

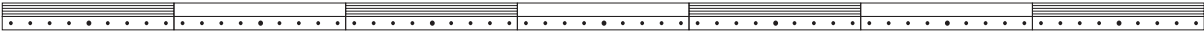
Medvind

Nr 2 2009

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



ATT UTRUSTA FÖR KAPPSEGLING
FÆRDER'N 2008
PALLA UPP EN IF
ENSAMSEGLARENS DRÖM



REDAKTION

MEDVIND
JÄRPVÄGEN 37 A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE
MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

REDAKTÖR
PER OSVALDS
TEL. 031-41 61 03
PER@KVARNSTROMARK.SE

GRAFISK FORM
PERNICLAS BEDOW
TEL. 08-720 34 00
INFO@BEDOW.SE

TRYCK
SANDVIKENS TRYCKERI

PAPPER
EDIXION, 100 G

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
KASTRUP SEJLKLUBB

INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNEN HAR ORDET	4
FORMANDEN HAR ORDET	4
BERETNING 2008.	5
ATT PALLA UPP EN IF	6
FÆRDER'N 2008	7
ENSAMSEGLARENS DRÖM	10
JIBROLLERS – FÖR KAPPSEGLANDE IF-BÅTAR. .	12
ATT UTRUSTA FÖR KAPPSEGLING	14
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	18
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	19
OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	20
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	21
TÄVLING – VINN EN T-SHIRT.	22
ANSLAGSTAVLA	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
C/O MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10 A
TEL. 046-14 49 57
222 21 LUND

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

VICE ORDFÖRANDE
CLAES-HENRIK MOSE
TEL. 031-88 42 34
CHM@BOSTREAM.NU

KASSÖR
RAGNAR JALAKAS
TEL. 018-32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@BOSERVICE.SE

SEKRETERARE
HANS GILLIUSSON
TEL. 0611-214 71
HANS.GILLIUSSON@VV.SE

WEBMASTER
MARTIN ARNSTEN
TEL. 08-652 17 17
MARTIN.ARNSTEN@GMAIL.COM

TEKNISK ANSVARIG
GÖRAN EJDELING
TEL. 031-28 80 22
GORAN.EJDELING@SWECO.SE

LEDAMOT BIF
HANS GILLIUSSON
TEL. 0611-214 71
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

LEDAMOT VIF
ALF ANDERSSON
TEL. 031-29 19 71
ALF.ANDERSSON@GOTHNET.NU

LEDAMOT OIF
DAVID PETTERSSON
TEL. 08-651 160 01
DAVID@OIF.IFBOAT.ORG

LEDAMOT SSIF
MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

IF PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK
WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL

NORSK IF-BÅTKLUBB
TROND AASLAND
GRANVEJEN 38 B
N-1360 NESBRU
TEL. +47 66 84 89 31
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
STEEN JAKOBSEN
BAVNEÅSEN 37
DK-2640 HEDEHUSENE
TEL. +45 56 32 82
SJA@JAKOBSEN@MAIL.DK

GERMANY
JOACHIM TOMIAK
KREUZTALER WEG 1
DE-13507 BERLIN
TEL +49 30 432 33 55
IFBOOTFLOTTE07@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM VERENGING
BRIGANTIJNWAL 6
NL-2317 GL LEIDEN HOLLAND
+31 72 58897828
SECRETARIS.NMV@MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND
LEN CARELESS
TRETTHARRUP FARM
TRESKILLING, BODMIN
CORNWALL PL 30 5EL
TEL. +44 17 26 85 12 37
LCARELESS@AOL.COM

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

🌊 ETT NYTT IF-SEGLINGSÅR har börjat. Regattorna har startat. Snart är det också dags för mästerskapsseglingarna och de ljuva semesterturerna.

Vårt Internationella SM ska seglas på Träslövsläge. Vi hoppas på att det öppna havet och närheten till både Göteborg, Skåne och Danmark ska kunna locka ett starkt startfält. Även för eftersläntrare, som kanske har haft svårt med att bestämma sig i god tid, går det ju att anmäla sig intill sista ögonblicket, måhända till en förhöjd avgift.

En välhållen IF-båt kan numera köpas till priset av en begagnad småbil. Det borde vara attraktivt för ungdomar med en begränsad kassa. Eventuell uppgradering till godtagbar kappseglingsstandard är heller inte så kostsam, vilket man även kan läsa om i detta nummer. Vålvårdade begagnade segel med formen kvar går också att lätt få tag på via vårt nätbaserade salutorg. Så summa summarum är det nog en betydligt mindre ekonomisk uppoffring att ha en IF-båt igång än enmansjollen. Dessutom kan man kanske dela på tre i det här fallet.

