

Medvind

Nr 2 2017

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

GYS PÅ SUNDET
VEJEN TIL DM
BOTTENTVÄTTA ISTÄLLET
FÖR BOTTENMÅLA



REDAKTION

MEDVIND

S:T LAURENTIIG. 10 A
222 21 LUND

ANSVARIG UTGIVARE

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

REDAKTÖR

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

LAYOUT

KAJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK

EXAKTAPRINTING

PAPPER

EDIXION

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:

PER OSVALDS



INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET	3
FORMANEN HAR ORDET	4
ÅTTE KJAPPE I LENS.	5
IF-KLUBBENS GENERALFORSAMLING.	6
TRIMKURS.	7
DM FOR IF-BÅDE I PRÆSTØ.	8
IF-BÅTFÖRBUNDETS ÅRSMÖTE.	8
NYA SRS-TAL.	9
GYS PÅ SUNDET...	10
NY SEILSESONG.	11
VEJEN TIL DM.	12
FIFTY YEAR OLD LADY STEALS THE SHOW	14
NYA SKRUVAR TILL RODERPLÅTARNA	15
IF-BÅTENS HISTORIA.	16
BYTE AV O-RINGAR	17
BOTTENTVÄTTA ISTÄLLET FÖR BOTTENMÅLA . .	18
SJÄLVLÄNSVENTILER	19
IF-BÅTKLUBBARNAS	20
BÅTMÄSSAN I ÄLV SJÖ.	22
VÄLKOMMEN TILL SM 2017	24

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

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

VICE ORDFÖRANDE

LARS GRADEN
MOBIL: 07005 - 454694
POSTLG@HOTMAIL.COM

KASSÖR

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

SEKRETERARE

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

BOTTENHAVET

CLAS TJÄDER
MOBIL: 0702-27 74 51
CLAS.TJADER@NORRSKOG.SE

OSTKUSTEN

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

SYDKUSTEN

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

VÄSTKUSTEN

FREDRIK HANSSON
MOBIL: 0763-98 88 63
FREDRIK.HANSSONSMAIL@GMAIL.COM

REDAKTÖR MEDVIND

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

WEBMASTER

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

TEKNISK ANSVARIG

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

NORSK IF-BÅTKLUBB

MORTEN MERO
ENGERJORDET 12
NO - 1365 BLOMMENHOLM
TEL: +47 9507 3714
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK

NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 78
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET

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

WWW.IF-BOOT.DE

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

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND**TYSKLAND**

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

HOLLAND

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

ENGLAND


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

AUSTRALIEN

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

Ordföranden

HAR ORDET

 DEN NÄRMEST GÅNGNA TIDEN i förbundet har präglats av firandet av IF-båtens 50-årsjubileum. Vi har satsat både ekonomiska och personella resurser för att vår jubileumsutställning på båtmässan "Allt för sjön" skulle bli framgångsrik. Där, tillsammans med andra klassiska båtar, stod IF-båten "Pryda Mari" utställd till alla mässbesökarens beskådande med sina blanka fribord och släta kappseglingsbotten. Under alla utställningsdagarna fanns där personal från IF-båtförbundet som kunde ta hand om besökarna och hjälpa dem med information och tips. Det fanns mycket skriftligt material att dela ut i form av särtryck, leaflets, äldre utgåvor av Medvind och mycket annat. Ett stort tack till alla som ställde upp!

Under de två dagar jag själv stod i monter fick jag uppleva hur välkänd vår kära IF-båt är i Seglarsverige. IF-båten är helt enkelt ett välkänt begrepp. Nästan alla som passerade förbi, verkade ha en relation till båten på något sätt. Många ägde en och många hade ägt en IF tidigare och funderade på att skaffa en igen. Man hade haft föräldrar med IF-båt och seglat med den när man fortfarande bodde hemma. Man hade hört talas om båten via vänner och be-

kanta. Man hade haft en sambo som hade IF-båt. Det fanns sådana som gick i båtköpartankar och höll IF-en som en stark kandidat vid kommande båtköp. Och glädjande för oss litet äldre fanns även många ungdomar som var intresserade att skaffa IF.


IF-båtens jubileum har även firats på andra ställen. Bland annat ställdes en båt ut på årets Amsterdam Boat Show. Den ställdes ut till försäljning och fick snabbt en ny och glad ägare. Se en särskild artikel om detta i tidningen.

Ingen vet ännu hur länge en IF-båt kan segla. Hundra år borde inte vara någon omöjlighet. Det hade varit häftigt att få segla en hundra år gammal IF. Men det nöjet får vi, som är redan till åren komna, delegera till kommande generationer.



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

SHORT IN ENGLISH

 THE CLOSEST PAST TIME for the Association has been the engagement in the 50th anniversary of the IF-boat. There has been invested both financial and human resources to ensure that our anniversary exhibition at the "Allt för Sjön" Boat Fair would be successful. There, among other classic boats, the IF-boat "Pryda Mari" was exhibited with its white shiny freeboards and dark and smooth race underwater surface. During all exhibition days, there were staff from the IF-Boat Association who could take care of visitors and help them with information and tips. A Great Thank You to all who stood up!

During the two days I was standing in the monter myself, I experienced how well-known our Dear IF-boat is among the Sailors community of Sweden. The IF-boat is

simply a well known concept. Almost all who passed by seemed to have a relation to the IF-boat in some way.

The anniversary of the IF boat has also been celebrated elsewhere. Among others, an IF was exhibited on this year's Amsterdam Boat Show. It was put for sale and quickly got a new and happy owner. See a special article about this in this magazine.

Nobody knows how long an IF-boat can sail. One hundred years should not be impossible. It could have been cool to sail a hundred years old IF. But this future and pleasant happening is not for oldies. It will be delegated to future generations.

MAREK JANIEC, PRESIDENT

Formannen

HAR ORDET



🌀 **DET ER ALLTID LITT SPENNENDE** å overta ett verv, men å overta formannsvervet i IFklubben er bare trivelig og en glede! Både fordi det alltid har vært et meget godt samarbeid i styret og det er så mange trivelige og positive medlemmer!

2017 blir et år hvor det skjer mye – IF'ens 50 års jubileum, nytt opplegg for Færder'n og mulige endringer i opplegget for NM. For å markere jubileet vurderer styret å gjøre NM festen til en skikkelig jubileumsfest for alle medlemmer og vi håper dette kan være noe alle ønsker å være med på! KNS har vært meget imøtekommende og vi får en veldig bra plassering i Tønsberg – med "egen" brygge hvor vi kan samles og med middag på samme måte som vi tradisjonelt har hatt i Horten. Så bli med å sett farge på byen!

Seiling har alltid vært noe jeg har hatt et sterkt forhold til og som har gitt meg mye glede. IF-klubbens overordnede formål er å formidle denne gleden til alle medlemmer. Dette prøver vi å gjøre med forskjellige aktiviteter både av teknisk og «faglig» art så vel som sosialt slik at alle kan ta del i de erfaringene som ligger i medlemsmassen. Et nytt

år er alltid utfordrende og det klubben har størst fokus på er å få så mange medlemmer som mulig ut på sjøen og delta i våre arrangementer. Det er god deltagelse i IF serien (onsdagsseilasene) med rundt 25 båter, men jeg hadde gjerne sett at det var enda flere! If serien gir god trening og mulighet til å bli bedre kjent med båten og dermed sikrere i håndteringen av den - så ta sjansen og meld deg på! Og kanskje kan vi da få deltagerrekord i Færder'n og også i NM i jubileumsåret?

Gleder meg til å se dere på fjorden – både i regattaer og på tur!



Morten Mero, formann
Norsk IF-båtklubb

ÅTTE KJAPPE I LENS

🌀 Noen markerer seg mer enn andre i IF – både på banen så vel som i klubbens administrasjon! I flere år har Robert tatt godt for seg av premiene og vært en inspirasjon for de andre seilerne. Med sitt gode humør og positive innstilling har han villig delt av erfaringer og tips om trimming.

Selv om han har gått ut av styret og overlatt roret der til andre er han fremdeles aktiv i klassen og holder stødig kurs mot fremtidige seilaser og vil nok fortsatt forsyne seg godt av premiebordet! Det er med stor glede vi har fått hans betraktninger i dette uformelle intervjuet.

Hvor gammel var du da du begynte å seile?

Tror jeg var rundt 10 år da jeg første gang seilte en flipperjolle hos en kamerat. Var mye bading og moro.

Hvorfor seiler du IF?

Morsomt å seile entypeklasse og så er det så mange hyggelige konkurrenter.

Hva er det beste og verste med IF'en?

Det beste er at båten tåler alle slags vær, er enkel å håndtere og man kan konkurrere på regattabanen uten at man måtte bli økonomisk. Det verste er vel at den trenger en del vind før den flytter seg og at den er treg å slå med.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Hvis jeg får kalle det en ting så må det være forpiggen. Deilig å ligge der å høre klukkingen fra sjøen.

Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Mange gode opplevelser, men det å runde først på Medfjord i Færder'n er en god følelse.

Verste opplevelse er vel når mannskapet får bommen i hodet, noe som har skjedd titt og ofte.

Hva synes du om IF-miljøet?

Miljøet i klubben er enestående. Medlemmene byr mye på seg selv og er raus med å dele erfaringer.

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

Startene, veivalg og maks båtfart er vel tre områder jeg hvert år fokuserer på.

Har du IF-båt om 5 år?

Ja. Har hatt min i 41 år nå så ser ikke helt hvorfor ikke.



NOR 128

Navn: Robert Bay

IF-eier siden: 1976

Deltatt i følgende regattaer i 2016: IFserien og NM

Fast mannskap: Kristen Erik Thorp

FORMANDENS BERETNING FRA GENERALFORSAMLINGEN I SGS' KLUBHUS

🍁 Velkommen til IF- Klubbens generalforsamling i SGS's klubhus. Det er jo ikke første gang vi låner klubhuset. Vi har haft adskillige stævner og møder her. Tusind tak til SGS.

BESTYRELSEN

Ved sidste års generalforsamling blev Magnus valgt ind i bestyrelsen. Magnus har siden knoklet med hjemmesiden ind imellem godt hjulpet af Arvid. Tak for dette. Uanset mange timers arbejde er det endnu ikke lykkedes os at få hjemmesiden til at fungere 100%. Vi har derfor valgt at søge eksternt hjælp. Begrundelsen er, at ingen i bestyrelsen har den viden og den tid, der skal til for at få løst udfordringerne. I denne forbindelse er det vigtigt at sige, at vi har brug for mere arbejdskraft. Med nye medlemmer vil der også fremkomme nye ideer. Ved sidste generalforsamling kom enkelte medlemmer med udsagn/tilsagn om evt. hjælp til bestyrelsesarbejdet, de kunne efterfølgende kontakte os.

