN, IF K1000 the trip home, 1994 by John Clinton

Tusan left her mooring at Dronningen on the 1st July. Kjersti had come down to see us off. The atmosphere on board was mixed, sadness at leaving, but some excitement at the start of the adventure ahead of us. Our ultimate destination was to be Portsmouth, in England. The boat was floating a little below her marks, with all the stores, gear and charts. The preparations had taken a little while and advice had been sought from friends and from clubs along the route. We had paid particular attention to the Keil Canal and beyond!

The initial plan was that we should be in Keil within two weeks. Time limits are such a pain! The trip to Marstrand was lovely. The weather glorious and the Fjords quite breathtaking.

We called in at Sannspollen, Hanko and Stromstad. Leaving Stromstad we paid a very brief visit to Syd-Koster and then set course for Resø, sailed through the Havstensund narrows, so maintaining the reputation of IF sailors, and arrived at Grebbestad in the early evening. Fjellbacka was as beautiful as I had been told, it was a pity that we could only stop for a short while, enjoying a pleasant lunch by the water after a visit to the church. Our destination that evening was to be Hunnebostrand, so we are off again, sailing through the island to the Sotens Svartskar light and to our destination by 1900. The red Duster, on such a small yacht, caused quite a lot of interest. When people were told of our destination, there were a few smiles. The following morning we motored through the Sotenkanalen and arrived at Smogen in time for lunch. It was, as I had been warned, very crowded. It was here that we met an English couple. They came from Brighton and were on their honeymoon. For us, the town is full of character with its narrow streets and wooden houses. After lunch we are off again.



Norsk IF-båtklubb

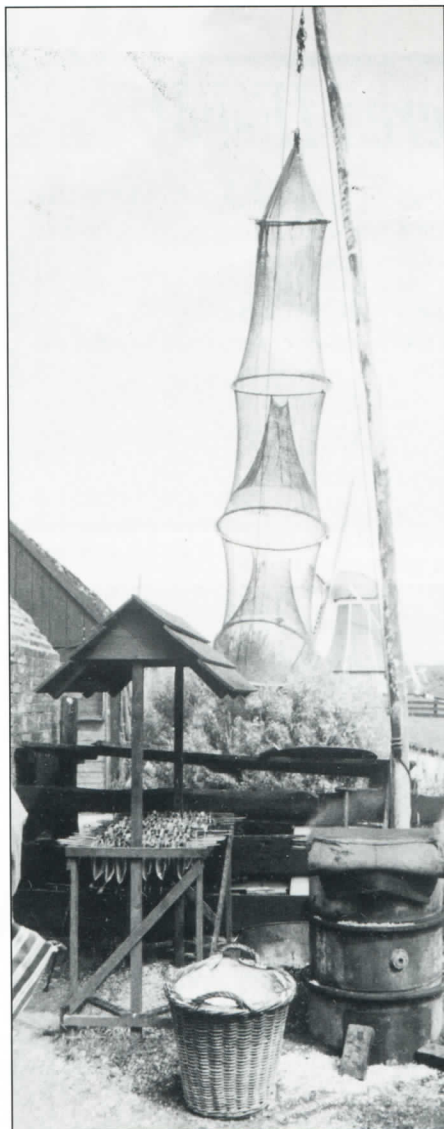
Through the channel south of Kleven, outside the islands and then SE to Fiskebackskil. Yet another lovely place. Cathy was most impressed with the facilities. A leisurely start to Thursday. It is to be an "inland" journey. We arrive off Lindholmen about midday. Taking it quite slowly past Hallsh, Bassholmen and through Stommarna to enjoy the sunshine and absorb the beauty. I shall never forget this channel. At one point it was difficult to get between the buoys. Fortunately, there was nothing coming in the opposite direction. Through the channel at Malo Stommarna there was quite a current flowing.

In Gullholmen we dropped the anchor and moored alongside another IF. I thought it was crowded then, but I was wrong. Within two hours there were another three layers astern of us, rather large Danish and German boats. It reminded me of Horten, after the Ferder Race. I wondered where my anchor was. But decided not to worry too much! It did get lifted by one of the early departures the following morning. We enjoyed Gullholmen, walking across the island and through the little streets. The ice cream was rather nice too.

We arrived in Marstrand, from Gullholmen and Mollesund in the evening of the 8th. and moored alongside a boat from Tonsberg. The wind had been quite strong, southerly, when we left. There was a continuous stream of yachts sailing north. In the restricted channels, I had decided to motor. It would have been a long beat all the way. I could have done with an extra pair of hands, particularly through the restricted inshore channel. Our original plan was to stop at Mollesund, but there was no room. So, it was to be Marstrand. I remember the passage through Kyrkesund, the narrow channel with all the boats sailing north. The locals sitting on the quay, watching the world go by.

Cathy left, to fly home, on Sunday morning and I was joined by Torstein Olufsen later that afternoon. We left for Anholt in a pleasant westerly breeze that was to be short lived. By the time we had got to the Hattberget the wind had died and we were left "slatting" in the swell. So, it was on with the motor for a few hours, course 190. As it got dark a little wind picked up and with full sail again, we were off Göteborg among all the fishing boats and the ferries! By 0600 Laeso was abeam. The wind lightened with the dawn and it became hot and hazy so it took a long time to get into Anholt. It was very crowded when we arrived and 86 miles logged.

The next stages of the trip took in Grenaa, Ballen (Samso) and Kerteminde. From there it was a long day to Marstal. The marina at Grenaa is new, on the south



side of the main harbour. My cruising handbook was out of date within a year! The trip from Anholt was hot. Even at 2100, the temperatures in the cabin was still 27. In Ballen, the following evening, it is the same story – crowded and hot. We wandered ashore to find petrol. This turned out to be, for me, a quaint old fashioned hand pump. I later left Torstein watching the football on TV in a "local", while I tried to call Cathy. At the time Italy were winning 2-1. I have forgotten who the opposition were. It was here that I saw the first French and Dutch yachts. During our sail to Kerteminde, the next day, we were joined by a school of porpoise. They played around the boat for a little while and then lost interest. By 1800 the Klaepen Light was abeam and we were sailing in the shallowest water so far, just 5.2 m.

It was an early departure from Kerteminde the next morning. We had our first sight of the new Vester-Renden bridge

through the haze and pass through the arches at 1115. It was quite a pleasant sail down past Langeland. At 1400 it is time to start the engine again. The channel down past Rudkobing is very narrow and I did not want to stray too far outside the marks. The final stretch, past Stryno to Marstal, was hard on the wind in a fine breeze.

On our arrival at Marstal we were greeted by a guard of honour. Twelve of the mooring posts were each taken by a herring gull. There were a number of British boats in the marina, from the British Keil Yacht Club. It was to be our destination the next day. The crews were most helpful. By now I am really appreciating all the charts that I bought earlier. The usual walk ashore was the order of the evening. It is on Aero where the character of the local houses is most apparent. So different from our earlier experiences on the trip. Torstein and I found a lovely little restaurant, very traditional, filled with memorabilia and beautiful models of old sailing and steamships. The models were all made by local craftsmen and were for sale. As this was to be our last evening together some form of celebration was in order. It was a very good meal and the wine was excellent. We returned to the boat in a very relaxed mood.

The moorings were slipped at about 0830 hrs the next morning in overcast and squally conditions. The wind is WSW. Having cleared the rather intricate channel we set full sail, the course 200, destination – Keil. There is a note in the log that reads: "Log is reading 4.7/4.9 knots, I am sceptical in these wave conditions." At noon we had the Keil War Memorial in sight, through the rain squalls. 20 min. later we pass the Gabelsflach buoy. I was wrong, we had averaged 5.7 knots. The log needs to be calibrated! By now the clouds have passed away and it is bright sunshine. A final "after sail" and then a quick tidy up. Torstein now had a deadline. The ferry back to Göteborg leaves Keil at 1800!

This was the end of the first part of the journey. It was to be five weeks before the next part of the trip.

That evening I sat in the clubhouse with a Belgian and a Swedish family. The football was on the TV. The Swedish team were taking some unfortunate team to pieces. I think the score was 4-1. Celebrations were in order.

The following morning, while making Tusan all "shipshape", I reflected on the past two weeks. The weather had been very good and it had been a most enjoyable experience. But... the schedule had been tight. There are so many places that we had missed. I resolved that, one day, we shall return to spend a leisurely summer cruising and exploring.

Norsk IF-båtklubb

The next part of the adventure was to be from Keil to Isselmeer. Tony Morall had agreed to do this with me. He is a friend of long standing. We served our apprenticeship together at Cowes. He now works for BMT, in Southampton, but has spent several years seconded to the EU in Brussels.

It did not start too well. We were to meet at Hamburg Airport. By the time I arrived it was fairly late. The connections between Hamburg and Keil are not too good at that time. We had to wait two hours for a bus and all the local eating places had shut. On Saturday morning we got to Tusan.

After a search for fuel and stores, we left the following afternoon, locked into the canal and reached Rensburg that evening. Motoring down the canal we fell into the habit of counting off the kilometer posts. It was a spontaneous decision not to stop at Brunsbittel, so we motored straight into the lock. We left the lock right at the top of the tide and arrived in Cuxhaven in the evening. This last part of the trip, down the Elbe, confirmed all the advice and warnings that I had received. The tide really was running hard. Our speed over the ground was over 7 knots.

Monday, 22. August, dawned a bright, clear, day with a light SE wind. Perfect, if it held. We left just before high water. The wind was now NE. Sailing down the estuary, the buoys just slipped by. By 2300 we were off Langeoog, well past the Weser and all its shipping. The wind had veered and increased. It was now Easterly, estimated at Force 6+. We were running just under reefed main. The seas were short and steep and, on the crests, the boat was surfing with the bow wave near the mast and level with the deck. The helm sang and the log was reading 5.4 knots. At one point Tony looked over the stern at a black wall of water coming up. He was rather impressed! By dawn we were past the wreck buoy off Borkum and looking for Schiermonnikoog. We locked into the Lauwersmeer in time for an early lunch, all moored up at 1120 and feeling a little weary. The logbook records a total of 113 miles in 20 hours, from mooring to mooring.

The Dutch canals are a contrast to all before. All engine work. It was nice to see a little jetty, tie up and have an ice cream. The herons are quite haughty. They sit on the banks, in the reeds and look at you with disgust for interrupting their fishing. Lauwersmeer was navigated in a thunderstorm, but it soon cleared. We reached Dokkum in time for lunch. It is a most picturesque island town in the canals, with a lot of cobbled streets and some beautiful windmills. We got talking to some of the locals. That afternoon we passed through Leeuwarden in a convoy. While

waiting for the bridges it is best to pull into the bank, if there is space. However, the local hazard are the trees in the rigging. By dusk we had reached Freneker. The next day, the 25th, we locked out at Harlingen, motored down to Kronwederzand and locked into Isselmeer. That process was rather chaotic. Nobody seemed to join a queue. The road bridge only opens at specified times, so all the large tripper boats just barge in, we set sail in a thunderstorm, hoping for a good sail to Enkhuizen. It was not to be. It killed the wind, so once again, we had to motorsail all the way, just short of our destination we ran out of fuel. The last couple of kilometers we sailed, including the entrance into the marina. Torstein's habit of an "aftersail" was really welcome this time. Tusan has travelled just about 720 miles so far.

The next part of the trip, to Vlissingen, started on the Tuesday 30th. Tony and I had returned home on Friday. There was a family wedding on Saturday, and Cathy and I returned to Holland on Sunday. On Monday the weather was bad, force 6+. Sailing was not for Cathy in these conditions. The day was spent "sightseeing" in Enkhuizen. There is a lovely open air museum and a marine museum. They are both about the old Zuider Zee, the culture of the local people, the crafts and the development of the polders.

The following day, after a pleasant sail of three or four hours, the wind dropped again and with the water like a mirror, we motored from the Marken light into Amsterdam. There was another IF waiting to lock into the river. To get through Amsterdam you must wait until night time. The rail bridges only open at restricted times for pleasure craft convoys. It was a very long night. We cleared the Schiphol motorway bridge at about 0510 hrs. At dawn we are passing Rijnsenhout, on Aalsmeer. It all seemed so peaceful.