Förbundet har ungefär sexhundra medlemmar. Det innebär att vi är ett av de största kölbåtklassförbunden i Sverige. Det borgar för fortsatt låg medlemsavgift och god ekonomi och därmed utmärkta möjligheter att expandera verksamheten när de rätta tillfällena kommer.



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

SHORT IN ENGLISH

🌊 A NEW IF-BOAT SAILING YEAR has started. The races have started. Soon it is also time for the championships and the hollyday sailing trips.

Our International Championship will be sailed on Träslövsläge. We hope that the open sea and the nearness to Gothenburg, the Skåne region and Denmark will attract many strong competitors. Even for a latecomer having had some difficulty to decide before, it is in fact possible to enter the race until the last moment, in spite there will be an increased entry fee.

Nowadays a well kept IF-boat may be purchased to the cost of a used small car. It should be attractive for young people with limited funds. A possible upgrade to an acceptable racing standard is not so costly either, which also may be read about in this issue. Well kept second-hand sails, still well shaped, may also easily to get hold of from our web-based marketplace. So to conclude, it will probably be a much smaller economic sacrifice having an IF-boat running than the single handed dinghy. Additionally, the cost may be shared by three in this case.

The association has approximately six hundred members. It makes it one of the greatest keelboat class associations in Sweden. It will be a guarantee for a continued low member's fee and good economy and thus excellent possibilities to expand the activities when the right opportunities occurs.

FORMANNEN HAR ORDET

 **VI ER GODT** i gang med ny sesong når dette skrives. For første gang deltok IF'ene i vårseilasen Bundefjorden rundt. Blant 40 båter var de to beste over-all og alle 4 fullførte IF'er blant de 9 beste. Mulig at sterk vind 14-18 m/sek gjorde at IF'ene hadde en liten fordel. Det var nok tross litt tøft å svelge dette for Expressene som kom et godt stykke etter på listen. Banen var flott og flere IF'er blir nok å finne på startlinjen neste sesong for å få en god seilfølelse tidlig i sesongen.

Tendensen med skifte av bâteiere skifter. Det er viktig å være aktive i forhold til disse så de får lyst på å være aktive seilere. I styret har vi nå fått med yngre krefter som tilfører nye tanker og ideer. IF-klubben har god økonomi og dermed ligger alt til rette for å få mer drive i klubben. Forhåndsbestilt langbord i Horten etter Færderseilasen er ting vi kan lokke med i tillegg til at vi har noen overraskelser ifm. premiering.

Også i år har vi lagt NM i forbindelse med H.M. Kongens Serieseilas, denne gang bare »rundt hjørnet«. Vi får et NM nesten i Oslo havnebasseng og i sjarmerende omgivelser. For våre gjester som elsker å bo på Ytre er det kun 30 min. gange med båt til regattabanen. Neste år håper vi å kunne seile i den ytre delen av fjorden igjen og søker Røyken Seilforening om arrangement.

Kommunikasjon med medlemmene blir viktigere og viktigere. I den sammenheng må vi ta en gjennomgang på om våre web-sider bør bygges om for å bli mer interaktive og levende. Til dere alle – skriv noen ord fra regattaer eller

andre mer og mindre spennende båtoplevelser og send det inn til webmaster@ifklubben.no sammen med evt. bilder.

Jeg vil ellers oppfordre de erfarne seilerne til å benytte muligheten til å seile regatta hos naboene våre – innbydelsene ligger ute på hjemmesidene. SM går på vestkysten så det er enkelt å komme seg dit.

Det er rart med IF'en. Jeg har hatt min båt i 25 år. Jeg synes IF-båten blir finere år for år. I tillegg er den rimelig og enkel å vedlikeholde. Samtidig så må vi passe på at båten ikke blir helt passè. Teknologitvillingen går raskt og prisene synker drastisk. I styret diskuterer vi muligheten for å slippe fri bruk av GPS og andre instrumenter om bord. Likedan utvidet profil i toppen av storseilet for å gjøre båten litt mer spenstig å seile. Dette vil vi vurdere fortløpende og samtidig sikre at båtens enkelhet opprettholdes. Så gjenstår det bare å ønske dere alle en strålende sommerseksong med seiling til spenning og lyst!

Med seilerhilsen,



Trond Aasland

Trond Aasland, formannen Norsk IF-båtklubb

FORMANDEN HAR ORDET

 **NÅR DETTE NUMMER** af Medvind er udkommet, er de fleste både – herunder IF-bådene i vandet. Dette betyder også en start på kapsejladssæsonen for IF-klassen. Vi starter med en træningssejlad i Mosede i begyndelsen af maj. Sejladsen plejer at være en stor succes, så jeg opfordrer til et stort fremmøde.