VI HAR ENDNU IKKE HØRT NOGET

På grund af manglende fornyelse har der ikke været den store revolution i bestyrelsens arbejde. Vi fortsatte derfor den sædvanlige mødeaktivitet -5 møder om året. Økonomien følges på hvert møde, således at vi altid har styr på situationen. Et resultat af dette er blandt andet, at der ikke er gratis middag før generalforsamlingen. Det blev simpelthen for dyrt - og for mange gik inden generalforsamlingen.

Vi har i år udsendt 116 breve med indkaldelse til generalforsamling med vedlagt girokort. Vi har efterfølgende måtte udsende 43 rykkere, hvilket gav os lidt bange anelser. De viste sig dog at være ubegrundede. Sidste år var vi 106 medlemmer på dette tidspunkt, 20 nye og 8 udmeldinger i løbet af året. I dag er vi 109 medlemmer, ikke så tosset, men stadig plads til flere medlemmer!

Nye initiativer er ønskelige, altså igen en mulighed for at give en hjælpende hånd. Udgiften til de mange girokort, porto, og særligt de efterfølgende rykkere, har ført til bestyrelsens beslutning om, at opkrævning af kontingent og indkaldelse til generalforsamling fremtidigt vil ske digitalt.

Dette betyder, at Kay er gået i gang med et større kontrolarbejde af jeres E-mail, adresser og tlf. numre.

Bestyrelsen glæder sig over, at 2 i Sverige indkøbte både skal måles og klasseres her i foråret, hvilket forhåbentlig betyder et par nye deltagere til kapsejlad.

DM 2016

Bestyrelsen og flere kapsejlere havde set frem til, at vi kunne få et rigtigt godt DM sammen med Spækhuggerne i Sundet. Vi havde et godt stævne, men desværre var der ikke nok tilmeldte både.

Det er ærgerligt både for deltagerne og især for den ar-

rangerende klub.

Danmarksmester 2016 blev D 69 Admiralinden, Nr. 2 D 266 Koala, Nr. 3 D 34 Solveig (Slam). Tillykke.

I forbindelse med vort DM havde vi igen fået flotte præmier af SLAM og Tempo Både, tusind tak for dette.

Bestyrelsen håber, at dette også kan gentages i år.

DM 2017

DM i år foregår i Præstø 17. til 19. august.

Efter forslag fra nogle af kapsejlerne skal der kun sejles fredag og lørdag. Bestyrelsen og Præstø Sejlklub ønsker at have tilmeldingerne i god tid, således at vi ved, om der bliver et DM eller ej. Stævnet er kun for IF-ere. På nuværende tidspunkt har 16 både vist interesse for at deltage. Vi har god kontakt med arrangøren, og alt i alt lader det til, at det kan blive et godt stævne. Så se at få jer meldt til, når indbydelsen kommer. Husk også at få ordnet jeres klassebevis hos DS.

DM 2018 er endnu ikke på tegnebordet på grund af for ringe deltagelse ved de sidste års DM'er. Der er dog en føler ude om arrangement i det sydlige Øresund.

VINTERARRANGEMENT

I år var der besøg på Mosede Fortet, som er blevet renoveret og indrettet som museum om tiden 1914-1918. 1. Verdenskrig. Vi havde arrangeret egen rundvisning med plads til 16 personer pr. tur. Vi blev de 16, og som sædvanligt gik tiden hurtigt. Efterfølgende var der frokost her i klubhuset med indkøbt smørrebrød, kaffe og Niels Fjøs' hjemmebagte kage.

Snakken omkring bordet gik godt, og igen gik tiden hurtigt.

IFRA 2017

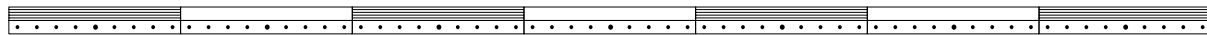
Mødet fandt sted lørdag d.18 marts som sædvanligt i Göteborg. Kay og jeg deltog.

På mødet diskuteredes ændring af klasseregler. Sverige foreslog ændring af regel G.2.3. Til at sejlpinde må sidde i sejlet ved måling og certificering. Dette er ikke måden i følge ISAF regler. Dansk Sejlunion ser positivt på forslaget, men er af den opfattelse, at der skal en yderligere kommentar til, således at måling er entydig. Forslaget blev udsat til næste år, således at vi alle kunne undersøge yderligere detaljer.

Yderligere taltes om indkøb af bannere, til montering på forstag med reklame for IF-båd og IF-klub. Bannerne har en størrelse på ca. 1 x 3 meter og vil koste ca. 200 kr. pr. stk.

IF-klubben i Norge har 90 medlemmer, hvilket er ret stabilt. Der en del yngre medlemmer. Klubben har flere stævner, som samler et pænt deltagerantal. Aktiviteterne er koncentreret i Oslo Fjord og omfatter både distance- og banesejladser.

Sverige har 442 medlemmer, men oplever en svag nedgang hvert år.



Den største aktivitet er på østkysten. Der blev udstillet 2 IF-ere på bådudstillingen, og der blev uddelt forskellige tryksager. Udstillingen var velbesøgt, men mange havde dog haft IF-er, havde sejlet IF-er eller kendte allerede båden.

Vores fællesblad Medvind udkommer 2 gange om året i Danmark og Norge, i Sverige 4. De 2 mere i Sverige er mere i form af "løsblade".

Grunden til dette er postregler i Sverige, som bevirker en særlig billig porto, som derved kommer os alle til gode. Der vil blive en lille prisstigning på redigering på kommende numre.

Til slut vil jeg gerne endnu engang kraftigt opfordre til en forøgelse af bestyrelsens medlemstal. Der er masser af muligheder for en øget og forbedret aktivitet. Vi har ikke givet op, men 3 ud af 4 har stort set været aktive i alle de år der har været sejlet IF-ere i Danmark.

Til slut skal det endnu engang nævnes, at det i år er 50 år siden den første IF-er blev søsat i Langedrag (Gøteborg). Bestyrelsen har ingen ideer til festligholdelse af dette jubilæum, men har, som det senere vil ses sat lidt penge af på budgettet. Det ville være rart hvis vi kunne finde lejlighed til at markere dette. I Tyskland markeres det ved et træf i Lemkenhafen. Her har mange tyske IF-sejlere allerede meldt deres ankomst. Mere om dette senere.



Niels Flandrup, formand
Dansk IF-båtklubb

TRIMKURS

UNDER VÅREN HAR VIF ARRANGERAT EN TRIMKURS för IF-seglare. Vid föransmälningen var det 25 personer anmälda, långt fler än vad vi vågat hoppas på. Det var nästan så att vi undrade om lokalen skulle räcka till. Väl på kursen var det mellan 15 och 17 deltagare. Kursen var ursprungligen tänkt att hållas på tre kvällar men vi insåg snart att vi behövde ytterligare ett tillfälle för att få med lite om spinnakersegling också.

Det första kurstillfället ägnades åt vad man behöver göra med båten och grundtrim av riggen. Det viktigaste på båten är en slät botten och då framförallt den främre tredjedelen. Vad gäller grundtrimmet så skall masten lutas bakåt så att lodlinjen från storfällstrissan kommer 20-40 cm bakom masten mätt längs bommen och masten skall krumma upp till 4 cm beroende på hur storseglet är sytt. Den andra timmen vid detta tillfälle pratade vi om hur segel fungerar. Det bildas ett undertryck på läsidan och ett övertryck på lovartsidan av seglet som suger och trycker båten framåt. Framför ett segel svänger vinden förut mot lä på grund av undertrycket på seglets läsida, seglet skapar sitt egna lyft, det kallas ofta upwash. Slutligen samverkar storseglet och ge-

nuan så att storseglet förstärker genuans upwash och genuan försämrar faktiskt storseglet men summan av de båda blir bättre än var och en är för sig själv. Det är denna effekt som gör att farten sitter i genuan och höjden i storseglets akterlik. Låter som omvända världen men min erfarenhet säger samma sak.

Andra kurstillfället pratade vi mellanvind. Kort kan man säga att genuans skotpunkt och skotspänning trimmas så att alla tellisarna lyfter samtidigt när rorsman lovar. Storskotet trimmas så att tellen vid toppattan viker in bakom seglet ibland och sedan justerar man vagnen så att bommen kommer nära båtens centrumlinje.

Vid tredje kurstillfället pratade vi lättvind och hårdvind. I lättvind skall man tänka fart, fart och fart. Genuan skall skotas lös och rund, så att mitten av underliket ligger upp emot 10 cm utanför relingen. Storseglet skotas också löst så att den tvistar och bommen kan släppas ned något från mitten. Vagnen behöver man ofta dra högt upp i lovart för att få rätt twist.

I hårdvind skall man dra mycket i cunningham, bomuthal, häckstag och skot. Seglen skall trimmas plana. Genuan skall vara platt i foten och twistas

för att minska den krängande kraften. Storseglet kan man återigen släppa ned från mitten och toppen kan gärna twista ut för att minska krängningen. I hårdvind är det viktigt att inte gå för lågt på kryssen. Man kan gärna ha lite inslag i genuan. Går man för lågt trycker genuan ner fören och båten blir fallgirig. Detta är inte bra, tryck ner rodret i lä och lova tills båten är i balans. Givetvis får man inte gå för högt så att båten stannar, hårdvind är en svår balansgång.

Sista kurstillfället pratade vi spinnakertrim och besättningsarbete. Spinnakertrimmar man främst med bommens vinkel och bommens höjd. Bommens vinkel trimmas vinkelrätt mot vinden och höjden så att båda hornen är lika höga. Gott besättningsarbete är svårt att skriva kort om men försök dela på sysslorna och träna, massor av korta banor med mycket manövrar så håller man värmen på köpet.

Nu återstår bara en avslutningsfest och en genomgång på vattnet i slutet av maj.

Segla fort i sommar.

FREDRIK HANSSON, IF 507

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDETS ÅRSMÖTE

Som vanligt under de senaste åren höll vi årsmötet i januari i klubbhuset hos SS Gäddviken i Nacka. Elva medlemmar hade mött upp personligen. Styrelsen var denna gång inte i majoritet. Dessutom hade 35 medlemmar förhandsröstat med e-brev eller vanligt brev.

🌐 Förutom de formella frågorna enligt kallelsen, som brukar gå snabbt att behandla, var det två tunga frågor på dagordningen. Den första handlade om planering inför IF-båtens 50-årsjubileum och därtill tillhörande utställning av "Pryda Mari" på båtmässan "Allt för Sjön".

Den andra handlade om årets SM på Ekerö/Rastaholm.

Budgeten för utställningen fastställdes till SEK 30 000 kr och det beslutades att IF-båtförbundet skulle stå för 50 % av kostnaderna, OIF för 25 % och SSIF och VIF 12,5 % vardera. Dessutom skulle funktionärer från OIF leda hela projektet. Övriga regioner skulle bidra med bemanning, foton, videofilmer med mera.