Better was to come, just past Leimuder Brug down came the fog. We were passed by one of the large canal craft. The fog horns were very eerie. I considered that caution was the better part of valour, so we pulled in at Oude Wetering to wait until the visibility improved. At one stage it was difficult to see across the canal. When it eventually cleared we motored into a marina at Braasemmermeer for a wash and brush-up. It was on this trip that we met another English Yacht. He was on his way home to Plymouth. He soon motored off, so we did not see them again. That afternoon we had to wait several hours for the rail bridge at Gouda before we finally moored up. You can imagine, we had a long nights "kip".

In Dordrecht we found a berth in a little marina near the Cathedral. After a walk around some of the sights, and a

beer in a popular waterside establishment, we returned to the boat for a meal. There we were, sitting in the cockpit, enjoying our meal when the entertainment started. The carillon in the cathedral started its concert – with Beethoven's 5th Symphony. There were three other pieces to follow. The culmination of the evening's entertainment was a firework display. The following morning dawned cold and damp, but there was to be no stopping. The schedule is still very tight. We are in the main canal, together with a dozen others, waiting for the famous rail bridge to open. It really is an impressive piece of engineering, with double lifting rail sections and the road section. It can be quite frustrating, you motor around while all the specially designed commercial craft just pass under the fixed span, never mind, we were through after a mechanical fault in the bridge, entered Hollandsch Diep about noon and set sail, tracking the marks along the north shore. The sailing was not to last very long. The wind had backed into the west and was increasing. By the time we arrived in Willemstad it was about BF 6, with a short steep sea. Just the kind that you keep "hitting". The entrance is very narrow, particularly when the local ferry is moored there. It has to be negotiated with care. It is a picturesque little place, built inside a geometric wall. The afternoon was spent doing the chores and chatting to the other visitors – Dutch, Belgians and English. It was time that my crew had an evening off, so we adjourned to the local hotel for a very good meal and a bottle of wine. I think we have earned it and tomorrow is going to be another long day. It was raining as we left and I think that the barbeque on the next boat was abandoned.

It was Friday, 2nd September. The wind was westerly, 4/5 and it was overcast. We had to get to Vlissingen, if the schedule was to be maintained. We were due to fly home from Schiphol the following evening. After an early rise we motored out of Willemstad. It is a short trip to the lock and we are through the jachtsluis and out into the Nod Volkerak. At Krammersluizen we encounter our first delay, we have to wait for about an hour for more yachts to arrive, to fill the lock. This is not a standard lock. On one side is fresh water, on the other seawater. There is quite a complicated operating sequence as the two are not to be mixed. The land part of the Sluis has been turned into a nature reserve. Once we through it proved to be a long haul through the Oosterschelde to Beveland and the entrance to Veerse Meer.

This was quite a contrast. Narrow and crowded, but picturesque. With rather high polders on the north bank the sailing was very pleasant. The end of the trip is in sight. We were the only boat in the

Norsk IF-båtklubb

lock to the Walcheren canal. We reached the bridges at Middleburg at 1945 hrs, just in time to see them close for the night. We found a mooring in Middleburg for the night and adjourned to the yacht club for a drink to compensate for our disappointment. We are made very welcome.

It was Sunday, 4th. The wind W 4/5 and raining for the final, short leg to Vlissingen. By the time we leave for home the rain is torrential.

Two weeks later, on Friday 16th. September, I arrived at Vlissingen late in the evening. It was blowing hard. The fenders creaked all night. For the last leg home I was to be joined by my cousin, Alan. Tony was not available. I had hoped for a crew of three so that we could do a 24 hour passage, if the weather was right. It was not to be, so I had planned a series of daylight passages. Before leaving London I had got the 3/4 day forecast from the Met office. They do a very good fax service now. It did show that the weather would improve during the next few days.

Alan arrived on the ferry from Breskens on Saturday afternoon. Some time was spent sorting out the boat and stowing the provisions and gear. On Sunday, we had to lock out at high water to get the full benefit of the tide. Another English boat had left on the night tide before us. I have checked the GPS. From the accuracy of the plot it was about 150 metres out, from our moored position. Not bad!

Our immediate destination was Ostende. The wind was NW 5 with quite a swell. Tusan was really travelling, with the log reading 5.2 knots. We were past Nieuwe Sluis light when I reefed the main. The boat became a lot more comfortable with little change in speed. By 1800, Zeebrugge was abeam, about three miles off, we had made 7 knots in the last hour. We well kept offshore to avoid the back swell from the harbour piers. Even this far out the water was more confused and Alan was having to find his "sealegs". In the evening we were all moored up in Montgomery dock. It had been necessary to wait outside for some time while a ferry entered the harbour. The outer dock is a little bumpy from passing ships and the jetty had suffered from the gales, several days before. I was up during the night to check all the fenders.

The next day it was a good sail to Dunkerque. A beat all the way in a SW 3/4. I had got lazy and did not ship the engine. Needless to say, the locker flooded. The full consequences of this were not to become evident until later in the trip. Our arrival was again delayed by an inbound ferry. To make matters worse we picked up a rather large plastic bag round the propeller while berthing in the mari-



na. While checking the lockers I discovered that we had lost the cooker fluid, engine oil and WD 40 from the stern locker. That evening we got a lift into town and called home. The weather forecast was not good, we would wait till morning to see if our fortunes changed. I am getting a little worried now, it is approaching the equinox, with all the attendant uncertainties. I have to get the boat to England.

We left Dunkerque the following morning with a fair wind. It soon veered to SW 3 and the visibility dropped to about 2 nm. There were numerous black clouds and rain squalls around us. We had cleared the Passe de l' Oest channel, when we had to heave-to for a French Customs launch. When they realised that we did not have a VHF radio they gave up and raced off northwards. Approaching Calais from the east it is necessary to keep clear of the Ridens de la Rade. The navigation had not been too bad. Without using the GPS, we were off the main channel buoy when the rain cleared. The approaches are like Piccadilly Circus. Ferries and boats everywhere. After a careful approach through the entrance we pick up a mooring off Fors Risban, to wait for the tide. It was late evening before the bridge opened into Bassin de l' Oest. It was during the day's sail that I realised the full consequences of the flooded stern locker. One dead battery. It was fine while the engine was running, but would not hold its charge. At this time of year all the yacht chandlers in Calais seemed to be on holiday, so, we decided to motor to Dover.

I checked all the electric the next morning, while the battery was on charge. All appeared OK. It was now just a matter of how long the battery would hold a charge if the engine was not running. We locked out of the Bassin to a mooring to wait for the tide and sailed one hour later. At 1635 we rounded CA6 and set course for Eng-

land - 315. These days there are strict rules to follow when crossing the shipping lanes. The wind was NE 4/5, against the tide. It got a little rough. Alan was steering and doing very well in the conditions. Once, a larger wave slapped against the boat and filled the cockpit. Although we steered a constant course, the plots showed a lovely parabola.

At 2000 hrs we picked up the South Goodwin light vessel, dead ahead. The lights of Dover were well to port. With the strong westerly tide that was running we were in a perfect position to fetch the eastern entrance. As we approached it was necessary to manoeuvre clear of the entrance. One ferry going in, another coming out. A third one had passed us earlier, probably found for Dunkerque or Ostende, judging from course that it steered. We eventually made good use of a short lull in the proceeding and slipped through the entrance, into calm water.

The Harbour Master's launch met us and we were escorted to the Crosswall Quay. There, a receptionist was waiting, to take our lines and to give us all the local information. This was a most impressive arrival. Apparently it is a standard procedure. All yachts are cleared and escorted in and out of the harbour.

Our days activities were not over. We are enjoying an after dinner drink when there was a knocking on the deck. It was HM Customs. They were very nice, one was a young lady. The standard question - "Anything to declare?" After a moment I replied "Yes, the boat", and handed them the folder containing all the boat's information and finished their coffee. They departed shortly afterwards, to get further advice, with a promise to return in the morning. The officer did return, at 0630 hours, they were making further enquiries with another department and the days-hift will give me the final ruling, later.

In the meantime, Alan and I had listened to the weather forecast with some

Stockholm CUP 1995

dismay. For Dover and Wight it was BF 4/5 and 7 to gale 8 later. We needed no encouragement to have a day off. After some discussion, looking at all the alternatives, the decision was that we should sail straight through to Portsmouth. The customs men returned. Alan made them a mug of proper coffee and we discussed their guidance documents. The final conclusion was just fine. Nothing to pay! I needed to celebrate. The rest of the day was spent quietly, sorting the boat and drying out.

It was now Friday, 23rd September. A quick visit to the Harbour Masters office for the forecast. It was E 5/6. We go! At 0750 hrs we cast off and followed the launch out. After a short delay to let the hovercraft leave, we passed through the western entrance. The last leg of the adventure had begun.

The sea outside was lumpy. We set reefed main and genoa. Course 220. The light house at Dungeness was difficult to pick up in the haze, but the power station was easily seen. We are running fast, there were occasional breaks in the clouds to lighten the sea. We sighted a Type 42 destroyer in Rue Bay. We were approaching the traffic separation zone and the wind is now ENE. We gybed. The new course was 270. The next principal mark would be the Royal Sovereign tower. We first sighted it fine on the port bow. We pass it in bright sunshine, but it took another hour to get passed Beachy Head.

I got A GPS reading. The result gave me some confidence, it was less than one mile from my calculated position. I must have under estimated the tide. The weather forecast had not changed, still NE 6. We agreed. there are a lot of white hourses.

The Owers light was picked up right on the how. Now we had a target. I was another four hours before it was abeam. I was now on the last chart, the Solent Approaches. On a course of 280, we are now looking for the Nab Tower. Now we are seeing the traffic out of Southampton. The Nab was abeam, 1 mile offshore. The channel marks were difficult to pick up against the lights of Portsmouth, but we were safely through the Forts at 0215 hrs. Half an hour later we pass Forst Blockhouse into Portsmouth Harbour. Tusan has arrived. This passage was 106 n.miles in under 19 hours, an average speed of 5.77 knots!

This trip has filled the log book. Tusan has carried us, safely, over 1100 n.miles and the engine has proved to be very reliable. I has run a total of 124 hours. We have carried the courtesy flags of 7 countries.

What an experience, I have learned a lot, One day I would love to do it all again.

Ostkustens IF-båtklubb

Årets cupseglingar framgår nedan. Mer läser Du om dessa i kappseglingsskalenderna.

		Del-segl.
6-7 maj	Saltsjöbadsregattan	4
13 maj	Lidingö Runt	1
3 juni	Örnö Runt	1
17-18 juni	Vikingaregattan med DM	3
5 aug	Saxaren Runt	1
19-20 aug	Getfotsregattan (ej spinn)	3
2 sept	Libertus race-SBD	1
3 sept	Kaktuskannan-SBD (end damer)	1
16-17 sept	SSS Höstseglingar	4 (första)

De nio bästa delseglingarna räknas. Omvänd platssiffermetod. Kontaktperson: Lars Andersson, tel 08-511 809 64.

Uppsala har en egen rankingserie som ordnas av USS och ESK. Kontakta Ragnar Jalakas för upplysningar.

Ostkustranking 1995

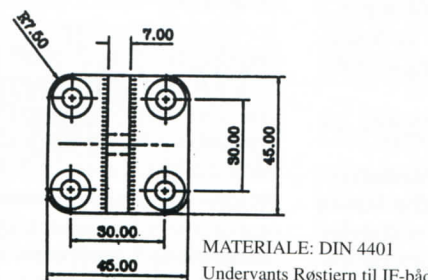
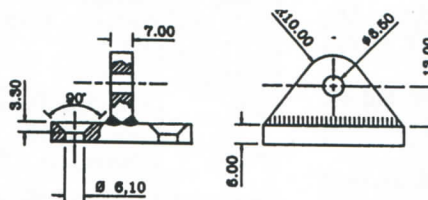
6-7 maj	Saltsjöbadsregattan
13 maj	Slottsruna, Uppland
4 juni	Nävekvärnsregattan
10-11 juni	DM Uppland
	Broken/OxSS
17-18 juni	Vikingaregattan
	Arkö Runt
19-20 aug	Getförsregattan (ej spinn.)
19-20 aug	Ekolnregattan
16-17 sept	Höst-Rasta, OIF-mästerskap

I rankingen räknas 2 regattor plus Höst-Rasta, varvid Höst-Rasta räknas dubbelt, d v s som två regattor. Platssiffermetod. Segraren får bidrag till att delta vid komande SM. Årets ranking uttagning till nästa års Lag-SM.