Danmarksmesterskabet for IF-både afholdes i år af Præstø Sejlklub. Man har problemer med at skaffe dommere, men bestyrelsen er gået i arbejdstøjet for at hjælpe med at løse problemet. Sidste år sattes der bundrekord med 15 deltagere, som er det mindste antal, der skal være for at DM er officielt. Det skulle gerne være meget bedre i år.

Øresundsmesterskabet sejles også i år over tre afdelinger: en i Sverige og to i Danmark, se nærmere kapsejladskalenderen andet sted i Medvind. Planlægningen har ikke været helt optimal. Dels ligger afdeling 1 og i umiddelbar forlængelse af hinanden og dels ligger den svenske afdeling i den danske Kristi Himmeldagsferie. Bestyrelsen håber alligevel at mange danske både deltager i den svenske afdeling. Deltagelsen i Øresundsmesterskabet har været noget

dalende de senere år, og kan vel næppe tåle at blive lavere, hvis mesterskabet skal afvikles i den nuværende form.

IF-klubben har også afholdt generalforsamling i februar i år, hvor der blandt andet var en længere drøftelse af deltagelsen i de klassiske IF-sejladser. Der er ikke nogen nemme løsninger, men der var i hvert fald enighed om, at man skubber til hinanden og udnytter sine netværk for at sikre den fremtidige deltagelse i klasseløbene. Bestyrelsen blev med en enkelt undtagelse genvalgt. Sammensætningen og funktionerne fremgår af IF-klubbens hjemmeside.

God vind,



Sten Jakobsen

Sten Jakobsen, formand IF-klubben i Danmark

BERETNING 2008

På generalforsamlingen sidste år godkendtes nye klasseregler for IF-både i Danmark. Reglerne havde i forbindelse med tilpasning til en ny skabelon været igennem en større vridemaskine, som dog kun medførte få realitetsændringer, men nogle præciseringer. Reglerne blev efterfølgende godkendt af Dansk Sejunion uden ændringer. De nye regler var således klar inden starten af sejlsæsonen.

Sejlsæsonens største begivenhed – DM for IF-både – blev afholdt af Skælskør Sejlklub. Optakten til stævnet var rimelig dramatisk, idet der få dage før starten ikke var tilmeldt de 15 både, som det kræves, for at mesterskabet er officielt. Kun ved en ekstraordinær indsats lykkedes det lige akkurat at nå 15 tilmeldinger. Det var især »svenskerne« som »svigtede«, idet der kun var tilmeldt en enkelt svensk båd.

Det skal ved denne lejlighed fastslås, at bestyrelsen – i samarbejde med den pågældende klub – fastlægger rammerne for aktiviteten, men at det er medlemmerne, der fylder dem ud. Med andre ord: hvis der ikke er den fornødne interesse fra medlemmerne til at deltage i det pågældende stævne, kan det ikke gennemføres.

Bestyrelsen skal derfor kraftigt opfordre til, at medlemmerne allerede nu fokuserer på dette års DM-stævne, som afholdes af Præstø Sejlklub i perioden 2.–4. juli med den 5. juli som reservedag.

DM 2008 blev i øvrigt endnu engang vundet af DEN 69, Admiralinden, med skipper Preben Lerche og besætningsmedlemmerne John Hemmingsen og Claus Alexandersen. Sølvet gik til DEN, Dikke, og bronchen til DEN 266, Koala.

Øresundsmesterskabet blev i øvrigt vundet af DEN 69

IF-klubben vil gerne rette en stor tak til Skælskør Sejlklub for et særdeles veltilrettelagt arrangement både hvad angår sejladsernes afvikling og den sociale side – et arrangement, som havde fortjent nogle flere deltagere.

Ved stævnet var i øvrigt udsat en præmie til den bedste førstegangs deltager. Den blev der ikke brug for. Ved en hurtig beslutning, blev præmien i stedet givet til bedste udenlandske båd, d.v.s. den enlige svenske deltager.

Den lille deltagelse gav også den arrangerende klub nogle økonomiske lommesmerter, så bestyrelsen valgte at give et økonomisk tilskud.

Den svigtende deltagelse i stævner med IF-både har også præget Øresundsmesterskabet. Dette blev atter i år sejlet over tre afdelinger. Ifølge statuten skulle der afhol-

des to i Sverige og et i Danmark, men da svenskerne kun så sig i stand til at afvikle en afdeling, besluttedes det, at Danmark også i 2008 afviklede to.