Vad gäller SM på Rastaholm gavs först litet allmän information kring arrangemanget. Därefter blev det en lång diskussion kring de nya reglerna om toa ombord och toatömning mot bakgrund av att Mälaren är vattentäkt för en

stor del av Sveriges befolkning. Enligt Transportstyrelsens tolkning av sina egna regler är en hink inte att betrakta som toalett, och därför skulle man kanske få tömma den överbord oberoende innehåll. Men för att kunna säga att det ändå inte är tillåtet, hänvisar man till en allmän nedskräpningsparagraf i Miljöbalken från mitten av 1990-talet. I så fall är detta inget nytt utan arrangören torde i så fall vara ansvarig och ska se till att det inte blir någon betydande miljöpåverkan i samband med arrangemanget. För att avsluta debatten på ett positivt sätt beslöt man att IF-båtförbundet skulle se till att en hink med lock skulle delas ut i samband med registreringen, vars (ringa) kostnad skulle kunna inkluderas i anmälningsavgiften. Eventuellt kanske man kan hitta en sponsor som skulle kunna sätta sin logga på hinkarna.

Samtidigt lämnade Stefan Lillieborg in en motion angående ändring av klassreglerna till nästa års förbundsmöte, så att man skulle inkludera en hink med lock i den obligatoriska utrustningen. De flesta har nog redan en hink ombord eftersom det är ett tvingande alternativ till länsypump som sällan finns monterad i en IF-båt. I så fall tillkommer egentligen bara locket.

MAREK JANIEC, ORDFÖRANDE I IF-BÅTFÖRBUNDET

DM 2017 FOR IF-BÅDE I PRÆSTØ: FJORDEN GIVER OPTIMALE BETINGELSER

🌐 Oven på sidste års DM-skuffelse i Svanemøllen med kun 9 tilmeldte både håber jeg og den øvrige bestyrelse på, at dette års mesterskab bliver med mindst 15 deltagende både. Hvorfor lige 15? Jo, for det er betingelsen for, at Dansk Sejlunion kan godkende stævnet som et officielt DM under unionen. I modsat fald bliver det et klasseesterskab. Og hvis vi to år i træk ikke kan stille det nødvendige antal, vil IF'eren miste sin DM-status, som den har haft i mange år. Det er jo trist - og så i et jubilæumsår.

Lad os derfor håbe, det ikke sker, og i skrivende stund (ultimo april) har da også mere end 15 tilkendegivet, at de ønsker at deltage, og det kan jeg godt forstå. Præstø Fjord er en perle, hvad sejlads angår. Her er man på smult vand, selv om det blæser hårdt. Her er ingen strøm, og man kan nemt fortabe sig i hejrekolonien ude til styrbord, for smukt er der. Jeg taler af erfaring, for jeg har været med alle de gange, fjorden og byen har været ramme om et IF-DM. Især den første gang husker jeg, fordi den bød på noget af en overraskelse. Samtlige bådbesætninger, og dengang var vi ca. 30, dvs. omkring 100 mennesker, blev budt velkommen af byens borgmester - med kæde og det hele. Det fore-



gik på rådhuset, og var en festlig optakt til stævnet. Jo, der var schwung over det. Måske sker det også denne gang, for båden har jo 50-års jubilæum. I hvert fald vil vi forsøge at markere jubilæet under en eller anden form om torsdagen, hvor der jo hyggesejles mere end de to næste dage.

Når dette læses er tilmeldingsfristen for længst overskredet. Jeg krydser fingre for, at solen vil skinne over fjorden og deltagerne, og at vi er både nok til, at vi kan stævne mod Præstø i august.

BO GARNY (DEN 65)

GENERALFORSAMLING 2017 I SEJLKLUBBEN GREVE STRAND

Det blev en livlig generalforsamling med god stemning, god mad og gode drøftelserne om bl.a. den digitale fremtid (hjemmesiden) for klubben.

🍷 19 medlemmer med gæster, i alt ca. 30 personer, havde indfundet sig i klubhuset, hvor Allan Jensen (D 36), stod i køkkenet og rørte i de store gryder og hev stege ud af ovnen. Det var et nyt koncept, som bestyrelsen prøvede i år, hvor deltagerne selv skulle betale. Og god mad for en halvtredser kunne ingen have noget imod, så der var ingen sure miner.

”Fra skrot til slot” Da det var slut med at knase de sprøde svær fra stegen, kom et foredrag af Magnus Reitzel (D 109) om det at bruge en hulens masse timer på at renovere sin IF'er. Han var glad for resultatet, og han ledsagede sine ord med en fin billedserie. Man kunne godt, med et lån fra en fjernsynsudsendelse, kalde foredraget for ”fra skrot til slot”. Der var god spørgelyst fra forsamlingen, og Magnus havde svar på rede hånd. Velfortjente klap til ham. Der fulgte så en god halv times pause inden generalforsamlingen kunne begynde. Den er godt givet ud, viser det sig altid, for der er behov for at få udvekslet erfaringer om stort og småt i forbindelse med det kære skiv.

Generalforsamlingen Det officielle referat kan læses på klubbens hjemmeside, så her følger et resume. Preben Lerche (D 69) blev valgt til at styre generalforsamlingen,

og han gav derefter formanden, Niels Flandrup (D 286), ordet. Der var en del spørgsmål til hans beretning især om formaliteter i forbindelse med DM i Præstø. Formanden håbede, at vi blev 15 både eller mere på fjorden, hvor forholdene for kapsejlad ikke fås bedre.

Regnskab Kassereren, Bo Garny (D 65), kunne oplyse, at klubben dags dato havde 109 medlemmer. Heraf var 5 Marieholm 26-ejere og 10 var gaster eller såkaldte venner. Medlemstallet lå ret stabilt, og ville i årets løb erfaringsmæssigt nå op på små 120, kunne han fortælle. Regnskabet blev godkendt.

Valg Kay Nylander (D 283) og Kassereren blev genvalgt samt to nye medlemmer, Bjarne Pedersen (D 254) og Claus Eskildsen (D 9). Vi fik også ny revisor, Frank Have (gast på D 286).

Budget Budgettet gav anledning til stor talelyst fra forsamlingen. Først fortalte kassereren, at man i bestyrelsen havde besluttet fremover at opkræve kontingent via mail. Klubben kunne her spare ca. 2.000 kr. i porto og giroblanketter. Det var der almindelig tilfredshed med. Herefter fulgte en lang drøftelse af vor hjemmeside. Konklusionen blev, at vi måtte have professionel hjælp til en ny opsætning, og til det godkendte forsamlingen et beløb på 6.000 kr., som ville blive taget af klubbens formue. Herefter blev budgettet godkendt, og kontingentet fortsatte uændret på 250 kr.

BO GARNY

NYA SRS-TAL

🌐 Den nye SRS-tabellen har publicerats och på vissa håll har den skapat en del förvirring. Men egentligen innebär de nya talen ingen skillnad, så länge bedömningen av båten ifråga är oförändrad. Men bedömningsmetoden för 2017 har även justerats på flera punkter, vilket kan slå litet upp och ner i de nya SRS-talen.

För att markera en losskastning från det gamla LYS-systemet och att dagens segelbåtsflotta har förändrats mot större båtar, har SRS-systemet valt en ny ”riktbåt” (den båt som har SRS = 1,00) till den som hade 1.22 i förra årets tabell. Så länge en båt inte har blivit omvärderad, ska den alltså få det nya SRS-talet som:

NYTT SRS = GAMMALT SRS / 1.22

Genom att alla SRS-tal divideras med samma tal, blir alltså, så länge man inte tillför någon annan förändring, relationerna mellan SRS-talen bevarade. För IF-båten ger denna ekvation det förväntade nya SRS-talet lika med

0,832 medan man finner SRS 0,831 i tabellen. Sannolikt beror detta inte på någon omvärdering utan bara på avrundningar i beräkningarna, vilket ju alltid kan slå med någon enhet upp eller ner i sista siffran. På samma sätt ges för IF utan spinnaker det förväntade 0,812 vilket är samma som i den nya tabellen.

För Expressen finner man det förväntade 0,910 mot 0,908. Här kan de två tusendelarnas skillnad tyda på en liten justering nedåt. För till exempel Safir utan spinnaker finner man 0,911 mot 0,919 vilket är en signifikant höjning på knappt en procent. Detta kan delvis förklaras med att det höga spinnakeravdraget för denna båt har minskat.

Notera att en tusendel i SRS-talet endast ger en differens på cirka 3,6 sekunder per seglad timme. Man vinner sällan en kapsegling med så små marginaler. Så praktiskt sett kommer det nog inte innebära någon större påverkan på årets resultatlistor.

MAREK JANIEC

Gys på Sundet

Jeg har tidligere berettet om Øresunds-Mesterskabet. Her er så en rapport fra det virkelige liv, nå ja, det er Øresunds-Mesterskabet jo selvfølgelig også. Men det er alligevel utroligt så meget man som nybagt IF-sejler bliver udsat for.

☀ Ved tredje og sidste afdeling af omtalte sejladser - ØSF's sommersejladser - ved Svanemøllebugten skete en begivenhed jeg ikke troede var mulig.

Et af lystfiskerskibene fra Kalkbrænderihavnen var under ½ meter fra at sejle en af deltagerne i kapsejladser i sæk. Omtalte lystfiskerskib sejlede med 10-12 knob på autopilot og uden udkik fra broen direkte gennem feltet af IF'ere der med ca. 1 knobs fart var på vej østover på sidste opkryds. Vi om bord på BIBS, DEN283, havde set lystfiskerskibet nærme sig og var glade for at vi nåede forbi, han var vel 250 m væk da vi havde ham tværs, Admiralinden, DEN 69, lå lidt foran og var således klart fri men ikke længere væk end hele forløbet også derfra blev observeret. Værre var det med Gauss, DEN 195, med den svage vind kunne han ikke nå at komme væk, men da der var 6-8 meter vand på stedet ville lystfiskerskibet selvfølgelig gå bag om, de kender jo området og ved at der hver søndag er mange sejlbåde i området. Men det gjorde han ikke, først en 50-60 meter før Gauss og efter råben og skrigen fra de lystfiskere der befandt sig på forskibet kom der liv på broen og lystfiskerskibet slog maskinen fra og gik hårdt styrbord. På samme tidspunkt mente Peter, skipper på Gauss, at kollision ikke længere kunne undgås, så han sprang i baljen altså ud foran lystfiskerskibet med det resultat, at han kom under lystfiskerskibet og op på den anden side, puh ha'. Preben

Lerche og undertegnede overværede hele forløbet og var klar til eventuelt at sejle derhen hvis der blev behov for det, det gjorde der heldigvis ikke, så vi meddelte Peter på Gauss at vi var klar til at vidne for ham.

Lystfiskerskibet skyndte sig i havn, lige neden for Svanemølleværket, men var væk da vi en lille time senere kom i havn selv om den har sin faste kajplads dér, men skipperen havde på det tidspunkt nok ikke lyst til at tale med hverken Peter eller Politiet der var kontakten på vej ind. Nogle måneder senere blev Gauss' besætning, Preben Lerche og jeg afhørt af Gentofte Politi og vi forberedte os på det kommende retsmøde for skipperen på lystfiskerskibet havde indrømmet over for Peter at han havde sejlet med max. hastighed for autopilot og ikke havde været på broen på grund af en fiskekrog i en lystfiskerfinger, om der også havde været for meget øl med i billedet har vi ikke belæg for at udtale os om.