Upplysningar: Ragnar Jalakas, Uppsala, 018-25 21 18, Stig Lidéhn, Oxelösund, 0155-347 12 och Lars Andersson, Stockholm, 08-511 809 64.

Forts nästa sida

Öglebult för undervanten



I Danmark har man tagit fram en alternativt utformad öglebult. Bulten har godkänts av IF-förbundets tekniska kommitté.

Saluförs av
FIRMA BIECO,
Nordvangen 32,
7120 Vejle Øst, DK.
Pris: ca 400 DKR +frakt.

Henrik Blomdahl, D 178
+45 42 42 53 08 kan allt om bulten.

MATERIALE: DIN 4401
Undervants Røstjern til IF-båd



Ostkustens IF-båtklubb

Ostkustens IF-båtklubb har nästan hälften av alla medlemmar i Sv. IF-båtförbundet. Klubben har även ett mycket stort geografiska spridningsområde. Detta kräver att eskadrar är aktiva lokalt. I Uppsala, Häfringe, Sandviken och Stockholm fungerar detta relativt bra. Vi är mycket intresserade av att ni i västra Mälaren åter får igång en lokal eskader. Detta gäller också Gävle och norrut liksom vårt sydligaste område. Nästa år kommer de sistnämnda att få nära till SM i Mönsterås, så det är ytterligare ett skäl till att aktivera sig.

Vidare önskar vi att medlemmarna i större utsträckning hade angivit sina intressen för olika aktiviteter enligt de alternativ som anges på medlemsinbetalningskortet. Många av de mest aktiva har inte ens orkat fylla i detta. Vi har lagt upp ett dataregister som bland annat anger vilka som är intresserade av kappsegling, gastning, kurser och eskadersegling. Tekniska tips verkar alla intres-

Rapport FRÅN OIF

serade av, så det behöver inte specialregistreras. Detta intresse manar till att i Medvind mer systematiskt ta upp ämnen som tidigare inte berörts i tekniska tips eller tidningen samt att gamla intressanta artiklar eventuellt kommer i repris. Du som medlem kan mer aktivt skriva om tips eller ställa önskemål om artiklar.

Inom OIF är hela 110 intresserade av aktiv kappsegling. Olika arrangörer kommer att ges möjlighet att få adresser för personliga inbjudningar till kappseglingar och särskilda utskick har och kommer att ske från oss till aktiva inom t ex Stockholmseskadern. Uppsala inkl Sandviken kommer att ordna en träningshelg för kappseglingar med tränare från North Sails. Vi undersöker även möjligheterna att engagera dem för en teorikväll. Segelmätning kommer också att ordnas i maj med Anna Drougge i Stockholm. Vår eskaderchef Bengt Hermansson har planer på att ordna en eskadersegling i ytterskärgården i sommar. Vi kommer att inbjud

dem som anmält intresse för eskadersegling.

Du som tror att du missat något genom att inte anmäla intresse kan göra det i efterhand direkt till oss.

Mässan var som vanligt välbesökt med publikrekord. Ett stort antal önskade köpa IF medan ett fåtal ville sälja. Se annons-sidan. Vi har tyvärr ännu inte fått besked om utställningen lett till några nya medlemmar. Så fort detta skett skickar vi bland annat tekniska tips från OIF. Om du har akut behov av dessa ring oss.

Kappseglingen ökar inom OIF. För 1995 är målsättningen att 45 skall delta i Stockholmsserien och 55 i Ostkustserien. En damsatsning sker även med ett särskilt träningsläger ihop med Expresssegelarna och Stockholms Seglarförbund. Damansvarig är Lollo Lindgren, som gärna tar emot förslag från er tjejer.

Ett bra sätt att öka antalet aktiva båtar är att ta med segelbåtsägare från andra klasser på våra regattor som gästar. Ryktet säger att minst tre av SM-gästarna kommer att satsa på egna IF-ar i år. Det får väl ses som att de upptäckt vilken fin och kul båt och klass det är. För det är väl inte så att de tycker att de seglar bättre än sina tidigare rorsmän. Vi antar gärna den utmaningen och slår du oss bevisar det bara att ni är väldigt bra. Och allt är ju på lek och ju fler desto roligare. Men vi behöver nya gästar och blivande rorsmän att lära upp.



Västskustens IF-båtklubb

VIF:s årsmöte

På VIF:s årsmöte den 9 mars valdes följande styrelse:

Ordförande Per Osvalds.

Övriga ledamöter: Göran Ejdeling, Anders Hellman, Fredrik Molander, Bengt Cederblad, Alf Andersson.

Vi tackar Bengt Persson, som fått ett bra jobb i Stockholm, för väl förrättat värv som sekreterare m m.

Under våren kommer en regelkurs, med tyngdpunkt på experimentreglerna, att anordnas. Vid årets SM i Stenungsund kommer ju experimentreglerna att tillämpas.

VIF-cupen kommer att bestå av 6 seglingar inklusive SM:et. En segling får räknas bort.

Beslutades att tisdagsseglingarna på LSS seglas utan spinnaker.

Liksom vid förra årsmötet diskuteras hur kostnaden för segel ska kunna hållas nere. Beslutades att VIF:s styrelse ska verka för att antal segel som får användas i ett mästerskap ska vara: 1 kryssflock, 1 genua, 1 stor och 1 spinnaker.

VIF-cupen 1995

VIF-cupen 1995 består av följande seglingar:

13 maj Vårregatta, LSS

20-21 maj Vårfyren, KKKK

10-11 juni DM, LSS

12-16 juli SM, SSSS

6 aug O'Neill Kullavik Archipelago Race, KKKK

17 sept Höstregatta, LSS

1 segling får räknas bort. Samma poängberäkningssystem som de senaste åren tillämpas.

VIF:s fadderverksamhet 1995

Fadderverksamheten fortsätter 1995 med omtag, mera fore-checking och en smula omsortering i grupperna av pedagogiska skäl. Mera information i nästa utskick.

Cederblad, IF-1094

SM 1995

Årets SM anordnas av Stenungsunds Segelsällskap 12-16 juli. Seglingarna kommer att genomföras på Hakefjorden söder om Stenungsund. Troligtvis kommer barnorna att vara av typen kryss-läns, eventuellt med en så kallad grind vid länsmärket.

Tune up race kommer att seglas runt Stenungsön med start vid SSSS klubbhus. Målet är också vid SSSS klubbhus efter den avslutade kryssen genom Stenungsunds centrum.

Låt din båt bli lånebåt under årets SM!

Vi i VIF vill gärna se så många goda IF-seglare som möjligt på vårt SM, så vi väddar till alla våra medlemmar att fundera på detta:

Båtlånet kan göras på många olika sätt:



Västskustens IF-båtklubb

1. Du lånar ut din båt (mot skälig ersättning).
2. Du byter båt med en SM-seglare, och får på så sätt segla i främmande vatten, utan att behöva segla långa sträckor!
3. Du lånar ut din båt och deltar själv som gast ombord hos en tillresande besättning (på två personer).
4. Du seglar själv med en kompis och får med en erfaren, tillresande IF-seglare i båten.

Det där att vara med och gasta hos en van kappseglare under ett mästerskap – det är väldigt kul och lärorikt. Om du har funderat på att börja kappsegla, så är detta ett jättetillfälle att lära sig hur det går till. Årets SM seglas alltså på Hakefjorden mellan Stenungsund och Vallhamn, för ovanlighets skull inomskärs.

Anmäl din båt som lånebåt! Det dröjer fem år tills du får den chansen igen!

Ring och anmäl ditt *preliminära* intresse redan i dag till:

Bengt Cederblad, 031-29 58 08, Göran Ejdeling, 031-28 80 22, Alf Andersson, 031-29 19 71.

TJÖRN RUNT 1994

Nicorette och Buksesnedkeren fick stryk av 5 IF-båtar i Tjörn Runt!

Jo, det är faktiskt sant. 1994 års upplaga av Västskustens största distanskappsegling fick en oväntad resultatlista. Orsak: 5 timmars bleke, som medförde att de minsta båtarna belade tätplatserna. IF-båtarna blev t ex 3:a, 4:a och 5:a!

Så här gick det till sett från IF 2404 Svea:

Vi undvek den tuffa uppseglingen på fredagen genom att segla upp redan på onsdag kväll. Då var vinden sydlig och måttlig, så det blev spinnaker hela vägen.

Lördag morgon

Gårdagens kuling hade blåst över. Det var grått och disigt och vinden var svag. Båten låg som vanligt i Höviksnäs och vi fick vårt program och nummerlappar av Anders Hellman. Det var svårt att fästa numret på skrovet i vätan. Sedan snabbt iväg på spaning. Vi körde med vår Johnson 4:a till olika farledsprickar för att kolla strömmen. Då mötte vi Nicorette, en välkänd jättebåt (LYS 1,80), seglad av ett helt fotbollslag. De gled med ström-



På Stigfjorden i solnedgången. Anders Ejdeling och Alf Andersson hoppa att ljustet skall räcka till mållinjen.

men och vinden i sådär 4–5 knop. Strax därefter kom Bruksesnedkeren, en dansk plywoodbåt som brukar placera sig bra / LYS 1,71). Den stora besättningen verkade redan ha tråkigt en halvtimme efter starten kl 8.

Vi körde vidare mot startplatsen och mötte startfält efter startfält, som länsade sakta framåt.

Tjörnbron stuprör fungerade som duschar för koncentrerade spinnakergastar. Vi kollade ström och vind. Motorn fick göra tjänst ända fram till 7 min före start, då jag snabbt lyfte upp den ur brunnen och stuvade in den i ruffen – allt för vikten...

En lång startlinje

Vi hade manövrerat oss fram till en punkt på linjen ca 1/3 från Stenungsön, där vi trodde vind och ström skulle vara mest gynnsamma. Upp med spinnakern just före skottet, för det var inte så tätt med båtar där vi låg. Starten blev lite sen, med alltför dålig fart, men vi kom igång rätt snart. Vinden var nordlig 2–3 m/s.

Under Tjörnbron ledde vi vår startgrupp, men sedan halkade vi ur strömfåran och blev omseglande, först av IF 2402 (med sprayhooden uppe!) och sedan även av IF 1094 med Bengt Cederblad vid rodrer.

Efter att beslutsamt ha styrt mot den djupaste delen av fjorden, där medströmmen var starkast, lyckades vi segla om de två IF-båtarna igen. Men nu var vinden helt på väg att dö...

Vi, dvs Alf Andersson, Anders Ejdeling och undertecknad, kämpade vidare i bleken. Runt omkring oss gav båtarna

upp; en efter en startade motorn och körde tillbaks mot Stenungsund. Ja, vi hade inte kommit långt, ca 3 sjömil på 4 timmar. Gastarna får frågan om vi ska bryta. – "Nej, inte så länge Bengt fortsätter!" 1094 låg ett par hundra meter akter om oss och visade inga tecken på att ge upp. Regnet kom och gick, vinden var helt borta. Vi rörde oss inte.

Strömmen vänder!

Plötsligt får jag se en grön prick bakom oss, nu mycket närmare än förut! Vi driver bakåt! – Fort i med draggen!

Alf och jag har tränat under danska mästerskapet i Öresund på "draggsegling", så det ordnas fort. En snabb blick på sjökortet bekräftar farhågorna: "Här är 30 m djupt!". Dragglinan hänger nästan lodrätt.

Bäringen kollas hela tiden. Plötsligt rör vi oss framåt igen! – "Upp med draggen!" Alf drar, och drar, och drar. 45 m lina.

Strömmen vänder ett par gånger och Alf kämpar. Till sist får draggen ligga i.

Vid 16-tiden kommer några vindkårar och humöret stiger. Många har brutit, men vi seglar om halvtonnare på löpande band. Bengt ligger ordentligt bakom.

Mer vind kommer

Så vid 17-tiden kommer vinden från väster, som vi hört om på sjörapporten, och den ökar sakta men säkert. När vi kommer ner till Rönnäng och Åstrol har vi uppat 10 m/s och Svea går fort. Ett par hundra meter bakom oss ser vi hur IF 3381 med familjen Skåpe, som nu är tvåa blir omseglad av IF 1094. Bengt har fått upp farten. Vi går återigen den kortaste tänkbara vägen: förbi Hakes skulptur på Klädesholmen, väster om Mörreskärs kummel, innanför Flatholmen och ut mellan ett par rykande bränningar väster om Hjärterön.