Ved afdelingen i Kastrup var der 6 deltagende både, 5 danske og 1 svensk. Ved afdelingen i Lagunen (Sverige) var der også 6 deltagende både, fordelt på 3 danske og 3 svenske. Ved afdelingen i ØSF var der ligeledes 6 deltagende både, som alle var danske. En statistik som ikke lover godt for fremtiden, med mindre interessen blandt medlemmerne – også de svenske – stiger kraftigt.

Øresundsmesterskabet blev i øvrigt vundet af DEN 69, Admiralinden, med DEN 266, Koala, på andenpladsen og SWE 3000, Cavatina, på tredjepladsen.

På IFRA-mødet i marts 2008, hvor Henrik Blomdahl og undertegnede deltog fra Danmark, blev der – ud over den gensidige orientering landene imellem – fra norsk side fremsat to forslag til klassereglerne: en større valgfrihed i valget af materiale og en større runding i storsejlets agterlig. Det sidstnævnte forslag skulle betyde, at storsejlet bliver magen til folkebadens og afprøves i Sverige. Når den endelige udformning af forslagene foreligger, tager bestyrelsen stilling, og der sker en fornyet drøftelse på et IFRA-møde.

Forslaget fra sidste år om en 106 pct's fok var uafklaret, men det forlyder, at Sverige er klar med et forslag til vedtagelse i det svenske IF-forbund. Det har ikke været drøftet i IFRA-regi.

For så vidt angår DM 2010 er der indledt positive drøftelser med Kastrup Sejlklub.

Der har været afholdt et vinterarrangement i januar i år. Vi besøgte Orlogsmuseet og spiste efterfølgende frokost på Restaurant Menuen.

Samarbejdet omkring Medvind er fortsat i beretningsperioden. Der er udkommet to fællesnumre i henholdsvis sommeren og vinteren 2008, og samarbejdet foregår tilfredsstillende. Vinterudgaven har fået et andet layout, i øvrigt uden at vi på forhånd var orienteret. Der savnes stadig en, som vil påtage sig at indsamle det danske stof til bladet.

Bestyrelsen har i øvrigt på de indre linier været optaget af vores registre, idet såvel fartøjsregisteret som medlemsregisteret ikke har været løbende opdaterede. Medlemsregisteret er ajourført således, at medlemmer, der efter flere rykkestreger ikke har betalt kontingent, er blevet slettet. Det har betydet en reduktion af registeret med ca. 25 pct. Endelig er fartøjsregisteret og medlemsregisteret kørt sammen til et register, således at medlemsregisteret er en delmængde af det samlede register. Samkøringen har medført en væsentlig rationalisering vedrørende vedligeholdelsen af de to registre. Det nye register ligger på vores hjemmeside.

Til sidst: der har været afholdt 4 bestyrelsesmøder og Niels Fjøs har kort efter generalforsamlingen i 2008 forladt bestyrelsen.

STEN JAKOBSEN



TEXT & BILD: DAVID PETTERSSON

Palla upp en IF

Har du fått skäll av varvschefen på grund av din åldrande vagga? Eller har du, som jag fick härom året, fått nog av en trång och dåligt passande vagga? Det kan tyckas långt fram nu när sommaren precis börjat men innan man vet ordet av så skall båten upp igen.

🌐 Jag hade som sagt en vagga jag inte var nöjd med och sökte något att ersätta den med. Varianterna är ju otaliga, men den för IF-båten lite speciella varianten med balkar, kätting och brokar tilltalade mig av flera skäl. Dels är den enkel att förvara när båten ligger i sjön och dels så är tillgången till botten suverän då man slipper stöttorna. Samtidigt så är den variant som jag gjorde enkel, snabb och billig att bygga, vilket kan vara bra då man som jag var ute i sista minuten.

Balkarna kan man bygga i både stål och trä. Jag valde det senare då jag kan hantera det materialet på egen hand. De består av två cirka 2,5 m långa 45 × 145 mm plankor med distanser av samma dimension i ändarna och under kölen. Plankorna är bultade med M10 gängstång, brickor och muttrar. Innan nästa upptagning planerar jag att komplettera med ett par franska skruvar för att förhindra skjuvning. Priset för virket landade på ett par hundra ringar.

Brokarna hade jag planerat att göra enligt den modell

som hittas på Steen Billensteins hemsida, där en tunnare plåt med svetsade förstärkningar används. När jag lämnade in ritningen till smeden tyckte han dock att de var väl komplicerade för sitt ändamål och föreslog istället att man endast skulle knäcka till 8 mm plåtar (ej rostfritt). Tiden för honom, det vill säga priset för mig, var endast en bråkdel. Nackdelen blev att vikten ökade något. Då något sa mig att han inte var så sugen att göra detta jobb och min tidspress var stor så slog jag ändå till på hans förslag. Självklart så kunde han sitt jobb och brokarna fungerade utmärkt. Priset för brokarna blev en hundring styck inklusive kvitto. Hemma så rostskyddsmålades brokarna med Hammarlack.