Der skulle gå næsten 1½ år før sagen kom for en dommer og Peter og jeg blev indkaldt som vidne.

I retten hævdede skipperen på lystfiskerskibet at han var i den gravede rende ind til Kalkbrænderihavnen under hændelsen og kunne derfor ikke vige på grund af for lav vandstand, men da banen var rimelig nem at definere på grund af lokalkendskab var Peter og Jeg ikke et sekund i tvivl om vores position nemlig ca. 1,4 sømil fra den gravede rende og 0,8 sømil fra en bagbord sideafmærkning der står godt ½ sømil før omtalte rende hvor der som før nævnt er 6-8 meter dybt.

CITAT FRA MIN FORKLARING I RETTEN

Jeg blev spurgt om kunne forklare området dvs. banen og vi blev enige om at sigtepunktet udefra var den

grønne græsplæne lige syd for selve badeanstalten, derfra østover, altså meget nordligere end tiltalte kunne tænke sig.

Jeg forklarede at jeg så lystfiskerskibet 1. gang da den var på skærende kurs ½ sømil væk, da vi havde den tværs var der ca. 200m til den og ca. 25m til Gauss. Farten var 10-12 knob. Først da lystfiskerskibet havde Gauss lige foran kom der liv på broen og maskinen slået fra samtidig med lystfiskerskibet drejede hårdt styrbord. Samtidig med det sprang Peter Rosholm i vandet og svømmede under lystfiskerskibet og kom op på dens styrbord side, hvilket jeg ikke kunne have observeret hvis lystfiskerskibet havde drejet 180 grader som skipperen hævdede.

Retten gik en del op i om banen lå i den gravede rende hvilket jeg benægtede kraftigt med mindst 1 sømil til den. Senere har jeg målt afstanden til den gravede rende til 1,4 sømil fra uheldsstedet og 0,8 sømil til det røde sømærke der står SØ for rendens begyndelse. På stedet er dybden mellem 5 og 8 meter.

Tiltalte spurgte mig om der var luft mellem lystfiskerskibet og Gauss på det tidspunkt hvor de var tættest hvilket jeg benægtede da vi alle stort set lå på linie. (de 3 IF'ere og lystfiskerskibet) Så spurgte tiltalte om hvor mange kabellængder der var mellem mig og Gauss, jeg sagde at der var ca. 25 meter og at han så selv måtte finde ud af hvor mange kabellængder det var. (1 kabellængde er 185m har jeg senere fundet ud af).

Herefter blev mit vidneudsagn læst op fik jeg min vidnegodtgørelse og kørte hjem.

(Kaptajnen på båden fik 3000,00 dkk i bøde og predikaten dårlig sømandsskab i sine papirer af retten i Gentofte.)

KAY NYLANDER, DEN 283 "BIBS"



NÅ KOMMER VÅREN OG NY SEILSESONG

Hvert år her jeg de samme ambisjonene når det gjelder IF'en! Det er å gå skikkelig over den utvendig – det vil si bunnen og skroget over vannlinjen – med sliping, polering og annen finpuss. En «godt voksen dame» trenger jo oppfølging og denne damen er fra 1973. Men tiden har en egen evne til å løpe fra meg – kanskje noen som kjenner seg igjen?

🌀 I fjor fikk jeg i hvert fall gått over kranene til selvlenserne og pusset de opp slik at de kunne stenges! Det har ikke vært mulig på en stund. I prosessen sviktet den ene og måtte byttes ut. Det var en litt kronglete prosess da det ikke er helt enkelt å ligge utstrakt inne i rommet under sittebrønnen. Men til slutt var ny kran på plass og nå fungerer begge utmerket – heldigvis. Det er jo litt skummelt med kraner man ikke kan følge med på direkte og skulle de springe lekk kan det gå en stund før det oppdages – kanskje når man først blir våt på bena? De er satt inn med fett – derav det hvite belegget. Skroget har krakelert i vannlinjen på solsiden og det ble litt nødreparasjon med sparkel inntil det kan bli tatt skikkelig!

Jeg leste en interessant artikkel i Seilmagasinet om bunn-

stoff og miljøaspektene rundt dette hvor det ble benyttet en IF i testen. Det er utviklet et «Ultrabunnstoff» så man ikke skal trenge å stoffe mer enn annethvert år. Og det kan bli slik at det ikke lenger er mulig å stoffe selv men at det må gjøres av profesjonelle. Er det mulig?

Ellers er det stående og løpende rigg som utvikles år om annet med utskifting, tilpassing og styrking av blokker, utvekslinger og annet – til dels basert på ideer fra andre båter og litt etter eget hode. Planen er å få vinsjer på hyttetaket i år – har vinsjene så de må bare monteres! Utveksling på uthalet til storseilet er laget og det gjenstår bare å få den montert inne i bommen. I denne sammenheng har jeg benyttet ringer og ikke blokker da de er rimeligere og enkle i bruk. Så gjenstår det å se om de fungerer i praksis som tenkt i teorien!

Nytt fokkestag blir montert og nå uten strekkfisk – så det er spennende å se om beregning av lengden stemmer – igjen praksis mot teori!

Så i år har det blitt tatt noen nytt steg på veien mot en optimalt utstyrt båt – men det er flere igjen og man skal jo ha litt å gjøre de neste årene også – eller hva?

Vi sees på vannet!

MORTEN, NOR 77



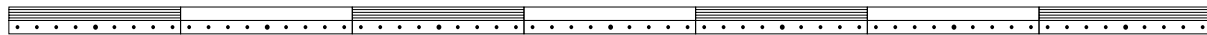
VEJEN TIL DM

20 m/s med tæt regn og torden



Dette er en beretning om hvilken pris nogle af os betaler for at få lov til at deltage i et DM. Vi ved alle at det er og kan være svært at få gæster, ikke gæster – det er let nok, men den slags der weekend efter weekend møder op for at få

bank, ja ja ikke ham der Jesper I ved, men rigtig bank. Den situation var jeg i denne gang, begge mine gæster havde pludselig runde fødselsdage at skulle til, så der røg dét DM. Derfor var der kun ét at gøre, nemlig at gaste.



🍷 En venlig sejlerkollega ville gerne have mig med... som gast, men der var bare et lille problem, båden lå i Svanemøllen, og han skulle meget bekvemt på ekstra arbejde den sidste weekend før DM, om jeg så ville sejle hans båd til Nykøbing SJ og jeg måtte godt låne hans kone (som gast!), det kunne jeg ikke sige nej til og køjesækken blev pakket.

FØRSTE DAG

Ud af Svanemøllen og en rigtig hyggesejlads op ad Sundet i 3-5 m/s og sol og vind foran for tværs. Vi mente godt at kunne nå Gilleleje måske endda Hundested, men inden længe blev der sat en stopper for glæden, fronten. Da solen gik ned i sin sæk blev det klart for os at den blev erstattet af en kraftig front med torden og det der.

Vi fortsatte imidlertid nordover samtidig med at vores ankomsthavn blev ændret til Gilleleje og Hornbæk og Helsingør, for lige efter ”færgerne” ud for Kronborg lå vi helt stille og kunne se den hvide kant i kimningen der betød kraftig luft forude fra en eller anden ukendt retning. Men med 200 m fra molerne i Helsingør Lystbådehavn skulle det ikke være svært, så i med piskeriset for hurtigt at komme ind i den trygge havn. Men nej, piskeren ville ikke, så nu var gode dyr rådne, op med den og hurtig klargøring / orientering m.m. for om få sekunder ville vi få mere en rigeligt luft til genua og store.

Vi var ikke heldige med vindretningen og de godt 20 m/s med tæt regn, så på kryds gennem hullet og ind i første bassin langs med pælene med vinden tværs klar til at fange en af dem i den overfyldte havn og ”ride stormen af”.

Men pludselig var den der, den ledige plads, hurtigt bomme rundt lidt ud igen og op i vinden, ind mellem pælene, ned med sejlene og konen (den venlige mands) på dækket med fortøjningerne og så lå vi stille 10 cm fra broen. Straks efter var vi reddet og det holdt op med at blæse og regne.

Jeg og konen fra før håber så inderligt, at alle i havnen var oppe og så den ankomst der mindst var til 13 med pil op. Pludselig så vi en anden IF'er – DEN 138 – de havde haft byen nede ved færgerne, der ved den lejlighed viste storsind (godt sømandsskab) og gav Kenneth ekstra meget plads.

Kenneth sejlede forbi os og ind i bunden, det er noget med tæt til købmanden, men han havde jo lukket så da vi endelig fandt dem med vores medbragte six-pack – sov de, troede vi. De havde hørt os, men regnede med at vi var nogle andre så de var helt stille om bord. Derfor kunne vi gå tilbage og nyde den/de fortjente øl. Resten af natten tordnede og lynede det kraftigt lige over os.

ANDEN DAG

Vi havde talt om at nå Hundested næste dag, men da vi kom op var vinden øget til omkring de 13 m/s så vi ville forsøge at nå Gilleleje. Voldsomme byger med kraftig nordvestlig vind, iflg. pålidelig kilde var nogle af dem helt

oppe på 25 m/s sagde Peter Schytte bagefter fra sin nye X-95 lidt syd for Anholt. Så efter en rigtig røvtur på kryds i Kattegat var vi glade for at nå Gilleleje 6 timer senere!

Kenneth der var stukket lidt før os havde fundet en plads uden på Gunnar Høy DEN 224, han startede først på ugen på en romantisk transporttur. Da vi endelig havde fået vores våde kluns hængt op, fået et lille hvil, spist lidt fra havnegrillen, skålet lidt med de andre, foreslog den samme Gunnar Høy gudhjælpemig at vi skulle sejle natsejladts til Hundested. For en gangs skyld var jeg totalt uenig med ham og det var de andre også, så vi blev i havn og en god nats søvn ventede. I mellemtiden havde Kenneth fået liv i piskeriset, men jeg fik ikke brug for det mere.

TREDJE DAG

Startede med flot sol og noget nær havblik så langt øjet rakte, så ved 9 tiden aftalte vi at sætte kursen mod Nykøbing SJ. Det skulle dog hurtigt vise sig at det flade vand uden for var noget Kong Neptun havde arrangeret bare for at få os ud. Det varede kun godt en time så fortsatte strabadserne som dagen før, jeg kan her nævne at det ikke var pigernes dag, den klogeste skipper var grisehandleren fra Møn alias Hr. Børge Spohr. Han havde sat sine piger af så de kunne tage toget til Hundested, og sejle videre derfra, de andre piger kæmpede en brav kamp, godt gået Lis og Birgit!