Kyrkesund nästan tomt

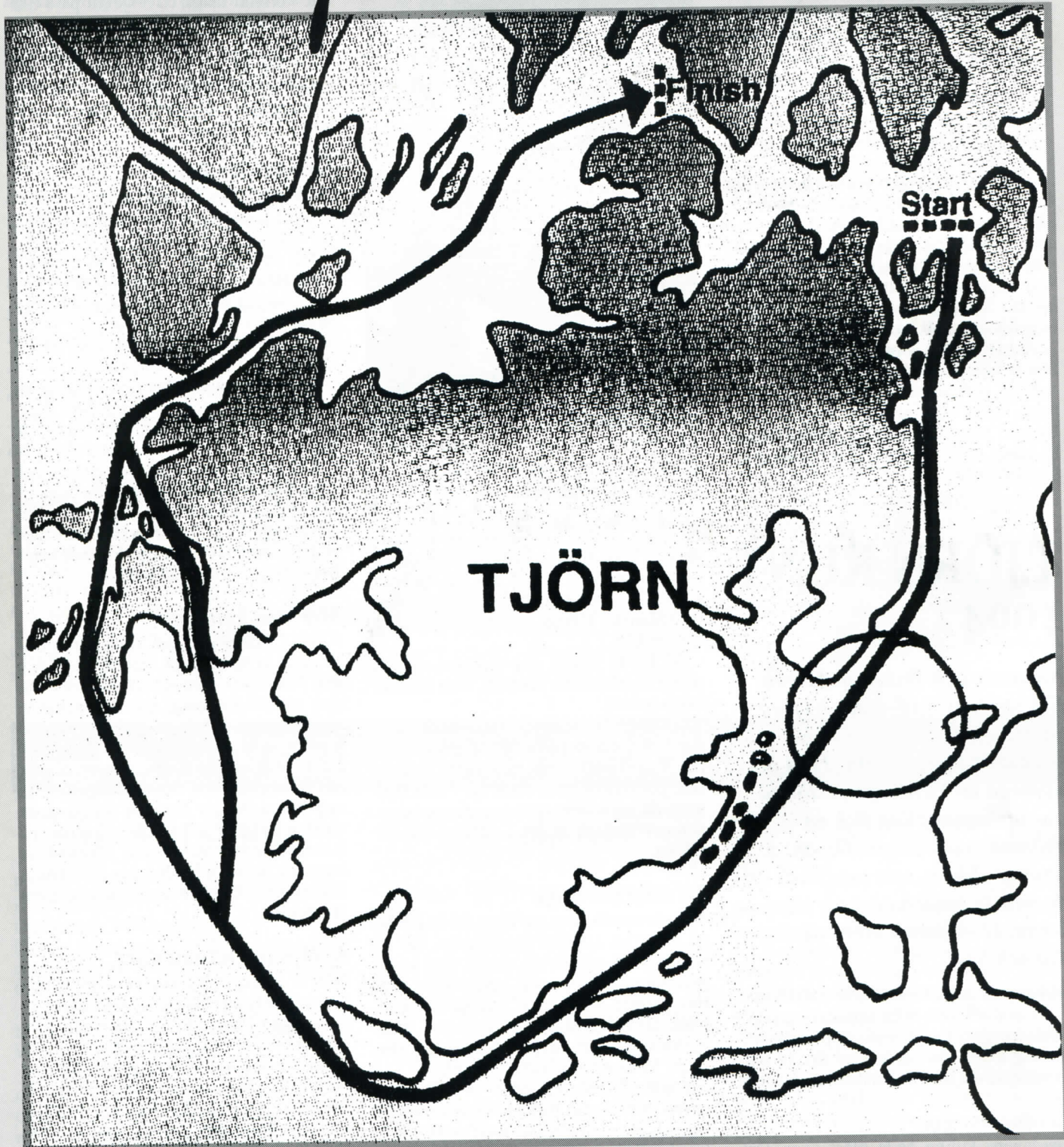
När vi passerar Kyrkesund ropar speakern att de tyvärr har stängt av högtaleriet för dagen. "Men ni ligger jättebra till! De största båtarna har just passerat."

Vi sträcker snabbt och ganska lätt igenom Kyrkesund, för det är bara en handfull båtar att ta hänsyn till. "Vilken skillnad mot förra året", säger Anders. "Då fick vi ju nästan bära av i en gröt av båtar." Ja, skillnaden är stor, men så är vi också drygt 6 timmar senare i år.

Lätt upplopp, men en kamp mot solen

Vid Vannholmarna sätter vi spinnakern. Solen är på väg ner och jag börjar bli orolig för ljuset. Som vanligt bar jag iland batteriet på morgonen, så några lanternor kan vi inte tända.

Tjörn runt





Väst kustens IF-båtklubb

Anders och Alf turas om att skota spinakern. Inte en båt som stör oss akteri-från, så vi kan segla kortaste vägen. IF 1094 ser vi knappt mot den röda himlen.

I skymningens sista ljus passerade vi målfartyget kl 21.25. De riktade strålkas-tare mot Anders för att läsa vårt start-nummer. Vi var mycket nöjda, tredje se-gern i IF-klassen på lika många år, men i år med 5 minuter tillgodo på Bengt Ce-derblad. Förra året var det bara 1 sekund!

Vi bärgade seglen och väntade på Bengt, som vi sedan hade sällskap med igenom Skåpesund med motorns hjälp.

En överraskande prislista

Vid 23-tiden kom vi fram till Stenung-sunds centrum. Hur skulle vi nu finna Karin, som vi skulle ha mött kl 17 eller kl 18? Vi körde in mot mötesplatsen. – Och hör en välkänd röst i mörkret. "Det var på tiden!" Vad har ni haft för er?" – Karin hade kommit upp med buss vid 17-tiden

TJÖRN RUNT 1994

Resultat					Totalt			
Pl	Båttyp	Segel	Båtnamn	Rorsman	Tid	Utr	Lys	Korr
1	Maxi 68	S-148	Martina	Hans-Åke Andersson	733,92	SG-	,95	697,22
2	Andunge	S-38	Svall	Olle Barne	736,93	SK-	,95	700,09
3	IF	S-2404	Svea	Göran Ejdeling	694,92	SG-	1,02	708,81
4	IF	S-1094	Agda Vårregen	Bengt Cederblad	699,82	SG-	1,02	713,81
5	IF	S-3381	Vit	Lena Skåpe	709,92	SG-	1,02	724,12
6	Folkbåt, nord	S-787		Peter Källström	755,03	-K-	,96	724,83
7	Polka 28 C	S-3889	Polca	Ingvar Carlsson	692,17	SGV	1,05	726,78
8	Dixie 27	S-57	Mejt III	Leif Dehlén	709,77	SGV	1,03	731,06
9	Maxi 68	S-227	Anna	Lena Hervy	772,07	SG-	,95	733,46
10	Späckhuggar	S-274	Mallermuk	Jim Sandkvist	699,05	SG-	1,05	734,00

och tillbringat kvällen med att läsa en spännande bok på kulturhuset Fregatten. Nu hade hon känt på sig att det var dags, och gått ner till kajen, och där kom vi!

När vi kom upp till resultattavlan fram-åt midnatt, kunde vi konstatera att vi bli-

vit 3:a totalt i Tjörn Runt, endast slagna av en Maxibåt och en Andunge, som star-tat 10 min efter oss. Alla jättebåtar hade dåliga tider om vi var 3 IF-ar bland de 5 första!



Sydsvenska IF-båtklubben

SSIF GÅR FRAMÅT ...SOM ALLTID!!

Ännu flera medlemmar

SSIF-s medlemsmatrikel upptar nu 78 medlemmar. Detta är hela 20 mer än som var registrerade 1993 och 10 mer än i höstas.

Vår medlemsvärning försätter som förut genom profilering, uppsökande verksamhet, anslag i klubbhusen och utskick av MEDVIND till Skånes stor-klubbar. Vi har också utsett kontaktmän i de flesta av Skåne-hamnarna, för att ingen IF-seglare ska behöva känna sig utlämnad.

Dokumenterat störst i Sundet

IF-båtarnas aktiviteter och framgångar har dokumenterats i de lokala segelklubbar-nas medlemsblad. Vårt Skåne-DM, i vil-ket fem danska båtar deltog, har beskrivits i det danska IF-bladet. Vi hoppas, att detta ska locka fler seglare till IF-klassen och att fler danska seglare tar sig över den svens-ka sidan och gör våra egna startfält ännu större. Sammanlagt i Råå och Malmö är vi redan klart största entypsklass i Sundet,

men Expresserna kan fortfarande mönstra fler båtar i regattor utanför sin bas i Lom-ma.

SSIF:s ÅRSMÖTE

Rekord i deltagare

Årsmötet den 18 februari besöktes av hela 22 medlemmar plus en gast, och 18 av Sundets och Sydkustens IF-båtar var re-presenterade. Platsen var Malmö Energis gästmysal, som nätt och jämt rymde den rekordstora skaran av intresserade delta-gare från Trelleborg i söder till Helsing-borg i norr.

Omval av styrelsen

Vi i styrelsen fick stå till svars för förra årets verksamhet och verkade få godkänt, eftersom vi omvaldes till samtliga befatt-ningar. I styrelsen ingår alltså även i år Marek Janiec från Lund, Bengt Friberg från Råå, Göran Lundblad och Lars Erik Persson från Helsingborg samt Robert Nifelt och Anders Roth från Malmö.

Titt på mästerskapsvideo

Efter mötet fikade vi och sedan tittade vi på två instruktiva videoband från de danska och svenska mästerskapen.

BESÖK HOS SEGELMAKAREN

Vintersäsongens segelmakarbesök gick

även det till Danmark. I år var målet Dia-mantssegels loft i Köpenhamns Kalkbrän-nerihamn. Tjugotre svenska IF-seglare tog flygbåt och färja och anslöt tillsammans med två danska dito. Vi alla fick en intres-sant inblick i CAD-verktygets betydelse för optimering av kraftupptagning och materialåtgång i ett multi-radiellt segel, samt hur och varför man ger seglet en form. Därefter fyllde vi loftets fikarum och avnjöt den obligatoriska bjudbajern.

TRIFSELTRÄFFAR

"Evita"-aften

Den 1 februari samlades Mamö-gänget i Lagunens klubbhus under gemytliga för-hållanden. Värddar var besättningen på IF "Evita" med segelnummer 2592. Efter en uppvärmande joggingrunda kylde vi ner oss med öl och jämnade sedan ut tempera-turen i bastun. För att få kroppen att kom-ma upp i normal sluttemperatur avnjöts därefter årtor med punsch. Säsongens fram-tidsplaner ventilerades och diskuterades långt in på kvällen.

Tisdagen den 14 mars möttes seglargänget från Råå i RHSS lilla klubbhus i åkroken.

Man pratade om säsongen som kommer och utbytte erfarenheter.

KAPPSEGLING MOT DATORN

Torsdagen den 16 mars var det dags igen i



Sydsvenska IF-båtklubben

Malmö Energis lokaler. Marek J. och Martin F. gav en introduktion till hur man kan torrsegla med hjälp av en PC-dator och en storvideo. Vi studerade vindhistorik och vindprognos, lade upp strategi och taktik, "seglade" mot datorn och diskuterade kring vårt uppnådda resultat. Martin visade sig vara en riktig hejare på torrsegling, och besegrade, trots ett farthandikapp, hela kopplet av datorns femton motståndare.

ÅRETS LOKALA SEGLINGSPROGRAM

Krock i premiären

Säsongen börjar tidigt i Skåne, och traditionsenligt är det premiär den 13-14 maj med Lommas Pokalsegling. Tyvärr krockar denna, som ofta förr om åren, med Lag-SM. Förhoppningsvis kommer vi kanske kunna undvika detta i framtiden, om man kan tänka sig att lägga Lag-SM på hösten. Den tiden på året är vi ju alla bättre seglare, och det kanske känns säkrare för envar, att inte behöva ta premiärturen i en annas båt...

Öresundsmästerskapet

Redan veckan efter, 20-21 maj, är det dags igen, denna gång utanför Svanemöllehamnen. KAS förårsregatta utgör Öresundsmästerskapets första delsegling av tre.

Lagunens Cup i kombination

Sedan blir det att vila en tid fram till 11 juni. Då seglas Lagunens Cup, som sammanräknas med en Sundscupssegling dagen innan i samma regi (Lagunen).