Schacklar, kätting och vantskruvar samt gängstång, brickor och mutter till balkarna, allt i rostfritt, inköptes för en knapp tusenlapp på Biltema.

Min erfarenhet, kompletterad med några andra IF-seglares, av denna lösning är att den fungerar utmärkt och är just så enkel att hantera som jag hoppats på. Man bör även ha en stötta under fören då risken för att båten tippas framåt finns om man står på fördäck. ⚓



LÄS MER PÅ INTERNET

Steen Billenstein, www.s-billenstein.dk

Færder'n 2008

TEXT & BILD: TROND AASLAND

For 20:e gang stevner IF-153 innover mot Oslo for årets Færder. Det mest av forberedelsene er blitt rutine, det har gått bra de siste årene og besetningen er enige om å ha ambisjoner og stayerevne. Året før ble fokus i seilassen borte ved frokosttider dag 2.

☼ Vi fordeler oppgaver ombord mens vi stevner fra Asker inn til start i Oslo, nesten 2 timers tur. Kåre styrer båten mens Kristen jobber med det tekniske; sjekker GPS og rundingsmerker samt legger klar tekstmeldingene på mobil som skal sendes ved runding. Skipper'n pusser messing og stuer tingene på sin tilmålte plass ombord.

SPEILBLANKT VANN

Vannet er speilblankt og de dystre minnene fra timer med vindstille i 2007 trenger seg på. Meteorologen lovet lite og ustadig vind, strømmen derimot garanterte han kom oss imot med 1,5 knops fart. Heldigvis kommer en regnsky sigende på fra øst like før start og en frisk bris kan skyve feltet avgårde.

En middels bra start midt på linjen gjør at vi holder kontakt med de 10 første båtene (av 32 startende IF'er). Vinden fra regnskyene avtok og vi innså at vinden ville ligge i mindre belter som vi kontinuerlig lette etter rundt Nesoddtangen. Vinden dreide gradvis fra øst til syd-øst og vi la oss ganske langt øst for å møte vinden. Vi kjente vi begynte å få fart i båten og passerte flere IF'er utover mot Gåsøya. Som vanlig får vi en skikkelig duell med Terje Johannessen i NOR-30. Først drar vi litt ifra før vinden øker på og han siger fra oss i le. Det ga ingen god følelse om bord. Vi bytter rormann for en periode. Ved runding Slemmestad ligger vi på en kurant 6 plass og har lederbåten foran i overskuelig avstand.

Tradisjonen tro drar de fleste av oss opp mot Slemmestadlandet. Så dør vinden ut og IF'ene legger seg til å drive nesten hjelpeløst. Da kommer NOR-167 sigende gjennom hele feltet og forbi på lokal vindbyge. Så kommer nordavinden – sakte og sikkert. NOR-39, NOR-63 og NOR-128 kommer sigende på oss fra nord samtidig som feltet innover mot land også begynner å gli. Sakte og sikkert seiler de andre oss opp og passerer oss helt til vi kommer til Oscarsborg i Drøbaksundet.

1,5 KNOP STRØM

Ettersom meteorologene hadde vært så skrāsikre på mye innoverstrøm valgte de fleste det vestre løpet. Vi ser NOR-142 og NOR-79 siger nedover i bedre fart i det østre løpet. Skal vi kuppe de andre ved å skjære brått østover på nord-



siden av Oscarsborg? Nei, det våget vi ikke. De som kom bak var veldig langt bak. Resten av gjengen var bare noen båtlengder foran oss – vi valgte å holde kontakten. I vestløpet var det vanskelig å se hvor vinden ville gå – vi valgte å ligge i midten og gardere oss. Så ser vi NOR-107 fosser frem ved land på Oscarsborg. Vi nøler for lenge før vi ser at alle båtene foran oss har stoppet opp og kommer oss etter NOR-107 ut av sjeteen som nr. 10 eller der omkring. Av en eller annen grunn traff nesten alle båtene den smale østpassasjen på sjeteen samtidig, men rutinert og erfaren håndtering gjorde at det hele gikk smertefritt for seg. Da oppdager vi at strømmen er det motsatte av det meteorologen meldte – det var 1,5 knop strøm utover!