Denne dag var en lortedag med lortevindretning, lortevand og lortebyger o.s.v. og typisk da vi skulle rundt fyret ved Hundested lå vi i vindstille i nordgående strøm fra Isefjorden og måtte vende en 4-5 gange før vi fik lidt vind så vi kunne komme over i læ af Rørvig. Men da vi kom derover var der ingen læ, så konen (hun hedder Birgit) og jeg måtte spise frokost med røgvand på.

Først da vi rundede pynten og kunne se Nykøbing SJ fladede vandet ud og vi fik en rolig sejladts ind mod havnen. Pludselig mente konen at vandet blev noget lysegrønt, jeg var enig, men vi nåede ikke at vende før nogen trak i håndbremsen. Nå, det var kun sand og der var masser af vind så vi fik hurtigt vendt skuden og ca. 400 m sydover hvor den kompasafmærkning vi ikke kunne finde, stod!

I HAVN

Endelig fik vi fundet en plads mellem pælene og kunne rydde op og slappe af inden de forskellige piger landede i deres biler for hente deres mænd. Kun hos os var det omvendt, der var det Henrik der havde bilen, han var da også tydelig glad for at der ikke var sket noget med Hønsetyven, DEN 147. Konen var også OK. Tak for lån af båd mm.

KAY NYLANDER, DEN 283 "BIBS"

GAST PÅ HØNSETYVEN

Fifty year old lady steals the show

To mark the 50th anniversary of the design of the IF the Dutch Marieholm Association exhibit an IF on the 2017 HISWA Amsterdam Boat Show (March 8 – 12). Many visitors just had to feel the nose and had to climb into the cabin. The old lady was great and stole the show.

☀️ “Monday, not Friday” I replied, “the Hiswa organisation has confirmed twice that the boat has to be delivered on Monday”. “That might be”, was the answer, “but we are the crane company and on Monday we cannot come with a crane into the hall where your boat has to be hoisted”. End of discussion. I had to make all the phone calls again: with the yacht broker who supplied the 43-year-old IF, with the wharf where she would be lifted and with the transport company who would deliver her to Amsterdam. This was serious last-minute stress.

Well, I arrived that Friday at five o'clock at the Congress Centre. The truck with the boat was already there and people with helmets and safety jackets were all around. I understood at that moment why it had to happen on Friday. The boat was hoisted by an immense mobile crane and with a long arm carefully positioned between the marks on the floor. I decided that she would point her bow to the centre of the hall. Now that she was positioned a new question rose: how can this immense hall become a well-dressed boat show? Shouldn't we place a carpet under the boat?

When I re-entered the hall on Tuesday afternoon it was completely transformed. The other boat stands were largely decorated and a cafe and a bandstand had emerged: a complete metamorphosis! I placed the beach flags and the roller banners that I designed around the boat. That night the carpet would be rolled out and the show would



begin next morning. We had made a schedule for the stand crew. Luckily, there were many volunteers from the Dutch Marieholm Association and from the Poly-classic Sailing Yachts Federation.

The stand was busy from the very beginning. Many people passing by stopped and visited the boat, many knew the IF already and were happy to see her on the show, those 'old lovers' were often former owners. They had to stroke the hull and were surprised by the quality of gelcoat: "no sir, this boat is not painted!". One of our biggest assets was a ladder; people could climb onto the boat and visit the cockpit and cabin. Many people - we estimate around 150 in five days - climbed up and looked into the cockpit, and came out the cabin with a big smile on their faces: this was the IF feeling. We had good conversations about IF sailing, the association, the coming up Summer Event (where we would like to gather 50 Marieholm's at least) and about the boat itself: she was for sale.

The boat was not sold during the show (afterwards she was, to an acquaintance of one of the people of the stand crew), yet our targets were more than fulfilled, such as the promotion of the IF, getting young peoples' interest and

advertisement of the summer event. Everyone was excited. We received many compliments for taking the initiative to bring the IF on the Hiswa Boat Show. On Sunday I gave a lecture on 'history and present of the IF'. I compared the IF with another design classic, the famous Citroën DS: both carry about the same age but the IF still competes in races! The 50-year-old lady was great and she stole the show.

The HISWA Amsterdam Boat Show is the largest water sports exhibition of the Netherlands with more than 35.000 visitors and is being held in the Amsterdam RAI Congress Centre. The layout of the exhibition was arranged in seven 'worlds'. The IF was placed in the Classic Hall and had classic and traditional vessels around it. Sailing covers only a small part. HISWA is the name of the trade organization of the water sports industry. In September there will be held the 'HISWA te Water' in the Amsterdam Harbour.

MICHIEL VELDKAMP

MEMBER OF THE BOARD OF THE DUTCH MARIEHOLM ASSOCIATION AND EDITOR OF THE 'MARIETEAM' MAGAZINE

NYA SKRUVAR TILL RODERPLÅTARNA

För ett femtontal år sedan fick min IF-båt ett nytt roder. Det förra hade blivit knäckt två gånger i samband med påseglingar vid märkesrundningar, och nu gick det inte att reparera längre. Det gamla var ett med ingjutna rodertappar, så alla fästen fick bli utbytta och kompletterade, och de i båten fick flyttas för att passa det nya rodrets beslag.

I samband med detta lät jag förlänga roderplåtarna för att skydda rodret mot eventuella kommande påseglingsskador. Skruvar och pinnbultar byttes ut och blev av den typ som levererades av Marieholm Strömstad, det vill säga av mässing. På det gamla rodret var roderplåtarna fästa med rostfritt material, vilket hade hållit fint i 30 år.

Efter cirka 10 år upptäckte jag att en av roderplåtarnas hylsmuttrar hade spruckit. Det verkade som att den hade drabbats av något slags avzinkning. Även om båten låg i vattnet när jag upptäckte detta, uppfattade jag inte det som någon direkt fara på färde genom att det endast rörde sig om en enda av de elva, utan lät det hela bero till vårustningen kommande år.

Med de före detta rostfria roderplåtskruvarna i minne, vilka hade suttit där i tre decennier utan problem, bestämde jag mig för att försöka hitta motsvarande. Efter en stunds letande på internet hittade jag material som verkade lämpligt hos Sifverts Skruv i Stockholm. Jag införskaffade en sats på prov, bestående av två hylsmuttrar och en pinnbult.

Det passade perfekt, och när jag senare besökte Stockholm igen, passade jag på att besöka butiken i Hägersten för att införskaffa rostfritt fästmaterial till resten av hålen i plåtarna. Hylsmuttern har beteckningen KFHM A2 och artikelnummer 23270080 och pinnbulten beteckningen SK6SS A4 och artikelnummer 2211108025. Pinnbulten är egentligen en stoppskruv, 25 mm långd på denna visade sig vara lagom. Som framgår av varunumren är gången M8.

MAREK JANIEC

Gammalt och nytt - utbytta skruvar markerade.



EN KVÄLL OM IF-BÅTENS HISTORIA

”Seglare minns”

Svenska Seglarförbundets ”Historiska utskott” har under många år arrangerat träffar under rubriken ”Seglare minns”. Man har bjudit in tidigare seglarprofiler, världsmästare, olympiamästare, kända segelbåtskonstruktörer med flera, vilka har fått berätta sin historia, oftast i Tranebergsstugan i Stockholm. Träffarna är öppna för alla och brukar annonseras i SSF:s nyhetsbrev och på hemsidan, www.svenskseglings.se.

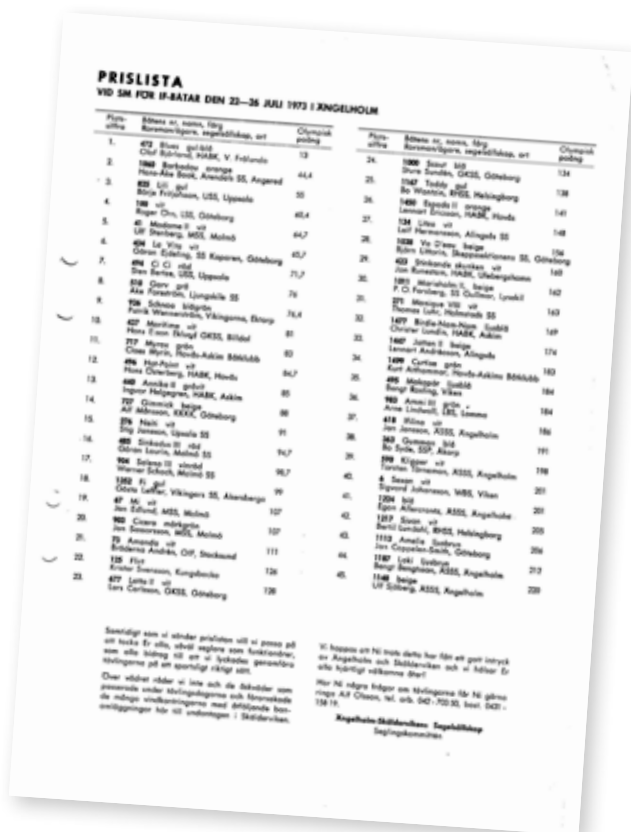
Den 15 mars 2017 var temat ”IF-båten 50 år” och Nils Virving från Historiska utskottet hade samlat tre seglare med stor anknytning till IF-båten för ett samtal i Tranebergsstugan. Efter en närande måltid och dryck blev det dags för Nisse att samtala med kvällens gäster inför ett 60-tal åhörare.

Sture Sundén, son till IF-båtens konstruktör Tord Sundén, berättade initierat om Tords seglingsintresse, hur han startade på Eriksbergs ritkontor, men sedan började rita segelbåtar på 1940-talet. Tord fick göra ritningarna till den Nordiska Folkbåten i början av 1940-talet och blev efterhand båtkonstruktör på heltid. När plastbåtarna började tillverkas i början av 60-talet började Tord rita en Folkbåt i plast, som fick namnet Internationell Folkbåt. Det var ont om tillverkare, de svenska båtbyggarna var ju inte intresserade av plast i början. Så det blev ett före detta järnbruk i mörkaste Småland, Marieholms Bruk, som tillverkade båten mellan 1967 och 1984.

Den 5 februari 1967 kunde den första båten provseglas utanför Långedrag i Göteborg, av Tord och hans söner



Fr. v: Staffan Eklund, Nils Virving, Sture Sundén, Göran Ejdelling.



Sture och Jörgen. Pressen rapporterade och det blev inslag i televisionen! Internationella Folkbåten blev genast den mest uppmärksammade plastbåten, som både användes för kappsegling och för semestersegling. När klassförbundet ”IF Racing Association” ansökte om SM-status som nationell entypsklass hos Svenska Seglarförbundet blev beskedet först att ”det finns redan en Folkbåt” och att klassen inte var internationell. Efter en del diskussioner blev båtens namn IF-båt och klassförbundet blev Svenska IF-båtförbundet, vilket kunde godkännas av SSF 1970. Sture Sundén var sedan själv med och bildade VIF -Västkustens IF-båtklubb, den första av IF-förbundets regionalavdelningar.