Öppna Danska

30 juni-3 juli är det dags för Sundets riktigt stora händelse nämligen det Internationella Danska mästerskapet utanför Hornbæk i Sundets Kattgattmyrning. Det ligger både rätt i tid och rum, även för (alla) de, som planerar en tripp till SM i Stenungsund.

Hektisk september

September är seglingsmånaden med stort S för IF-klassen. Den 2-3 september seglar vi IF-Distriktsmästerskap, tillika delsegling nummer två av Öresundsmästerskapet. Limhamns Segelsällskap står som värd för arrangemanget. Vi hoppas på ett stort deltagande för att vi ska kunna visa Express Öresund, att IF-klassen är störst även utanför Malmö. Två veckor efter, den 16-17 sept. är det tid för Öresundsmästerskapets sista delsegling, återigen utanför Svanemöllen.

Final på matchbana

Säsongen avslutas den 23-24 september, och traditionsenligt med Limhamnsexpressen. Det är en bankappsegling på matchbana med grind, dvs. man startar och går i mål mitt på kryssbenet och ska passera innanför målbojarna när man seglar de övriga banbenen. På så sätt förhindras effektivt alla kantåkare och seglingen blir tät och rolig.

Sundscupen

Årets upplaga av Sundscupen kommer att vara en blandning av svenska och danska seglingar.

Trots fagra löften från arrangörerna får vi IF-båtar inte heller i år segla i en egen klass, detta trots vårt stora antal. Men genom att välja den minsta DH-klassen kan vi kanske både dominera denna och få en rättvisare respekt till andra båtar.

På den svenska sidan är fem distansseglingar på cirka 20-25 NM vardera är fastställda i arrangemang av BSLM, Falsterbokanal, MSS, Pinhättan och Skanör. De danska seglingarna, tre i antal, går i Rungsteds, Sundbys och Vedbaecks regi och omfattar alla mer än en dags segling. Sundbys är en riktig maraton, Mön Runt på cirka 120 NM.

Norra Sundet

På grund av olika olyckliga omständigheter har Örekatten avsomnat. Däremot kvarstår de tre svenska seglingarna som enskilda arrangemang av Borstahusen, RHSS och Höganäs.

ESKADER TILL STENUNGSUND

När vi avslutat Danska mästerskapet är det dags att dra norrut. Förhoppningsvis ett halvdussin förväntansfulla och väl förberedda Skåne-båtar tillsammans med ungefär lika många danska dito kommer att styra kosan mot Stenungsund och årets höjdpunkt, årets internationella SM för IF-båt. Efter det kommer mången att passa på att ta en tur i Bohusläns skärgård, som verkligen har mycket att bjuda på för en seglare.

Marek J.
IF 829 "Ingela"

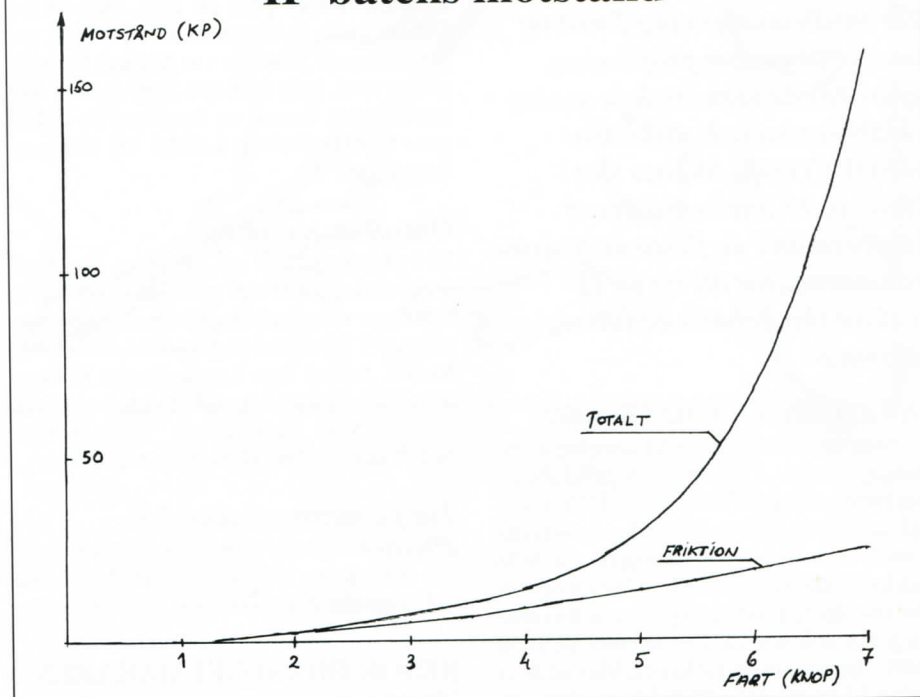
Båtens fart genom vattnet

Det är inte bara seglen, som bestämmer farten. Undervattenskroppens yta och form har även stor betydelse. Trots, att konstruktören redan till en stor del har bestämt båtens prestanda, kan denna ändå till en viss del påverkas av besättningens åtgärder.

När en båt seglar genom vattnet bildas ett motstånd. Detta kan delas upp i två komponenter:

- Friktionsmotstånd, vilket uppstår när vattnet strömmar kring undervattenskroppen
- Inducerat motstånd eller vågbildningsmotstånd, vilket genereras av själva båten.

IF-båtens motstånd





Sydsvenska IF-båtklubben

1. Friktionsmotståndet

Detta är ett vanligt strömningsmotstånd. Storleken beror på:

- friktionskoefficienten
- kroppens totala omströmmade yta (våta ytan)
- farten genom vattnet.

Friktionskoefficienten kan hållas låg genom att man har en slät och ren botten.

Våta ytan är oftast minst, när båten seglas parallellt med sin konstruktionsvattenlinje. Extra vikt ombord ökar våta ytan om än relativt litet. En extra gast ombord i en IF-båt ökar våta ytan 1.3 %.

Fartberoendet är ungefär kvadratisk, dvs motståndet blir fyra gånger så stort, när man dubblar farten.

2. Vågbildningsmotståndet

Detta beror på, att det bildas vågor för och akter om båten. Motståndets storlek beror i huvudsak på tre komponenter:

- fartens relation till vattenlinjelängden
- displacementen
- skrovformen.

a) Fartens relation till vattenlinjelängden

Hydrodynamikern Froude kom för länge sedan på, att en båt kan segla fortare, om den är längre. Förhållandet mellan en båts fart genom vattnet och kvadratroten ur den effektiva vattenlinjelängden har utgjort - och utgör fortfarande grunden till praktiskt taget alla respektregler.

b) Displacementen

Ju tyngre båten är, desto mer vatten måste förflyttas från för till akter, och desto större kraft måste till för att behålla farten. För att kunna segla och accelerera lika fort, behöver en lika lång men dubbelt så tung båt dubbelt så stor framdrivande kraft och därigenom dubbelt så mycket segel.

c) Skrovform

Skrovformen kan i detta avseende med god noggrannhet approximeras med:

-Cp prismatiska koefficienten, vilket är förhållandet mellan volymen av båtens undervattenskropp och en kropp med konstant tvärskeppssektion, som är lika med båtens mittspant, och med längden lika med båtens vattenlinje

-LCB Displacementets tyngpunkt i långskeppsled

-Bwl/Tc Förhållandet mellan max vattenlinjebredd och max djupgående, kölen ej medräknad)

-Lwl/(Depl)^{1/3} Förhållandet mellan vattenlinjelängd och tredje roten ur displacementen (s.k. slankhetstalet)

Cp ska öka med ökad fart

LCB ska ligga mer föröver vid låg fart Bwl/Tc ska öka med ökad fart Lwl/(Depl)^{1/3} ska vara stor vid hög fart.

Med gastarnas placering kan man till viss del påverka Cp, LCB och Bwl/Tc. Vad gäller slankhetstalet blir detta större för en lätt båt. Vid höga farter får alltså en extra vikt i båten dubbelt negativ påverkan.

Vågbildningsmotståndet ökar med ungefär 5-e graden av farten. Därför har det ingen betydelse vid låga farter och mycket stor betydelse vid höga. Det är detta motstånd, som gör, att en displacementbåt inte kan öka sin fart mer än till en viss relation till sin vattenlinjelängd.

För en båt med mycket högt slankhetstal, t.ex. en katamaran eller (segel)kanot, ökar vågmotståndet med lägre potens (endast cirka kvadratisk) vid höga farter. Därför kan dessa båtar gå mycket fort i relation till sin längd.

3. Motståndskurvan

Om man har tillgång till en båts spantruta

eller linjeritning, kan man bestämma ovanstående parametrar och teoretiskt sätt räkna ut båtens motståndskurva. I Universitetet i Delft i Holland har professor J. Gerritsma och hans medarbetare gjort en hel del teoretiskt och praktiskt arbete i detta ämne. Deras arbete ligger bland annat till grund för de principer, på vilka man har baserat IMS-regeln. Genom att sätta in båtens parametrar i professorns ekvationer, kan man alltså beräkna motståndskurvan.

4. IF-båten

IF-båtens samband mellan fart och motstånd finns uträknad och uppritad i Figur 1. Två kurvor finns i figuren nämligen det totala motståndet och friktionsmotståndet. Man kan se, att under två knop finns endast friktionsmotstånd. Vid fyra knop fart är friktionsmotståndet ännu nästan 2 gånger större än vågbildningsmotståndet, men redan vid knappt fem knop fart har friktionsmotstånd och vågbildningsmotstånd blivit lika stora. Vid sex knop fart har vågbildningsmotståndet blivit cirka 2.5 gånger större än friktionsmotståndet. Bogvågen är vid denna fart lika lång som båtens vattenlinjelängd, och den börjar nu komma i resonans med aktervågen. Vid sju knop fart har vågbildningsmotståndet vuxit till mer än 5 gånger friktionsmotståndet. Båten gräver ner sin akter och en jättelik aktervåg bildas en liten bit bakom båten. Om den nu inte får hjälp av surfvågor, kan IF-båten inte seglas mycket fortare....

Som man kan se i figuren, har friktionsmotståndet stor betydelse vid farten för kryss. Därför gäller det att hålla båtens stora bottenyta jämn och ren. Annars får man problem med både farten och höjden.

Marek Janiec, SSIF
IF-829 "Ingela"

PROTOKOLL

1994-12-10

Svenska IF-båtförbundets årsmöte i Långedrag.

Kommentar:

Som en upptakt till sommarens SM-seglingr hålls årsmötet i samma region.

§ 1 Ordföranden Hans Ögren förklarade årsmötet öppnat och hälsade de närvarande välkomna. Mötet förklarades behörligen utlyst.

§ 2 Registrering av röstberättigade medlemmar. Från VIF hade infunnit sig 11 st, från SSIF 3 och från BIF 2. Inga post-röster hade inkommit.

§ 3 Till ordförande respektive sekreterare för mötet valdes Hans Ögren och Harald Öhman.

§ 4 Till justerare att jämte ordf. justera protokollet valdes Göran Ejdeling och Anders Ewert.

§ 5 Verksamhetsberättelsen godkändes. Påtalades vikten av en fyllig verksam-

hetsberättelse främst för att det som officiellt dokument ska ge en extern information om verksamhetens omfattning. Bland annat torde medlemsantal framgå. Meddelades att det vid verksamhetsårets ingång var 597.

Den ekonomiska berättelsen godkändes och revisorernas berättelse föredrogs. Kommentar: Verksamhetsberättelsen har genom hänvisning till Medvind kunnat hållas kortfattad. Förslag att den skulle göras mer omfattande så att den kunde bli "reklam" för IF-båtförbundet. Hård utgallring av icke betalande har skett. Trots detta en glädjande ökning av medlemsantalet. Förbundets ekonomi är i dag god. Mot den uppfattningen protesterade flera och menade att förbundets kassa måste förstärkas. Vi står inför kraftiga höjningar - porto-papperskostnader m.m.

Annonsintäkterna till Medvind fortsätter kräftgången. Här kan Du hjälpa till! Skaffa annonser! Behöver inte nödvändigtvis vara om båt och segling. Seglare behöver ju allt annat också.

§ 6 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1993-94.

Kommentar: Tack, tack!