Nedover langs Hurumlandet bestemte vi oss for ikke å gå for nære land av frykt for vindskygge og låst posisjon. Kåre holder våkent utkikk og varsler om regnbyge som dannes over Son-landet. Saken er klar, en rask jibb og vi skråer over mot østsiden for å møte det vi håper er en frisk bygevind. Det samme har NOR-75 og NOR-63 gjort. På minutter senere ankommer belønningen. Vinden slår inn fra øst, båten settes i hardvindstrim, med unntak av at vi kjører med lettvarsigenoan og lettvarsksjøter (6 mm). Vi ser vi sklir fra båtene innover mot Hurumlandet. Vi legger oss lengst mulig øst hele veien for å holde på en vindfordel. På Filtvedt runder vi hårfint først etter å ha tatt innersvingen på NOR-63 ved rundingen.

I lykkerusen sovner vi litt ombord – og før vi vet ordet



av det er det fire IF-er rundt oss. Det jages østover mot Sonfjorden der vinden står friskest. Mens vi loffer hverandre innover siger NOR-79 og NOR-107 mer sydlig utover – retning Gullholmen og Medfjordsbåen. Vi er ukomfortable med å gå så langt inn i fjorden da vi ser det blir stille lenger foran. Samtidig blir vi også oppmerksomme på sønnavinden som kommer lenger vest. Vi faller av og slår oss vestover. Etter 5 minutter får vi vinden. De andre båtene vi lå sammen med ble borte bak oss. Stemningen ombord stiger. På vei mot vest møter vi NOR-75 og NOR-30 og skjønner vi ikke er helt i tet. Så butter vinden – det er altså en vinddreining på fjorden. Vi går et stykke til og slår tilbake mot Jeløya. Vi får vindbutten igjen. Når vi går videre inn mot land møter vi bare NOR-75 igjen og vi hadde vunnet betydelig fordel. Vi bestemte oss for å gå videre nedover med slag over vinddreingsrenna for å oppnå gevinstene som vindløftene ga oss.

INN PÅ JELØYA

Deretter bestemte vi oss for å gå inn på Jeløya i tilfelle det sto støm rundt den sydlige delen. Da fikk vi NOR-79 i sikte ca 300 m foran. Vi fulgte hverandre videre nedover langs Jeløya før NOR-79 stakk utover i retning Bastøy. Vi så de fikk god vind lenger ute og bestemte oss for å gå etter. I den relativt høye sjøen og kraftige vinden gikk det fort og vi dro litt innpå NOR-79. Vi skjønte han var i tet, men hvor var det blitt av NOR-107? Så blir vi seilt opp av en Knarr og en H-båt. Vi begynner å ville for mye, prøver å hente ekstra

høyde og vips så har vi tapt metrene til NOR-79 igjen. Skal vi gå øst eller vest av Bastøya. Vi var enige om at sannsynligvis var det best å gå vest. Men vi besluttet å gjøre det motsatte av NOR-79. Om han skulle slå på topp av oss oppover var avstanden ideell til å kunne låse ham fast i mindre vind innunder øya trodde vi. Like før vi når Bastøya slår NOR-79 østover og vi puster lettet ut og konsentrerer oss om mest mulig fart vest for Bastøya. Vi ser andre IF-er komme over fra Jeløya flere hundre meter bak. De første tankene om en høy plassering melder seg ombord.

Halvveis nedover Bastøya får vi plutselig øye på en IF ca 300 m bak. Hvor kom den fra? Var det NOR-107 som kom opp langs Horten-landet? Ja, det viste seg å være slik. Vi falt ette hvert litt for langt inn i fjorden mot Åsgårdstrand og NOR-107 hadde spist seg noen meter innpå, men vi var fremdeles komfortable idet vi tar slaget utover mot Mefjordsbåen. Vi ser noen IF-er presser seg ut sundet syd for Bastøy og synes de tar høy risiko med alle steinene som ligger der. NOR-128 er visstnok nedpå.

STEMNINGEN OM BORD ER SPENT

Sjøen ut mot Mefjordsbåen er tung og distansen er alltid forbausende lang. NOR-107 spiser seg kraftig innpå. Han står lavt og får god fart i sjøene. Vi legger oss også lavere. Så slår NOR-107 sydovert og etter en stund følger vi etter for å holde kontroll. Når vi igjen møtes begynner det å bli ubehagelig nærmere og like før vi skal runde Mefjordsbåen



er nok ikke avstanden mer enn 100 m. Det var da som.... Stemningen om bord er god og spent. Så blir vi oppmerksomme på strømmen og skjønner at vi ikke står merket opp. Vi legger det vi har i 2 slag like ved merket. Det virket. Når vi runder ser vi at vi har klart å øke avstanden igjen. Det er en lettet stemning ombord når vi sender inn siste rapporteringspunkt og får bekreftet at det er ingen foran.