Vid träffen i Tranebergsstugan deltog även under-teknad. Jag har seglat IF-båt sedan maj 1969 och gör

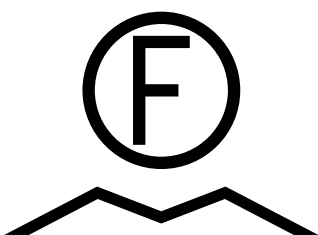
det fortfarande, nu i min andra IF från 1975. Den första båten köpte min far för att kunna vara med och gasta. Det har sedan blivit deltagande i kappseglingar under 48 år, hittills, och i hela 24 SM. En av de mest udda kappseglingarna var 1975 i Sandhamn; Johnnie Walker Scandinavian Regatta in IF Class, en lagsegling mellan de kungliga segelsällskapen i Norden. Det var till och med Afternoon Whisky Time.

Sommaren 1969 seglade jag med tre kamrater på semester i Bohuslän. I Hunnebostrand och Fjällbacka kom de gamla gubbarna ner på kajen för att beskåda den nye, store segelbåden - av plast! Idag letar vi hellre upp en grund vik där IF-båten Svea slipper sällskap av dagens stora, höga, flytande lyxvåningar till båtar.

Vid träffen berättade också Staffan Eklund om sina fyra svenska mästerskap i rad under åren 2004 - 2007. Det är han ensam om! Staffan kommer ursprungligen från Sundsvall, där han seglade mycket jolle. I Uppsala började han segla IF tillsammans med sin fru för att det var en stor klass med strikta entypregler.


Även kvällens samtalsledare Nils Virving, berättade lite om sin IF-historia. Han och fem andra Stockholmsseglare tänkte skaffa IF-båt i början av 70-talet, så Nisse kunde gå upp till Stockholms Motorcentrum och fråga om priset på sex båtar, i en affär. Försäljaren blev först mållös, men kunde sedan lämna ett bra pris. Med stöd av Marieholms Bruk kunde sedan ett flertal duktiga Stockholmsseglare delta vid SM och NoM på olika platser under mitten av 70-talet. Nils blev för övrigt tvåa vid SM 1974, 1978 och 2002, och kom femma i Sundsvall 1977, i det största startfältet i IF-båtens historia, 62 deltagare.

GÖRAN EJDELING



BYTE AV O-RINGAR

Trots att det är enkelt och billigt är det många som bortser från ett nödvändigt underhåll av tapparna i roderbeslagen. På båtar nyare än de fram till mitten av 1972, det vill säga med roderbeslag som skruvas fast på roderbladet, finns det en skåra urfräst i tapparna. I dessa ska det sitta bussningar i form av O-ringar för att förhindra slitage som uppstår mellan två metallytor.

 O-ringarna slits när rodet rör sig. Efter några säsonger finns risk att gummit har torkat och slitits så mycket att O-ringens biter. Med en eller flera ringar borta uppstår, förutom slitaget, ett irriterande roderglapp och "klänkande" ljud när man seglar. Om man inte gör något åt det innan det händer, får man leva med detta till man tar upp båten nästa gång och får dessutom ett onödigt slitage på tapparna.

För att få av rodet måste man inledningsvis ta bort stoppklossarna som är monterade på rodrets framkant, alldeles under rodertapparna. I allmänhet är dessa klossar fastskruvade, och för att kunna komma åt skruvarna, ska man vinkla rodet 90 grader tvärs. Ibland är stoppklossarna limmade med någon tätningsmassa, och då får man använda en vass skruvmejsel i skåran och slå loss dem med en hammare. Ibland har föregående ägare spacklat över alltihop snyggt och jämnt, och det kan vara svårt att se alla små detaljer om man inte vet vad man letar efter. När man plockat bort stoppklossarna ska man lyfta av rodet.

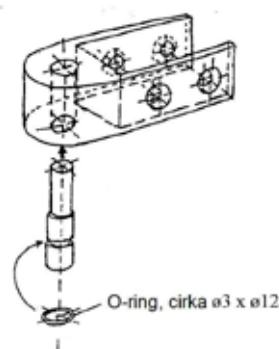
Det varnas för att göra detta ensam. Rodret väger cirka 25 - 30 kg inklusive beslag och plåtar och är för långt och otympligt att hantera för en person. Missar man bara litet grann, kan man knäcka hela rodet. Men om man är två, går det hur lätt som helst både att lyfta av och hänga på det.

Som O-ringar kan man med fördel

använda de som finns till trädgårdsbevattningsystem från Gardena eller någon annan tillverkare. De har visserligen någon millimeters mindre diameter än vad som anses som "original", och det är osäkert om de är oljebeständiga. Men jag har själv använt sådana i många år och inte upplevt att de skulle vara sämre än andra. Dessutom verkar det vara en fördel att O-ringens sitter "trångt". Den sitter kvar bättre när man hänger på rodet. Efter man bytt ringarna är det bara att hänga på rodet igen och skruva dit stoppklossarna med litet tätningsmassa kring skruvhålet. Jag brukar även smörja rodertapparna med propelleraxelfett för att friktionen ska bli mindre. Jag brukar byta O-ringar varje år. De kostar ju bara en spottstyver och det finns alltid någon i hamnen som gärna hjälper till med lyften. Då kan man vara ganska säker att ringen håller säsongen ut.

Båtar äldre än 1972 har originalroder med ingjutna tappar. Dessa tappar saknar skåra för O-ring. Här får man använda till exempel krympslang eller en uppslitsad och kapad doseringspruta från apoteket.

MAREK, SWE 829



Stoppkloss - fästskruv markerad.



BOTTENTVÄTTA ISTÄLLET FÖR ATT BOTTENMÅLA

Spara både arbete och miljö

FOTO: STEFAN LILLIEBORG.



Med en månatlig bottentvätt av Din IF under sommaren slipper Du arbetet med bottenmålning och sparar miljön.

Inte många seglare ser fram emot botten slipning och bottenmålning inför sjösättningen varje år, det är oftast mycket arbete med slipning och målning i flera lager.

🌍 Bottenfärger som skyddar mot beväxning innehåller också biocider som är mer eller mindre giftiga för djurlivet i våra sjöar och hav. Ca 80% av färgens gifter läcker ut i havet/sjöarna och 20% hamnar på land efter tvättningen vid torrsättning. Inom Östersjöområdet och på våra insjöar är miljön särskilt känslig. För båtar med hemmahamn i Mälaren är i princip ingen bottenfärg med biocider tillåten.

Man kan lösa båda problemen genom att ta bort sin bottenfärg, kanske lägga på ett nytt lager skyddande epoxilack, och sedan bottentvätta regelbundet under sommaren. Bottentvätta när Du tycker botten blivit smutsig, eller före en kappsegling, men låt aldrig havstulpanerna på båtbottnen bli äldre än 4 veckor på västkusten resp. 5 veckor på östkusten. Om Du ligger i saltsjön kan Du beställa Havstulpanlarm: Sms:a ”havstulpan start” till 711 20, så får Du automatiskt SMS-larm. När havstulpanerna kommer, vänta två veckor med att bottentvätta. Havstulpanerna ”bygger bo” på skrovet under ca två veckor. Tvättar du för tidigt så fortsätter de ”boa” efter du tvättat och du får inte bort

havstulpanerna.

Tvättråd specifikt för västkusten (norr om Mölle) är att bottentvätta när farten minskar på grund av beväxning på skrovet. Låt inte havstulpaner sitta kvar längre än 3-4 veckor. Det innebär på västkusten att du behöver bottentvätta ungefär var 3:e till var 5:e vecka beroende på när båten sjösätts respektive torrsätts och var båten ligger förtöjd. Notera att man inte får tvätta om båten är nymålad med biocidfärg. Mer information finns på Boatwashers hemsida.

– Jag brukar dessutom bottentvätta på hösten veckan före torrsättning, då är botten ren när min IF kommer upp på land, och det räcker att torka av botten och rodret med ”den magiska hushållstrasan”, direkt efter torrsättning, så är den klar för vårens sjösättning, säger Stefan Lillieborg som nu är inne på sin sjunde säsong utan bottenfärg.

Det finns numera maskinella båtbottnentvättar, som liknar en biltvätt med rullar under båten, både på Ostkusten och Västkusten. Anläggningar är också på gång i Danmark.

Svenska IF Förbundet och OIF har träffat avtal med Boatwasher som ger 20% rabatt på bottentvätt hela säsongen till våra medlemmar. Din rabatt blir 160kr om du köper en engångsbiljett för 800 kr. Rabattkoden är ”oif2017” och gäller som sagt endast för IF-förbundets medlemmar. Nu

har du fått rabattkoden, man kan också logga in på förbundets sida för att få koden. Använd då användarnamn och lösenord som följde med inbetalningskort och årsmöteshandlingar. Du kan också logga in på OIF's sidan och hitta koden där. Förbundet får också bidrag på ca 35 kr per tvättad IF-båt från Boatwasher.

Detta skall Du tänka på om du har Sumlogg under båten: Om Sumloggen sitter långt ned på kölen så går

det utmärkt att tvätta. Om Sumloggen sitter högre upp så kommer den utsättas för större kraft från borstarna och det finns risk att den skadas. Meddela tvättmaskinisten i så fall så kan hen reducera kraften. Om du har modeenare mindre skovelhjullogg så utgör borstarna ingen som helst risk för skada.

MARTIN RUNDSTRÖM OCH
STEFAN LILLIEBORG

Här köper Du tvättbiljetter hos Boatwasher med 20% rabatt för medlem i IF seglarförbundet:

boatwashershop.tictail.com
(ange koden innan betalningen)

Du kan boka tvättid i förväg här: <https://cliento.com/bookingapp/boatwasher-sweden-ab/boatwasher/>

SJÄLVVLÄNSVENTILER

När vi köpte vår IF Filijokus, Swe 2719, för åtta år sedan hade den tidigare ägaren bytt till nya genomföringar för självlänsen och ventiler för dessa. På båten satt nu rejäla kulventiler, som snabbt och enkelt kunde öppnas och stängas genom att man vred handtaget 90 grader. Det var lite svårt att komma åt dem bara, jag fick krypa in under sittbrunnen och sträcka mig till handtaget.

En självläns har som syfte att passivt tömma sittbrunnen på vatten om till exempel en brottsjö fyller den med vatten. På en jolle sitter självlänsen ovanför vattenlinjen och gravitationen tömmer då båten på vatten. På en IF-båt sitter självlänsen under vattenlinjen, och om man har genomskinliga slangar så kan man se vattenlinjen i slangen om man kryper in under sittbrunnen. På många båtar korsas slangarna så att det inte rinner in vatten i sittbrunnen när båten kränger, men så är det inte på IF, här går slangarna rakt ned. Att båten töms effektivt på vatten beror nog också på att det bildas ett sug och undertryck när båten färdas framåt.