§ 7 I tur att avgå är vice ordförande, sekreteraren och en suppleant. Valda blev Christer Wallsten v ordf, Harald Öhman sekr och Gunnar Jansson suppl, samtliga omvaldes enligt valberedningens förslag.

Kommentar: Som enda "sörlänning" i styrelsen utöver regionrepresentanterna hälsar vi Christer W välkommen åter. Övriga hittar vi i Härnösand. Inför nästa val ställer jag frågan: Bör inte styrelsen flytta söderut där merparten av verksamheten finns? I ca 10 år har den nu suttit i Höga Kusten.

§ 8 Registrering av styrelsemedlemmar och ersättare anmälda av regionerna:

OIF Rune Lagerqvist, ersättare Stig Lidén

SSIF Marek Janiec, ersättare Göran Lundblad

VIF Per Osvalds, ersättare Göran Ejdeling

Inga uppgifter förelåg från BIF och SOIF.

Kommentar: Hoppas det kommer in besked innan tidningen går i tryck.

§ 9 Val av revisorer. Punkten utgår eftersom revisorer valdes för två år vid årsmötet 1993.

§ 10 Valberedning. Punkten hålls öppen i avvaktan på namnförslag från regionerna.

Kommentar: Man får inte samtidigt ingå i både styrelsen och valberedningen.

§ 11 Styrelsens förslag på oförändrad medlemsavgift 150 kr per år fastställdes. Vikten av en starkare budget uttrycktes av mötet och synpunkten bör tas med inför nästa budget.

Kommentar: Se kommentar till § 5. Livlig diskussion om den årliga medlemsavgiftens storlek. Höjning till 200 nästa år förordades av några. Mötets beslut blev oförändrad avgift 150 kr. Förordades att familjemedlem med samma adress och som inte kräver eget utskick betalar halv årsavgift 75 kr. Detta har införts från 1995.

§ 12 Besluts för andra gången om tillägg i klassbestämmelserna vad avser hornsförstärkningar. Beslutet togs helt i enlighet med formulering i årsmötesprotokoll 93-12-04 Bilaga 1.

§ 13 Hans Ögren rapporterade från arbetsmötet 94-10-15-16 bilaga 1. Under mötets behandling av rapporten framfördes följande:

Regionindelning. Någon ändring inte aktuell för närvarande.



Hans tycks tänka – "Det där förslaget var inte bra!"

Ansvarsfrågan i samband med Lag-SM. Se punkt 14.

Dispensbehandling. Styrelsen beslutar efter förslag från TK. Restriktivitet skall gälla.

Årsmötets förläggning. Förslaget om årsmötets obligatoriska förläggning till region där individuella SM skall hållas kan i och för sig beaktas men styrelsen beslutar efter årsvis aktuella överväganden.

TK-ärenden. Se punkt 15.

Kommentar: Det har ifrågasatts om södra delen av det stora OIF skulle föras över till SOIF. Motiv: Jämnare storlek på regionerna och nytt blod till SOIF. Ingen ändring aktuell. Underhand har från OIF framförts att cirkulationen för SM-arrangemang (som nu är 5-årig), skulle bli sex år med två tävlingsår för OIF. Fördel: De flesta medlemmarna finns i OIF. Nackdel: De små regionerna behöver SM för att "puffa" för IF-båten. Annan synpunkt: Om man i en region inte får mer än 20 båtar bör SM flyttas till annan. Se även "Ordföranden har ordet" nr 3/1994.

§ 14 Ansvarsfrågan vid lag-SM diskuterades livligt.

Beslut: Evangemanget skall bära kostna-

derna. Fonden skall i första hand vara en mastfond. TK och styrelsen arbetar vidare med frågan.

Kommentar: En mycket svår fråga. Skall alla i regionen vara med och betala för att några skall få fara till Lag-SM? Den allmänna uppfattningen var att arrangemanget måste täcka sina egna kostnader, dvs året det ekonomiska skyddet för deltagarna. Betyder det att Lag-SM dör sotsdöden?

§ 15 TK-rapport m m.

– fortsatt arbete med anpassning av klassbestämmelserna i överensstämmelse med SSF:s önskemål.

Kommentar: Båt och segel förblir oförändrade. Det är bara sättet att mäta som ändras.

– Kan översta lattan i storseglet göras genomgående? TK utreder.

Kommentar: Toppen är den mest utsatta. En genomgående latta skulle minska slitage mycket.

– Certifikat. Vid utfärdande av certifikat skall mättningsman besiktiga båten och intyga att den överensstämmer med klassbestämmelserna.

Kommentar: Utfärdande av certifikat: Här vill SSF ta över. Vi måste skärpa oss för att kunna behålla den verksamheten.

– Legitimerad/licensierad rodertillverkare bör finnas.

Kommentar: Förvirringen om rodertillverkningen verkar total.

– TK konsulterar konstruktör för belysning av frågor rörande skador på äldre båtar.

Kommentar: Främst frågan om spricka i fören mellan de två skrovhalvorna samt eventuellt behov av maststötta.

– Regionvis registrerade mättningsmän bör finnas. Licens utfärdas av SSF. Anmälan görs centralt genom TK.

– Rekommendation för kontrollmätning i samband med SM skall upprättas.

§ 16 Ordförande Hans Ögren avslutade mötet.

Protokoll ej reviderat.



Göran försäkrar att mjölkdrinkandet var en tillfällighet. Christina tycks ta uttalandet med fattnig.

Medvind – klivsten eller kvarnsten

Vid årsmötet i december redogjorde ordförande Hans Ögren för förbundets ekonomi. En sammanställning kan var och en läsa i höstnumret av Medvind. Räkenskapsåret gav ett överskott på några tusen, alltså en ekonomi i balans. En närmare granskning visar dock något annat.

Produktionskostnaden för Medvind blir innevarande år ungefär 45.000 kronor. Förbundet centralt bär hela kostnaden. Vi har byggt upp ett system där förbundet erhåller 50 % av medlemsavgiften och 50 % går vidare till de fem regionerna. Denna fördelning var relevant under 70- och 80-talen då medlemsantalet var 500 och avgiften 75 kronor och med en kostnad för tidningen på i medeltal 7.000 kronor (35 % av inkomsterna). De senaste åren har medlemsavgiften varit 150 kronor och medlemsantalet 630. Kostnaden för Medvind har stigit till 95 % av förbundets inkomster. Årets underskott kommer lågt räknat att bli 15.000 kronor med en permanentning av högt underskott i framtiden om inget görs.

Skall medlemsavgiften höjas? Varje gång denna fråga väcks på årsmöte gör sig ett antal aktiva till talesmän för en anonym grupp av medlemmar, som sägs lämna förbundet vid en höjning. Skulle inte denna grupp kunna få egna talesmän.

Medvind har i dag en kvalitet som vi vill värna. Tidningen är vårt ansikte utåt, den klivsten vi måste utnyttja för att behålla gamla icke aktiva medlemmar och nå nya medlemmar. Mitt förslag till hur vi skall lösa den ekonomiska situationen är: Höj avgiften till 175 kronor. Dela upp den i en ren medlemsavgift på 125 kronor och en prenumerationsavgift på 50 kronor. Prenumerationsavgiften går oavkortad till förbundet. Regionerna kommer med nuvarande medlemsantal att gå miste om 7–8.000 kronor och förbundet att förstärka kassan med 23–24.000 kronor. Kanske piskan för de små regionerna blir för hård och moroten för saftig för förbundet? Tyck till!

Bengt Anvenius, IF 1506

Sommerferie ved Høga kusten – i den botniske bugt



Norra Balhusviken.

Hvad gør man, hvis man gerne vil sejle i et område, der er for langt væk til at sejle derhen på en 3 ugers ferie.

– Joh, man bytter båd.

Sådan gik det til at familien fra D-178 af Vedbæk til på ferie ved Høga kusten i Sverige.

Det startede i sommeren 1993 ved DM i Vordingborg. Her deltog 7 svenske IF-både og en af dem var Hans Ögren fra Ørnsköldsvik i S-2223. Vi hyggede os sammen, og Hans og Yvonne foreslog, vi skulle prøve at sejle i Høga kusten. Det syntes vi lød spændende.

Men et er, hvad man snakker om, et andet er hvad det bliver til realiteter.

Men så kom tiden, hvor familien skulle planlægge sommerferien 1994, og vi blev enige om, at vores ferie 1994 skulle gå til Ørnsköldsvik, hvor S-2223 var hjemmehørende.

D-178 som har familiebesætningen Martin 13 år, Tanje 15 år, Henrik og Pia. Tanja er ved at være i den alder, hvor man måske ikke har lyst til at holde ferie med mor og far mere, og IF-båten begynder at blive for trang til 2 teenagebørn, så skulle vi allesammen nå at opleve Høga kusten, måtte vi slå til nu.

DM 94 i Nivaa blev afholdt og D-178 familiebesætning deltog. Her deltog 19 svenske både, og heriblandt var selvfølgelig dem fra S-2223. Vi planlagde de nærmere detaljer for ferien i S-2223, og hvordan kysten så ud. Vi var blevet forsynet med kort og beskrivelser over de øer og havne, som Hans og Yvonne syntes var attraktive at besøge. Så vi havde delvis vores sejlplan planlagt hjemmefra.

Ferien startede med, at vi først kørte til Stockholm, hvor vi besøgte familie og fik set Stockholms by og lidt af den Stock-

holmske skærgård by car. Efter en uge i Stockholm kørte vi de 600 km nordpå til Ørnsköldsvik, hvor vi mødte Hans og Yvonne fra S-2223. Båden blev gjort ferieklar, og vi drog ud af Ø-viks fjord mod øen Trysunda. Det er en meget smuk tur ud af fjorden, vinden var svag, solen skinnede og det var 28 gr. C. Herefter lidt mere vind, ingen vind og vind fra alle retninger. Efter 5 timer ankom vi så til Øen Trysunda med et lille fiskerleje, som er et af de få tilbageværende aktive fiskerlejer. Havnen er en naturhavn med en enkel gæstebro, og her var stille og hyggeligt, men der kom turistbåde fra fastlandet til øen med dermed følgende skvalp og uro.

Man følte sig hensat 30–30 år tilbage i tiden. Øen havde vandproblemer og vi måtte benytte de gamle das-toiletter og spare på drikkevandet til sent på aften. Øen blev undersøgt till fods, og næste dag besluttede vi, at sejle videre till Ulveøen, som er stedet på Høga kusten, hvor man mødes.

Vi satte sejlene. S-2223 var udstrustet med storsejls "HOOK", og da storsejlet blev sat, gik HOOKEN i indgreb, og Henrik syntes lige, han ville checke, om han kunne få det ned igen, men ak, storsejlet sad fast, så gode råd var dyre. Vi sejlede tilbage til havnen, og lagde til hvor færgerne normalt lagde til, for der var en kran, som vi måske kunne benytte til at komme i nærheden af mastetopen, hvor storfaldshooken sad fast. Henrik prøvde først at kravle op i masten, men det er svært med storsejl på, så ikke ret meget længere end til et stykke over salingshornene kunne han komme, før kræfterne svigte. Vi fik fat i en lang bådshage og op i kranen sprang Henrik, stående på kranarmspidsen og med den lange bådshage lirkede han så hooken løs, så storsejlet kunne komme ned. Vi fik hurtigt hooken ud af funktion med en

sjækel, så det ikke kunne ske igen. Så gik turen till Ulve-øen.

Ulvøehavnen ligger godt beskyttet i sundet mellem nord og sydøen med en smuk indsejling fra øst. Havnen lå på nordøen. Vi fandt en plads på en brygge i nærheden af havneprovianten. Nord-øen blev undersøgt til fods, op til den gamle lodsudsigt på "Lodsbjerget" (85 mtr højt) og ind i land og op på andre bjerge med smuk udsigt over fjorden. Vi fulgte dyrestier, hvor ikke mange mennesker havde gået før, men fulgte også planlagte joggingstier, der var fint markeret, så man kunne finde vej. Øen har et hotel med en brygge, hvor sejlene kan ligge til, men her var overfyldt. Der var også ej svimmingpool ved hotelbryggen, som børnene kunne bade i.