Turen inn til Åsgårdstrand blir ren transportetappe på slør. Vi finner greit merket med lanternelyset fra en Knarr som runder. Idet vi runder og skal sette spri så blir det plutselig helt stille. Pulsene stiger – hva skjer nå? Det varer ikke mange sekundene så kommer en kraftig østabris settende. Sprien legges tilbake og resten er grei bidevind i 6,3 knop opp til målgang kl. 12.08. Vi ser flere IF'er bak oss. NOR-107, NOR-79, NOR-160 og NOR-128 er alle innenfor 5 minutter. Fantastisk etter nesten 12 timers seiling i så varierende forhold.

LYSKASTEREN VAR GÅTT ISTYKKER

Gøy var det også være første båt inn til brygga i Horten. Men med for kort fortøyningsline i bøya lagde vi litt kaos før vi fikk padlet og halt oss inn til land. Kvelden gikk til å pakke ned båt, levere kontrollskjema og få i seg litt varm lapskaus. Dagen etter var det fint vær og vi ble sittende på en benk i leiren og kose oss med god drikke, mat og seilerhistorier sammen med andre IF-seilere. På kvelden fikk vi nok en hyggelig middag på Roklubben, fordelt på 3 lang-

bord. Så ble jeg kontaktet av noen som sa det var fullt kaos på resultatlistene for IF'ene og at det kanskje ikke ble premieutdeling for disse i Horten. På regattakontoren møtte jeg en stresset resultatansvarlig. Lyskasteren ved innkomsten var gått istykker og de hadde bla. ikke fått notert seilklasser – bare seilnr. Etter 20 år som kasserer og føring av medlemsregister var det grei skuring å plukke ut IF-seilerne av listene og saken kom under kontroll.

Vi fikk flott underholdning i Horten i år der det vekslet med arrangementer i Roklubben og i seilerleiren. Chip-pahua med Inger-Lise Rypdal var nok hovedattraksjonen. Men for oss som prøvde å sove i båtene i anstendig tid ble det full konsert fra HH-teltet så skrogsidene ristet til langt på natt.

Søndagen opprant like fuktig for alle som lørdagskvelden ble fuktig for noen. I IF-klassen ble det et kjempe-resultat for Vestfjordens Seilforening som tok de første 5 plassene. I kampen om damepremien ble de hard kniving mellom Karoline Ihlen og Margrete Helle. Karoline trakk det lengste strået og fikk sitt andre napp i denne.

VINNEROPPSKRIFTEN

Hva var så vinneroppskriften vår? For det første god samarbeid i besetningen, alltid på utkikk etter bedre posisjoner og muligheter båtmessig og meteorologisk. Jobbing for å få mest mulig fri vind. Ingen negative tanker ble uttalt.

Neste år er det nye muligheter for alle. ⚓



Genuan på plats. Spalten mot däck är acceptabel och Bertil är nöjd med arbetet.

TEXT & BILD: BERTIL NORBERG, IF 2152

Ensamseglarens dröm

Jag berättade för några år sedan om ensamseglarens dröm – en självslående fock. Jag liksom andra har hunnit bli några år äldre sedan dess, och jag själv har hunnit komma upp till att bli pensionär efter ett par års övertid med mitt långa jobb i färgbranschen. Flera av mina nära vänner har passerat 70-strecket, och jag har inte så väldigt långt dit, så jag har insett att jag inte skall fortsätta att hålla till på fördäcket under mina ensamseglingar.

Årets investering till min fina IF blev därför en Furlex s 50 rulle. Inköpet av denna gjordes i samråd med min segeltillverkare, Pär Lindforss på Rindö. Han har även sytt om såväl min genua som min självslående fock för att passa till den något högre fästpunkten, som rullen medför. Det goda samarbetet med Pär gjorde även att han la ner ganska mycket tid på att utbilda mig, hur konstruktionen skall sättas samman, samt även att mäta ut såväl aluminiumprofiler som förstagswire.

Styrkt av detta satte jag igång med det nervösa tilltaget att kapa profilen. Självklart efter ännu en egen måttkontroll ute vid mastkranen, där montaget ägde rum. Som nybliven »panschis« har man den stora förmånen att kunna jobba i lugn och ro ute vid båtklubben en vardag i slutet av april.

Det mest störande momentet är en havsörn som håller på att övertyga sin partner om att de skall bygga bo på den angränsande holmen, ute vid Djurö Båtklubbs vackra plats invid Kanholmsfjärden i Stockholms skärgård.

Furlex s 50 är en liten rulle, och bygger inte alls högt över däck. Däremot så kan man inte ta av själva rullen, utan i så fall får man sätta tillbaka det gamla förstaget, om det skulle bli aktuellt att segla i sådana tävlingar där inte rullen godkänns. Jag behåller min tävlingsgenua med pistolhakarna ett tag till, om det skulle vara aktuellt att delta i en större tävling. Ett förstagsbyte kan man fixa på mindre än en timme.