Jag kontrollerar mina självlänisar före varje sjösättning. Att de sitter ordentligt, att de dubbla slangklämmorna sitter bra och att den armerade slangen är hel och fräsch. De dubbla slangklämmorna ska för övrigt också vara monterade

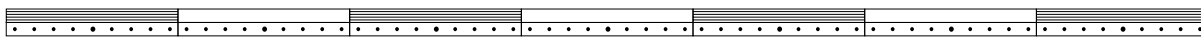
mot varandra. Att behöva stänga självlänsen snabbt kan vara viktigt utifall en slang skulle brista av någon anledning. Detta är egentligen helt osannolikt, men det ska gå att stänga snabbt vid behov.

Jag monterade därför stängningsbara inspektionsluckor i sidofacken längst bak i sittbrunnen. Dessa finns att köpa i de flesta båtbutiker i lite olika former och storlekar. Jag vill minnas att jag valde en med 140 mm diameter för 129 kr, och den var lätt att installera. Jag mallade av, borrade ett hål och sågade med sticksåg runt.

Om man vill kan kanterna förseglas med något tätt som epoxy, polyester eller något annat. När jag vill stänga kulventilens kran, så öppnar jag locket och sträcker ned armen och vrider om handtaget. Det är enkelt. Det gäller bara att justera handtagen på ventilerna när de monteras så att de stänger åt rätt riktning och att de därmed blir lätta att justera genom sidofacket. När båten ligger vid bryggan så brukar jag öppna locken då jag noterat att det luftar ur och håller båten torr. När vi seglar är luckorna förslutna eftersom sidofacken räknas som vattentäta skott som inte ska kunna vattenfyllas utan fungera som någon slags flytelement.

TREVLIG SEGLING ÖNSKAR MARTIN RUNDSTRÖM





SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN



INFÖR SÄSONGEN SAMLAS VI REGELBUNDET till årsmöte i regionen. Här får man en chans att träffa styrelsen och andra IF-seglare personligen och man kan utbyta åsikter och synpunkter på verksamheten. Dessutom får man möjlighet att påverka direkt.

Men årets möte samlade endast sex medlemmar. Som tur var en av dem inte medlem i styrelsen. Annars skulle man ju inte kunna beviljat ansvarsfrihet. I den frågan får ju inte styrelsemedlemmar vara med att rösta.

Klubben har genomfört en stadgrevison. De förra stadgarna skapades i samband med klubbens bildande 1976 och hade aldrig reviderats sedan dess. Så det kändes som det var hög tid att förnya sig på den punkten för att följa med tiden. De nya stadgarna är helt omskrivna enligt den schablon som numera är gångbar i seglarsverige. De

godkändes nu för andra gången och började gälla omedelbart. Stadgarna har distribuerats till samtliga medlemmar i SSIF och är dessutom publicerade på webbsidans medlemssidor.

Johan Winberg, som regelbundet har deltagit i en IF-träff i Lemkenhafnen, förslog att man skulle kunna arrangera något liknande i någon hamn i Öresund. Det skulle kunna vara en träff med mat och dryck samt en timmes enkel kappsegling kring några fasta sjömärken. Styrelsen fick i uppdrag att finna någon lämplig helg för ett sådant arrangemang.

Marek Janiec förslog att man skulle kunna kopiera VIF:s kurs i att segla sin IF-båt bättre. Vi skulle försöka få tillgång till studieplan och material från VIF. Datum för detta skulle fastställas senare.

Marek Janiec redogjorde för vad som

diskuterades på IF-båtförbundets årsmöte. De stora diskussionspunkterna var IF-båtens 50-årsjubileum på Båtmässan "Allt för Sjön" samt årets SM på Ekerö - Rastaholm. Mötet beslöt att SSIF skulle bidra till mässkostnaden med en åttandel.

MAREK JANIEC



VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Äntligen har våren kommit. Igår jobbade jag på båten utan att frysa, så skall det vara. Tidigare i år har jag våtslipat i några plusgrader och kallt hamnvatten som förberedelse för säsongen.

I VIF har vi förberett oss med ett årsmöte, en trimkurs och en regelkväll med Charlotte Greppe. På årsmötet

tackade vi Tore Wickerström för gott arbete. Tore har köpt en ny båt, dock inte en IF, och känner att han vill lämna styrelsen. Vi valde in Karin Hårding som ny suppleant i styrelsen. Karin kommer främst att jobba med kommunikationsfrågor.

Väst kustserien 2017 består av 7 seglingar, enligt tabellen:

Pater Noster Race, 20 maj
 Distriktsmästerskap, 3-4 juni
 Jonnie Walker Cup (Framnäs)
 12 augusti
 Tjörn Runt, 19 augusti
 Höstregatta, 3 september
 Tisdagssegling, 5 september
 Höstknalten, 10 september

Är du intresserad av kappsegling men vill mjukstarta lite så rekommenderar vi Jonnie Walker Cup på lördagen den 12 augusti, ett jättetrevligt arrangemang och Tjörn Runt helgen efteråt. På söndagen den 13 augusti, dagen efter Jonnie Walker tänkte vi eskadersegla till Stenungssund där vi lägger båtarna samlat för bästa gemyt och 50-årspropaganda.

Utöver dessa arrangemang vill vi slå ett slag för klassiska regattan i GKSS. I år är det första året som IF-en får vara med eftersom vi precis passerar åldersgränsen 50 år. Klassiska regattan är en regatta där stil, vacker båt och tidstypisk klädsel premieras. Själv tänker jag vara med som tidstypisk hippie och propa på att det viktigaste inte är när vi startar utan att alla skall gå i mål tillsammans.


Årets IF-träff kommer vi att förläggas på Brännö lördag 5 augusti i samband med "Dans på Brännö brygga". Vi kommer att samlas från klockan 15 och dansen börjar 19.30.

Om du vill veta vad som är på gång i sommar, byta lite tips eller fina seglingserfarenheter så har vi startat en slutan Facebook-grupp "Segla IF-båt på Västkusten". Gruppen är slutan, men alla som vill vara med är välkomna. Sök på segla IF-båt och klicka på knappen för att bli medlem. Se sedan till att bjuda in dina IF-intresserade kompisar.

Vi ses

FREDRIK, SWE-507

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

 **HEJ IF-SEGLARE I NORR**, vi är nu 30 tal medlemmar i klubben. I år väljer vi dock att stå över Norrlandsmästerskap så det blir ingen gemensam IF-klasstävling i klubben i år.

MED FJOLÅRETS SISTA SEGLING I MINNE

Skottet skjuts och starten går. Men inget skvalp, inget skummande eller stänkande. Vi ligger på styrbords bog mitt på startlinjen och där ligger vi länge, för det finns ingen vind. Vi håller i alla fall båten i rätt riktning. Det är september och Upptag race i Härnösand. Det gäller att segla ut till havs och runda Härnön söderut. Andra båtar ligger också kvar på linjen, ja alla båtar i startfältet ligger där de ligger, länge. Vi hänger ut i lä så seglen står rätt av lutningen i båten, länge, länge.

Innan start pratade vi igenom dagen, Erik och jag. En lång segling i svag vind så vi funderade en stund på om vi verkligen skulle lasta ur båten och lämna motorn på land men bestämde oss för att det är bättre att försöka kappsegla fullt ut när vi nu ska kappsegla. Så det gjorde vi.

Seglingen gick otroligt sakta. Efter väldigt många timmars kryss närmade vi oss Lotsstugan och de branta klipporna ut mot Härnöklubb. Flera båtar bröt tävlingen och vände. Vi fortsatte, eller snarare låg kvar, nu i höga dyningar utan vind. Det är rätt jobbigt och tröttande att vara i en båt som ligger stilla men slår från sida till sida i hög dyning nära utanför klippor med brottsjöar. Ytterligare båtar bröt tävlingen och startade motorn. Vi turades om att sitta vid rodet och att stå vid bommen och luta sig in i seglet för att hålla ut storseglet i lä. Man kan ha olika uppfattningar om vad som är i lä när det inte finns någon vind samtidigt som båtens rullningar hela tiden får luften i seglet att slås ur. Vi koncentrerade oss på att hålla båtens för i den riktning vi ville. Vi bestämde oss för att om vi får lite vind att segla i så att båten får styrfart då ska vi äta



lite matsäck.

Vi förstår att vi inte kommer att hinna runt i tid för att komma i mål inom åtta timmar. Men det är rätt så märkligt att fastän det i princip är helt stilla så har det ändå skett en liten förflyttning efter en lång stund. Sent på eftermiddagen knappt halvvägs, utanför Smitingens havsbad, kom dimma och mot tidiga kvällen lite, lite vind. Andra besättningsars prat och bränningar var allt som hördes i dimman. Ringa hem och lämna återbud till konserter och annat påtänkt. Segla på kompass och hålla ut från land men försöka känna igen klippformationen vid Skärsviken och Storklippen.

Skönt att vika in mot Södra sundet och nu finns det vind så vi sätter spinnackern och tittar oss omkring. Det syns bara en annan båt. Vi verkar vara i lys-ledning med 40 minuter kvar. Ju längre in i sundet ju mera vind men när vi passerar Nickebo och ser målet vid varvet är tiden ute och årets sista tävling blev avbläst. Vi hade glömt att äta. Bara 20 minuter senare har vi ätit och förtöjer vi vid varvet. Nästa år kommer vi att ta det, tänkte vi då Erik och jag. Och nästa år, det är nu det!

Önskar er en trevlig IF-seglarsommar!

CLAS TJÄDER, SWE-3082, ORDFÖRANDE I BIF

50-ÅRING PÅ BÅTMÄSSAN I ÄLVSJÖ

DET VAR ETT STORT INTRESSE FÖR 50-ÅRINGEN på Allt för Sjön 2017. OIF presenterade klassförbundets verksamhet och ställde ut IF-båten Prydamari 3149 på avdelningen Classic Boat Show på båtmässan Allt för sjön i år. Till mässan kom även Goal, Sjöhistoriska muséets IF-båt 1.

I början av mars fick vi i OIF:s styrelse ett fantastiskt bra tillfälle att möta många av er medlemmar när vi stod i Svenska IF-båtförbundets monter på båtmässan i Stockholm. Vi hade besök av medlemmar längs hela OIF-kusten ända nerifrån Blekinge upp till Gävletrakten och inlandet och långt upp i BIF regionen runt Örnsköldsvik.

Vi träffade många potentiella framtida IF-båtagare och kunde välkomna flera nya medlemmar. Alla vi mött är odelat positiva till att vårt förbund och OIF har funnits med på mässan. Det gäller både andra utställare, organisationen på mässan, ni medlemmar och andra enskilda mässbesökare.

Många mässbesökare var glada att de var välkommen ombord i utställningsbåten Prydamari och i montern hade flera medlemmar förberett ett fint presentationsmaterial.

I utställningen kunde vi både visa förslag på förbättringar som gav många bra tips och idéer till alla seglare och nya produkter på marknaden.

Från Dometic fick vi en ny spis, porta-poti och en värmare som är typiska produkter som kan förnya och komplettera IF-båtens utrustning. (Produkterna från Dometic kommer att delas ut som priser på SM i sommar.)