Fra Ulvøen gik turen till Mjältøen, som er Sveriges højste ø. Den er 236 mtr. høj, Mjältøen er et naturreservat, og har ingen havn, men en dejlig beskyttet naturhavn, kaldet Baggviken. Dens indsejling var en smal rende, og pludselig var man inde i et stort rundt bassin med skov helt ned til vandkanten. Øen blev undersøgt fra enden til anden, og op, på toppen skulle vi også i 35 graders varme. Her var den smukkeste udsigt, man kunne tænke sig over hele kysten og øerne omkring. Jeg glemte at fortælle, at vanddybden på Høga kysten behøvede man ikke tænke på, der var dybt helt ind til kysten, og ca. 50-100 mtr. til havs, selv havnebassinet kan have store dybder, så lange ankerliner er påkrævet. På Mjältøen var vi 2 dage for at nyde solen, vandet og den meget smukke natur.

Derfra gik turen till Norrfällsviken i Omnefjorden. En lang fjord med et lille tidligere fiskerleje i bunden af en fjordarm med en fin Marina, som var gået konkurs.

Næste dag tog vi længere ind i Omnefjorden" til en anden fjordarm "Maaviken", som er en beskyttet vig med resterne efter et gammelt savværksområde i bunden og en fin bro, hvor der tilfældigvis kun lå en anden IF-sejler, som det senere viste sig kom fra Umeå. Det er en smuk naturvig, og havnen tilhørte et plejehjem som modtog havneafgift. Her var 3 Stugaer til rådighed for sejlerne. Faciliteterne her var flotte. Et hus med Køkken, spisesal og en hems med TV til fri benyttelse. Herudover var Bade, vaske og toiletforholdene helt nye og meget fine. Om aften gik vi en tur hen af kysten, hvor vi ville grille ved en fin bålplads med borde stole, en kæmpegrill og udsigt over fjorden samt brænde og grillkul. Vandet var spejlblankt og en smuk solnedgang med 25 grader, ja hvad kan man ønske sig mere.

Herefter sejlede vi næste dag længere ind i fjordens inderste, ind i Ulviken. Vi var nysgerrige, hvordan så der ud, og om der var mulighed for opankring længere inde i bunden af Ulviken. Der var kønt, et lille Østrigs landskap, men ingen opankringsmuligheder med direkte landgang, så turen gik som planlagt til Bönhamn. Bön-



Klar til afgang fra Domsjö.

hamn er et lille tidligere fiskerleje i en dyb naturhavn, og med en turistbåd, der sejler ud til Högbonden. Högbonden er et gammelt fyr, der er lavet om til vandrehjem på toppen af en lille 75 meter høj klippe. Havnen er første stop efter åbent havn, når man kommer syd fra i Bottenhavet, og her var overfyldt med 50 både. Vi skulle proviantere nu, da vi ikke fik noget i Maaviken. Icaen (købmands-butikken) her havde ikke ret meget, og det de havde var temmeligt dyrt, nå fi fik, næsten, hvad vi skulle have.

Kursen gik derfor næste dag til Docksta, som er en by inde på fastlandskysten ved hovedvej E4 helt inde i bunden af Docksta-fjorden, som er en fjordarm længst inde i den lange Ullångersfjord. Her var 32 grader. Vi ville gerne op på det stejle 295 mtr. Høje "Skulebjerg", når vi havde fået provianteret. Men lysten var ikke stor til at vandre flere km. i den varme. Mens Henrik og jeg handlede havde Tanja og Martin i mellemtiden mødt en lokal ung mand, som tilbød dem at køre dem op til Skulebjergets lift, og på den måde fik de unge mennesker set bjerget, som er meget flot og har en skiløp på den anden side. Derimod fik "de gamle" ikke set denna seværdighed.

Det næste vi gerne ville se var "Slåttdalskrevan", en 300 m lang 40 m dyb og 5-10 m bred forkastning, hvor dele af filmen Ronja Røverdatter var blevet optaget. Så vi sejlede til Kälsviken, en langstrakt smal vig lige syd for Skuleskogens nationalpark. Fra Kälsvikens nordside føre en afmærket vandringssti op til forkastningen. På den sydlige side var der klipper og på den anden side sandstrand. Vi ankrede op ud for en klippe, hvor havbunden pludseligt gik lodret op ca. 3 mtr. fra kysten. Bunden var sand med sten, og Martin gik i vandet med forføjningerne. Vi kunne ikke komme helt ind til kysten, så i stedet for byggede Henrik og Martin en bro af sten så vi kunne gå tørskoet i land. Det var et herligt sted, varmt og lækkert, vi soled os, badede og spiste på klippen

med dug, og vi havde det hele for os selv en virkelig herlig eftermiddag og aften. Da det er længe lyst helt heroppe, tænker man ikke på, hvad klokken er, man glemmer tid og sted. Men ved 22-23-tiden kommer de små myg, og man bliver ofte nødt til at krybe ind i båden med byggenet for nedgangen, så man ikke bliver generet af myggene. Da vi lå i en trakt, og hvis vinden vendte, ville vi ikke ligge godt, så vi lagde fortøjningen så langt ud fra land som muligt og rundt om et træ, så vi ikke behøvede andet en at trække tovværket til os. Vi lå godt hele natten, men om morgen vendte vinden så den kom tværs på båden, og vi lå nu ikke godt mere, så vi gled væk fra vores Danske brygge og sejlede mod nord uden at få set "Slåttdalskrevan".

"Norra Balhusviken", blev vores sidste overnatningen inden vi skulle være tilbage i Ø-vik fredag. Også her lå vi ved en klippe med lille bro af sten nedenfor. I øvrigt helt elene i en stille idyllerisk vig.

Selvfolgelig startede den sidste dag om morgenen det med at tordne, lyne og regne, og vi afventede til det holt op med at regne, inden vi tog af sted. Det blev ophold ved 11-tiden, og vi satte kun genuaen, for vi havde ikke mere travlt end vi gerne ville nyde den sidste sejlsad tilbage til Ø-vik. Men inden vi nåede Gullvik, ved indsejlingen til Ø-viks-fjorden, kom der en overordentlig regnskyld drivende mod vinden, så vi fik brug for vores medbragte "havhabitter" den eneste gang i hele den 14 dages lange sejltur. Påklædningen har i de 14 dage kun været shorts, og badebukser, en hel fantastisk sommer.

Ankom fredag den 29. juli 1994 kl 14 til Domsjö ved Ø-vik, hvor båden har sin havneplads.

Alt i alt en virkelig dejlig ferie med solskin fra morgen til aften med let brise og sydlandske temperaturer. Påklædningen var shorts og badetøj, samt en t-shirts for at undgå forbrændning. Med sommeren 1994 kan vi ikke klage på temperaturen, men det siges, at det kan være koldt her på kysten på denne årstid (ultimo juli), specielt om natten, vi har kun oplevet en smule af det, idet luften en enkelt aften føltes som en kold efterårsdag i Danmark. Man får frisk ren luft i lungerne på disse kanter. Natterne er lyse, det bliver næsten ikke mørkt, men kun tusmørke.

Befolkningen er venlige og hjælpsomme, og når man sejler, er man alene og havnene er ofte heller ikke overfyldte med både og mennesker. Selv på skær og i vige, kan man være ensom - hvilket vi syntes var herligt. Faciliteter fra gammeldags das til fine moderne, afhængig af om man var på skær eller i havn og alt er rent og velholdt. Vanddybden er 5-75 mtr. og lang ankerline er påkrævet de fleste steder.

Naturen er meget smuk, høje bjerge med gran og birkeskove, der skal opleves og kan varmt anbefales.

Familien Blomdahl fra D-178

Nordiska IFRA höll sitt årliga möte i Köpenhamn den 11 mars 1995, samtidigt som all världens statsmän träffades i samma stad vid den stora FN-konferensen. Till Segelsällskapet Frems klubbhus lyckades alla representer ta sig efter noggrann säkerhetskontroll. Från svensk sida deltog Hans Ögren och Göran Ejdeling och adjungerad var Marek Janiec. Vidare två norrmän och fyra svenskar. Varje land har två röster.

Inledningsvis rapporterades om tillståndet i respektive land. Det tycks vara så överallt att det totala kappseglingsaktiviteten minskar, men IF-klassen håller ställningarna. Det är till och med så, att tack vare det utländska deltagandet i respektive mästerskap, så har vår klass stärkt sin position med ökat deltagande på senare år!

Vi fick höra att det importerades en och annan IF-båt av senare årsmodell till Norge från Sverige – och även till Danmark. (Priserna tycks vara något högre utomlands.)

Vi informerades om vad som görs av förbund och klubbar i PR-syfte i de olika länderna. I Danmark gör man litet udda vinteraktiviteter, till exempel ordnades en guidad tur på Örløgmuseet en söndag i mars i år. Först studerades hur svenskarna besegrades förr i tiden, sedan åt man gemensam "frukost med mange rätter". Dessutom har man ett antal träffar med föredrag om båtvård, segel och underhåll av IF-båten. Vad som händer i Norge och Sverige rapporteras underhand genom artiklar i Medvind, så det tar vi inte upp här.

Sedan vidtog allvarliga diskussioner om klassregler, samarbete och organisation.

Vad är Nordiska IFRA?

Nordiska IFRA är en samarbetsorganisation för IF-båtförbunden i Sverige, Danmark och Norge med syftet att upprätthålla ensartade klassbestämmelser avsikten är att vi skall kunna delta i kappseglingar i alla länder där man seglar IF-båt. Dessutom är Nordiska IFRA ett forum för samordning av kappseglingstiderna i Norden, så att åtminstone inte mästerskapen kolliderar tidsmässigt.

Nordiska IFRA har tidigare inte haft någon avgörande beslutsfunktion beträffande klassbestämmelserna, utan varje land har i sista hand beslutat själv.

Omarbetning av klassbestämmelserna

På uppmaning av Svenska Seglarförbundet har vi i Sverige nu börjat formulera om IF-båtens klassregler enligt en standardmall, som IYRU har utarbetat. I samband med detta avser vi modernisera

Årsmöte i Nordiska IFRA 1995



Deltagarna i Nordiska IFRAs möte, från vänster Preben Lerche, Göran Ejdeling, Gunnar Høj, Henrik Blomdahl, Jan Peterson, Marek Janiec, Pål Berg, Tor Høningstad och Hans Ögren.



...och damerna som anslöt till kvällens festligheter Pia Dalgård, Pia Blomdahl, Teresia Janiec, Karin Ejdeling, Sidsel Berg, Heidi Petersen och Mette Henningstad.

och precisera reglerna, för våra nuvarande klassbestämmelser härstammar faktiskt från slutet av 1960-talet. Sedan dess har en hel del hänt på materidan och mycket har tillfogats i reglerna, varför de nu är svåröverskådliga. Vidare har IYRU definierat hur vissa mått bör mätas och vad som bör mätas, speciellt gäller detta seglen.

Såväl danskar som norrmän har uttryckt önskemål att dessa "nya" klassregler skall bli helt gemensamma i Norden. Vid diskussionerna i Nordiska IFRA har det rätt stor enighet om detta mål. Avsikten är att vi under 1995 skall ta fram klassregler, som kan godkännas i såväl Sverige som Danmark och Norge. Detta arbete utförs av tekniska kommittén i Sverige, men samråd sker naturligtvis med danskar och norrmän.

Nordiska IFRA skall bli högsta beslutande organ inom IF-klassen

En del av klassreglerna handlar om IF-klassens organisation och var beslut skall tas. För att stadfästa den gemensamma målsättningen att skapa och bibehålla gemensamma klassbestämmelser i Norden beslöts vid årets möte i Köpenhamn

- att Nordiska IFRA skall vara klassens beslutande organ för klassreglerna och
- att beslut om regeländringar skall vara enhälliga.

Detta skall garantera att det inte införs plötsliga ändringar i något enskilda land, utan samtidigt i alla. Svenska Seglarförbundet är och förblir dock överordnade administrativa myndighet.

Även om vi har gemensamma klassregler i Norden, så kan man göra lokala förändringar genom att skriva in det i seglingsföreskrifterna, till exempel så seglar man i Norge utan spinnaker, även på Norska Mästerskapet. Man alla båtars mått och utrustning skall i grunden vara lika.

Mötet i Köpenhamn avslutades i enighetens tecken efter sex timmars intensiva språkövningar.

Så nu jobbar förbundet vidare med nya klassregler, som kan godkännas av Svenska IF-båtförbundets medlemmar i Sverige och av övriga länder. Mer information om detta kommer här i Medvind under hästen -95.

Och så litet fest...

På kvällen fick mötesdeltagarna delta i Dansk IF-klubbs vinterfest med god mat, dryck och dans till en mysig trio som bjöd på allt från tradjazz till kiffle och rock. Vi tackar för gästfriheten!

Göran Ejdeling

Tider för IF-mästerskapen i Norden kommande år

Danmark:

DM 1995 vid Hornbæk, F 30/6-S 2/7.
DM 1996 troligen på sydöstra Sjælland (Prästö i Faxø bugt), samma tid.

Norge:

NM 1995 hos Vestfjordens SF, Oslofjorden F 4/8-S 6/8.
NM 1996, också i Oslofjorden, samma tid.

Sverige:

SM 1995 vid Stenungsund, O 12/7-L 15/7.
SM 1996, troligen i Mönsterås-trakten, i mitten av juli.

Båtmässan, Göteborg 1995

Redan i höstas frågade Per O om jag ville medverka till att ställa ut båten på mässan. Klart jag ville det. Det är ju en ära. Anders Hellman tog kontakt med mässtyret och plats blev lovad till billig penning. Sedan återstod resten. Två veckor innan fick klubben reda på att plats med full masthöjd fick den inte. Det var en besvikelse. På söndagen innan mässan skulle öppna (fredag 3 feb) kom Alf A och Anders H med vaggan, som de lånat av Grefab ute i Björlanda Kile. (Min båt står på bockar.) Det var full snöstorm. På torsdagen skulle Björla Marin, som alltid hjälper mig vid sjösättning, ta båten till mässan. Allt klaffade på kvällen och följande kväll gjordes vårbetet färdigt. Vad skönt! Andra jobbar på min båt! Men utan rigg?! Det såg rumphugget ut. Per O hade en idé. Hans granne Ture Weiman hade en halv mast sedan Tjörn runt för två år sedan. Vi tar den och fixar till! Sagt och gjort. Per hämtade, sågade och målade den röd. Det blev jättebra trots stympningen. Vi var nöjda. Framför allt jag själv som fick båten i ordning.

Mässan började. Många utställare och många besökare. "Iffen" blev fullkomligt nedsprungen. Alla skulle upp och i och titta. Vilket intresse! Tänk om det kunde spegla sig även på kappseglingsbanan. Styrelsen hade gjort upp ett schema över "vakthållningen" Folk frågade om allt från gardiner och pentry till flytt av skotpunkter från lätt bris till kuling. Jag hoppas verkligen klubben har både lust och ork att fortsätta utställandet. Det ger bland annat nya medlemmar och en good will bland övrigt båtfolk.

Mässan i övrigt var roligare än på länge. Ny anda inom båtbranschen. Nya prylar och nya tag. Jag köpte bl a en ny kikare och nya fendrar. Taktik: "Oss utställare emellan." Jag deltog också i Atlantica Cup med radiostyrda segelbåtar. Görkul! Lika spännande som vanlig segling, men tyvärr åkte jag



ur redan vid första seglingen, ty bommen hakade upp sig vid sista märket. Skyll på svagdricka!

När mässan stängde på söndagen monterades allt ned och båten rullades ut ur mässhallen, för att nästa dag forslas hem igen. Allt klaffade. När jag kom hem från Österrike stod båten på plats hemma. Nu, 1 april, är båten sjösatt och riggad. Så tidigt har den aldrig varit i förut. Tack ni i styrelsen som gjorde detta möjligt.

Väl mött på havet
Anders Ewert, IF 222

TEKNISKA KOMMITTÉN

Masten ska stå på rufftaket...

Så står det skrivet i klassreglerna. Men för att detta ska vara möjligt, måste båten vara hel. Vi har fått höra, att några båtar har fått problem. Därför bör man kontrollera följande:

1. Se till att mastskottet inte har lossnat från bordläggningen och taket. Hos en del hårt seglade båtar har det hänt, att mastskottet har börjat lossna. Om så är fallet, plasta fast det med minst fyra lager glasfiberмата. Se efter, hur det var gjort innan och gör likadant.

2. Kontrollera att mastbalken är hel. En del IF-båtar har tyvärr fått mastbalken perforerad av borrhål för genomföring av diverse kablar för topplanterna, VHF, komma-

dio etc. Dålig tätning har inneburit vattenläckage med påföljande delaminering och röta i mastbalken, som består av cirka 10 tvärställda och hoplimmande marinplywoodskivor. Om du märker, att hela taket börjar svikta, kan detta vara tecken på ovanstående problem. I så fall finns ingen annan utväg än att tillverka en ny mastbalk. Arbeta inifrån. Ta bort den gamla och plasta fast den nyttillverkade. Och kom ihåg, att klassreglerna inte tillåter någon maststötta i ruffen!

3. Har du en Seldénrigg ska du vara observant på, att mastbeslaget på rufftaket lätt kan deformeras av mastens kompression. Beslaget är felkonstruerat, eftersom T-profilen har ett stort spår i överkanten. Detta spår förstör profilens förmåga att ta upp böjande moment. Därför böjer sig profilen i långskeppsled och deformerar därmed rufftaket under masten. Problemet kan hjälpligt fixas genom att man lägger en

tjock stålplåt under beslaget på rufftaket. Använder du flera tunna plåtar, måste du limma ihop dem för att uppnå samma böjstyvhet som en enda tjock. Du måste även tänka på, att mätbanden på masten har kommit litet högre upp och kanske har hamnat utanför tillåtna toleranser. I så fall måste du flytta mätbanden, så att de stämmer med måtten i klassreglerna

4. När riggen ansätts, är det vanligt, att skrovsidorna buktar in i höjd med röstjärnen. Detta har inte visat sig ha någon betydelse för hållfastheten. Men om du trots allt är orolig och vill förstärka båten, så kan du göra det med s.k. knän. Dessa måste dock utföras i överensstämmelse med ritning nr 1965:1, som finns bifogad längst bak i gällande klassregler. Annars får du ingen klassad IF-båt.

Marek, SSIF och tekniska kommittén

Underhåll av IF-BÅTEN

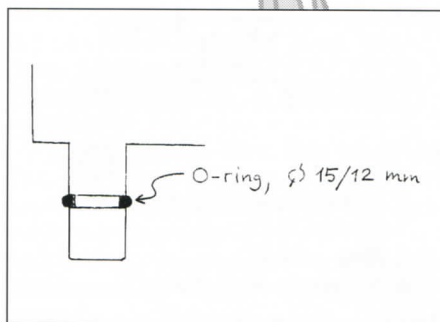
IF-båtarna börjar nu bli 20–25 år gamla och båtarna har skötts på de mest skiftande sätt. Det finns båtar som ser ut som nya och det finns båtar som har tappat all finish. Men vi i förbundet har inte hört talas om några havererade båtar – ännu, vilket nog beror på att båten har en mycket solid och säker grundkonstruktion. Men visst finns det mindre bra detaljer och visst finns det båtar som behöver repareras.

Vi i TK har som målsättning att hjälpa IF-ägare att bibehålla sina båtar i sjödugligt skick och att se till att de fortfarande kan kappsegla som entypsåbåtar. Vi kommer därför här i Medvind att publicera material om reparationer och liknande. Har Du lust att berätta om Dina erfarenheter i något speciellt avseende – kontakta Marek Janiec eller Göran Ejdeling.

Som en hjälp till nyblivna IF-båtagare ger vi här en checklista över vad Du bör kolla på Din båt:

1. Röstjärnen till undervanten kan gå av efter utmattning – byt!
2. Kolla att rodet är helt, speciellt vid översta fästet. Det är väldigt smalt just där och kan knäckas vid kollisioner.

Se också till att byta O-ringarna på rodrets tappar. På båtar av årsmodell ca 1971 och senare finns ett spår på tappen där det skall sitta en O-ring, som ger ett roder utan glapp och som förhindrar slitage på metallen.



3. Storskotskenan har ibland varit fastsatt med alltför korta träskruvar. Balken kan ha ruttnat och spruckit. – Byt till genomgående skruv och kolla balkens kondition.
4. Spricka i förstäven. Från vattenlinjen och ca 1 m neråt kan en spricka mellan skrovhalvorna uppstå. Den syns alltså från utsidan och är vanligtvis inte genomgående. Skrovhalvorna är plastade ihop på insidan och rörelser i förskjeppet har givit en spricka i det gelcoatspackel som lagts i från utsidan. Gäller speciellt båtar som seglats mycket i grov sjö. Detta är ett komplicerat problem och vi återkommer se-

nare med utförlig reparationsbeskrivning.

5. Självlänsarna. Alla skrovgenomföringar bör naturligtvis kollas. IF-båten har ursprungligen bara två genomföringar, försedda med ventiler. Kontrollera att avstängningsventilerna fungerar. Använd 5-56 om de kärvar och var försiktig. Vill det sig illa kan de gå av och då får du göra som Anders Hellman beskrivit i en särskild artikel i detta nummer. Kontrollera plastslangen också. Det kan vara säkrast att byta ut den.
6. Inredningen sitter löst. På fabriken använde de tyvärr små träskruvar av mäsing för att fästa inredningen vid skrovet. Skruvarna har i många fall gått av. – Använd något grövre rostfri plåtskruv, som sättes i nya hål. Var bara försiktig och borra inte igenom bordläggningen.
7. Tänk på att alltid täta hål i däck med marin silikon eller dylikt. Däcket innehåller förstävningar av marinplywood, som kan ruttna om vatten tränger in. Om Du inte vet hur allt är tätat – lossa alla beslag och lägg dit nytt tätningsmedel!
8. Bommens fäste i masten. Oftast löper bomhalsen på en skena på maskin. Skenan sitter ibland löst. Borra ur befintliga popnitar, flytta skenan ett par cm i höjdlid och sätt fast med nya (stora) popnitar. Kolla också att det finns ett stopp på skenan, som hindrar bommen att sänkas nedanför det svar-ta måtmärket.

Kolla dina självlänsventiler!

IF-båten är som standard försedd med skjutventiler för avstängning av självlänsarna. Eftersom båtarna börjar bli litet till åren kan det vara dags att kontrollera funktionen på dessa ventiler. Ett vanligt problem är att ventilerna kärvar fast och inte går att stänga. Vilka konsekvenser detta kan medföra vid ett eventuellt slangbrott kan man lätt föreställa sig. Det är nog inte alla som är beredda att riskera livet genom att kravla sig in i ett kölsvin fyllt med vatten och semesterpackning när båten riskerar att sjunka.

På min båt har jag haft som vana att öppna och stänga ventilerna ett par gånger varje år för att kontrollera funktionen. Att tiden var mogen för byte upptäckte jag när plötsligt ventilspindeln på ena ventilen gick rätt av. Beväpnad med rörtång och bågfil kravlade jag in i kölsvinet för att se vad som måste göras. Att lossa ventilerna från bordgenomföringarna visade sig vara en omöjlig uppgift och jag fick i stället säga av genomföringarna och skruva ur dessa ur skrovet. Likaså var slangstosen omöjlig att lossa från ventilerna och slangklämmorna som inte var av rostfri typ fick sägas loss. Ett byte av alla rördelar i självlänsarna blev alltså nödvändigt.

Nya bordgenomföringar av försänkt typ monterades (psykologiskt bra vid kappsegling) och mellan genomföring och skrov tätades med sikaflex. I stället för de

gamla skjutventilerna monterades nya kulventiler. Fördelen med kulventiler är framför allt att de går fortare att stänga och att de inte kärvar så lätt. Eftersom spindeln på en kulventil är kortare än på en skjutventil så måste förlängningarna som möjliggör stängning av ventilerna från ruffen förlängas i motsvarande grad. Jag sågade av förlängningarna och skarvade med en bit mässingsstång. Spaken till kulventilerna kan sedan monteras i ändan på förlängningarna där rattarna till de gamla ventilerna satt. Spaken monteras i rätt position för öppet resp stängt läge på ventilen. Alla gängor mellan rördelar tätades med gängtejp. Slangarna till självlänsarna skall vara av typ armerad plastslang. Originalslangarna på IF-båten är inte av rätt kvalitet och bör bytas. Montera sedan rostfria slangklämmor.

Att alla skrovgenomföringar, slangar och ventiler fungerar riktigt är en säkerhetsdetalj som man inte bör slarva med. Enligt jantelagen inträffar slangbrott eller lossnande slangar vid absolut fel tillfälle och då är det tryggt att ha avstängningsventiler som fungerar.

Anders Hellman, IF 2447