Utställningsbåten Prydamari var också uppskattad där alla kunde se och pröva vilka fördelar man får när man utrustar båten för kappsegling. I utställningen fanns även information om vår IF-cup här i Stockholm och SM på Rastaholm 4-8 juli i år. Vi vet att vi väckt tanken att delta bland

flera nya besättningar och vi hoppas nu att alla får fram båtar, gastar och rorsmän för att kunna hänga med på roliga äventyr under säsongen.

100-TALS NYFIKNA VARJE DAG

Mässan hade i år cirka 80 000 besökare. Vi medlemmar som medverkade som funktionärer under de tio dagar mässan var öppna tog kontinuerligt emot nyfikna gäster i vår monter.

Från Praktiskt Båtagande fick vi ett särtryck av en artikel ur tidningen som handlade om Fredrik Wigelius gula IF-båt. I vår monter delades den ut i mer än 1 500 exemplar till nyfikna människor som ville läsa mer om Fredriks båt. Det säger något om besöksstrycket.

UNGA NYA OCH ÄLDRE ERFARNA

Självklart kom det många äldre IF-seglare som hade egna erfarenheter och minnen av den 50-åriga båten. Men det är också roligt att vi fick träffa så många yngre och nyfikna som hört talas om den sjödugliga, enkla och robusta båten som seglar så bra. Inför mässan har vi aktivt sökt samarbete med Sjövarnarskåren och KSSS som bedriver ungdomsverksamhet med IF-båt. I montern kunde vi presentera IF-båten som skolbåt och det gav oss en del kontakt med representanter från scoutföreningar och båtklubbar som visade intresse för tanken att använda IF-båt i sin verksamhet.

IF-BÅTKÖPARE

Många besökare kom i sällskap med en kompis eller släkting som rekommenderat dom att köpa just en IF-båt. Det intressanta med dessa personer är att de aktivt och seriöst



Från vänster; Jakob Gradén intervjuar Jenny, Jakob, Ella och Kajsa, fyra unga laserseglare som också kappseglar i IF-klassen. På vår webbplats www.seglaiif.se kan du se filmen med intervjun där de tycker om att segla IF-båt.



Här demonstrerar Martin Rundström (tv) och Olle Malmgren (th) en cunningham till förseglet för en av våra besökare (mitten).

söker efter en båt i storlek med IF-båten att köpa just i år. Jag mötte personligen många av dom och min bedömning är att intresset för IF-en är stort.

Om vi i förbundet kunde sälja båtar på mässan hade vi kanske sålt 20 IF-båtar under utställningsperioden. Det motsvarar kanske också de ägarskiften som sker nu under säsongen i vår region. Även om många intresserade inte tillhör de mest köpstarka båtköparna bör en välvårdad IF-båt till rätt pris vara lättsåld.

UTSTÄLLNINGEN – EN INVESTERING

Vi har fått intrycket att mässprojektet uppskattats av er medlemmar och vi vill förstås att ni ser kostnaden som ett bra sätt att använda medlemskassan.

Totalt kostade utställningen cirka 30 000 kronor. I detta ingår utställningsavgift och hyra av möbler, 5 000 kr, transport och uppställning av Prydamari, 10 000 kr och tryck och tillverkning av utställningsmaterial 15 000.

Av detta betalar Förbundet 50 %, OIF 25 % och VIF och SSIF delar på resterande del av kostnaden. Det kan vara svårt att räkna hem varenda krona och visa att alla kostnader för mässan också ger nya medlemmar och pengar tillbaka till våra medlemskassor. I OIF styrelse tror vi att det kan finnas andra värden.

Ett stort antal deltagare på SM i sommar kan kanske ses som ett kvitto på att marknadsföringen på mässan har lyckats. Vi tänker också att vår närvaro på mässan gör att alla IF-båtar bättre behåller sitt marknadsvärde, även din båt. När vi lyfter fram kvalitén och mångsidigheten med båten ökar sannolikt även intresset att både äga en IF-båt och att sköta den på ett sätt som gör att båtarna kan seglas i många generationer framöver.

BÅTMÄSSAN – EN TRADITION

I OIF styrelse tror vi att vi behöver arbeta långsiktigt med att få fler att se fördelar med att vara medlemmar, sköta sin IF-båt, delta på SM och verka som seglare genom klassförbun-

det. Vi tycker att vår medverkan som utställare på Allt för Sjön är ett bra forum för att få kontakt med människor som vi kan rekommendera OIF och förbundet att fortsätta med.

Som utställare får vi en möjlighet att bjuda in medlemmar att träffa oss i styrelsen och varandra och ger oss ett fysiskt forum på land att bredda och öka intresset för IF-segling under en säsong innan andra aktiviteter tar över. Inte minst är den dagen vi håller OIF:s årsmöte (som hålls på mässan varje år) ett bra tillfälle att både besöka mässan, träffa många av oss och ta del av vad som händer i klubb och förbund. En kickoff inför kommande båtsäsong som vi ser kan ha ett stort värde både för föreningen och enskilda medlemmar.

Vi diskuterar nu förutsättningarna att medverka som utställare på Allt för Sjön även nästa år. En del investeringar i år gör att totalkostnaden blir lägre. Vi kan även spara pengar och vara utställare utan båt men det ger oss sannolikt inte samma uppmärksamhet bland allmänheten och vår utställning blir mer intern. En annan viktig del i att få det att funka är att det finns medlemmar som kan ställa upp som funktionärer. Utan alla de personer som gjort insatser i år är projektet inte möjligt. Här är alla lika viktiga.

Vad tycker du? Kom gärna med förslag på lösningar och berätta om du vill vara med eller vad du tycker att vi kan använda mässprojektet till.

MARTIN GRADÉN, SEKRETERARE OIF



"Kul att vara delägare! I år får vi kunder tillbaka 2,5 miljoner kronor."

Josefina, Laser Radialseglare i världsklass, kund och en av våra 247 000 delägare.

HEL MEDLEM – FÖR DIN TRYGGHET PÅ SJÖN & PÅ LAND

- Brand, stöld, sjöskada, uppläggning
- Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- Rättskydd, – Allrisk, – Sjöassistans
- Maskin upp till 14 år
- Stort geografiskt område

Vi på Svenska Sjö har bara en sak för dig: Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för medlemmar och smidig skadereglering. Du får del av Svenska Sjö:s överskott genom direkt bonus på nästkommande års premie och Svenska Seglarförbundet får medel för att ytterligare utveckla sin verksamhet. En båtförsäkring på dina villkor helt enkelt. Gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer.




VÄLKOMMENTILL SM 2017

på Björkfjärden

IF-förbundet har arrangerat Svenskt mästerskap i IF-båt sedan 1971 i obruten serie. Årets mästerskap blir således det 46:e i ordningen och hålls på Björkfjärden i Mälaren. Arrangör i år är Stockholms segelsällskap, ett segelsällskap som bildades 1895 och som har lång kappseglingstradition.

När vi tittar bakåt några få år i tiden så brukar det vara mellan 20-25 deltagande båtar, men hur var det då i början av 70-talet? Vid första mästerskapet i Marstrand 1971 var det 35 båtar och året därpå 44 båtar i Sandhamn. I slutet av 70-talet, då undertecknad precis lärt sig simma, var det 70 startande IF-båtar i Sundsvall. Så många startande lär vi nog inte få uppleva igen? Detta måste räknas som IF-båtens storhetstid när det gäller antal tävlande och konkurrensen vid ett sådant mästerskap måste varit stor. I Sundsvall 1977 vann Rickard af Sandeberg med besättning och tvåa kom Nisse Virving.

Det känns roligt att Virving nu åter blivit medlem i IF-förbundet och det ryktas att han kommer delta vid årets mästerskap. Kan han rent av vinna i år? Är det lättare att vinna nu när startfältet är betydligt mindre än det var på 70 och 80-talet? Vi som kommer till årets tävling lär bli varse. I och med att IF-båten firar 50-årsjubileum så får vårt SM mer uppmärksamhet och vi har ju också ställt ut en IF-båt och presenterat förbundets verksamhet på båt-mässan Allt för sjön där många äldre besökare uttryckte en önskan om att få tävla igen med IF-båten och yngre seglare som berättade att de ville börja kappsegla. Vi har

SM-vinnarna 2016: SWE 3359 Fredrik Hörnfeldt, Jonas Länje och Peter Andersson.



också fått förfrågningar från Danmark och Nederländerna om besättningar som är intresserade av att delta i årets mästerskap, och det känns roligt! Som parentes kan nämnas att Holländska mästerskapen har ett 20-tal deltagare och att de har 200 medlemmar i sitt IF-förbund.

Vem blir då Svensk mästare i IF-segling i år? Lite svårt att säga eftersom vi inte har anmälningslistan ännu, men vi har fått förhandstips på att Patrik Erlandsson kommer och han har flera mästerskapstitlar i IF-båt och kom dessutom 3:a i Mästarnas mästare 2016 (dock inte som representant för IF-klassen). Det finns många duktiga västkustsegelare, men de kanske får det svårt att klara Björkfjärdens platta vatten och nyckfulla vindar? Skämt och sido, västkustsegelarna tog grand slam i Uppsala 2015 då de erövrade samtliga pallplatser. Peter Berg som vann 2015 har sålt sin IF och börjat segla jolle i stället, men Joop Somhorst som kom 2:a 2015 tillsammans med Göran Ejdeling och Håkan Persson kommer garanterat vara en aspirant på pallplats. Likaså Fredrik Hansson med Mattias Alm och Malin Källström som vann SM i Uppsala 2011. Sen får vi inte glömma Uppsalaseglarna med Pontus Rosberg, Anita Rosberg och Tomas Norberg i spetsen och många fler. Om det blir lätta vindar är mitt tips att Fredrik Wigelius vinner, han har en otrolig förmåga att segla snabbare än vinden. Oavsett hur svårt det var att vinna på 70-talet så kommer det inte bli lätt att kamma hem mästerskapstiteln i år. Vi är många som kämpar för att åtminstone kunna få "Mittpriset" det pris som tillfaller den besättning som placerar sig mitt i resultatlistan och vi har lika roligt för det!

Lite praktisk information om årets SM. Det hålls v27, torsdag 6 juli till lördag 8 juli vid Rastaholm, Södra Björkfjärden, Ekerö, Stockholm. Tuneup onsdag 5 juli. Våra båtar kommer ligga samlade i hamnen där det också finns möjlighet att sjösätta trailerbåtar. De finns seglarstugor och vandrarhem att hyra nära hamnen. Man kan parkera husvagn eller bil på området. Det finns klubbhus och restaurang i hamnen och bastun kommer vara öppen. Bokningar inför SM sköts via Rastaholms värdshus info@rastaholm.se Priser: Övernattning på vandrarhemmet 315 kr/person och natt. Hyra lakan o handduk 65 kr/set. Fruktbuffé 95 kr/dag. Lunchpaket 95 kr/paket. Regattamiddag (buffé) inklusive öl/vin 325 kr/person. Kvällsmiddag exklusive dryck 125 kr/person. Välkomna till årets SM!

MARTIN RUNDSTRÖM, ORDFÖRANDE OIF