Med rullen börjar jag att segla in mig med mitt gamla touringsegel, en genua från 2003. Jag har även möjlighet att snabbt skifta till min självslående fock, som även den är omsydd. Jag har ju tidigare lovprisat dess egenskaper, och mitt omdöme om den är alltså det bästa. I Stockholms skärgård kan det bli mycket kryss med korta slag, och då är den outstanding.

När förstagsprofilen är färdigmonterad, sker påmastningen. Det gamla knepet att hänga masten i spinnackerrfallet kan anbefallas. Det gör livet enkelt.

Ett stort tack till segelmakare Pär Lindforss som hjälpt mig så mycket samt till min hjälpre och bollplank Erik Dalhammar.

Det blir en fin seglingsommar 2009. ⚓



#1

Måttsättning av förstagsprofilerna förbereds. Mitt förstag följer North-Sails rekommendation och skall vara 8350 mm.



#2

Det nervösa momentet att kapa profilen, har jag rätt mått? Profilerna räcker dock till ett 10-metersförstag, så det finns lite marginal.



#3

Profilerna förenas med ett låsbleck som hålls på plats av det plaströr som löper inuti aluminiumprofilen. Även plaströren ska mättas in.



#4

Förstagsvajern sätts in. Den löper i ett plaströr som reducerar friktion och slitage. Förstagets svirvel tar stopp mot den svarta stoppringen.



#5

Förstagsvajern förd genom profilen. Mått är utsatt där vajern skall kapas. Beskrivning på delarnas mått medföljer monteringsatsen.



#6

Ytterkardelerna säras ifrån kärnan för att ge plats åt den kona som skall träs på kärnan. Ytterkardelerna ska därefter omsluta konan.



#7

Konan på plats, men ytterkardelerna är fortfarande inte jämnt placerade. Här återstår en god stunds fininställning.



#8

När ytterkardelerna kommit i perfekt ordning, så skruvas bottenkruven fast. Den skall även limmas med »Lock tite«.



#9

En bygel fästs på masten ca 100 mm nedanför falltrissan. Om inte så kan fallet slå knut om förstaget och skadas och i värsta fall gå av.



Jibrollers

TEXT & BILD: MAREK JANIEC, SWE 829

FÖR KAPPSEGLANDE IF-BÅTAR

Om man avser att kappsegla med sin båt kan man inte använda de vanligast förekommande rullsystemen som ju har förstagsprofil som en komponent. Man får välja ett annat system, där man kan använda vanliga segel med hakar eller, om man har gammal originalutrustning, typ »Design Tord Sundén«, ett segel med förliksvajer utan hakar, som rullas upp på sitt eget förlik.

🌀 Förstagsprofilen ger en enda extra möjlighet i förhållande till system som är avsedda för vanliga segel. Det är att »reva« förseglet genom att rulla upp det delvis på profilen. Ett segel med pistolhakar skulle slitas väldigt mycket vid en sådan revning. Men ett delvis upprullat segel ger ingen bra prestanda. Till exempel blir höjdtagningsförmågan mycket dålig, eftersom det sitter en tjock rulle på seglets framkant, och seglets vingform blir förstörd just där det är som allra viktigast att inte hindra luftflödet över seglet.

När det gäller kappsegling, är det en fördel om rullen kan monteras under däck. Den kommer ur vägen och risken för att till exempel ett spinnakerskot ska fastna försvinner. Men det har inget med klassreglerna göra utan är endast en rekommendation. Om man avser att använda det gamla Sundén-beslaget, måste man kontrollera att det inte är monterat på ett sätt, som strider mot nuvarande klassregler. Innan var det tillåtet att flytta förstagsfästen något föröver för att göra det enklare för rullen att få plats. Det är numera inte tillåtet, utan förtriangelbasen får inte överskrida 2560 mm. Det kan vara svårt att få dit ett nytt hål för förstaget, men man kan eventuellt tillverka ett nytt specialbeslag, bestående av en platta med påsvetsad bygel på rätt ställe.

Förutom Sundén-beslaget känner jag till tre tillverkare som tillverkar rullsegelarrangemang som är tillåtna att använda: KA Yacht Design i Danmark – Furltech, Bartels i Tyskland och Harken.



TOPP- OCH FALLSVIRVLAR

Här kan man se hur svirvlarna är monterade. Toppsvirveln sitter mellan förstaget och fästet i masten. Fallsvirveln träs på förstaget genom efter att man klippt av det ena ändstycket och därefter pressat på ett nytt. Resultatet blir ändå att förstagslängden blir ungefär lika lång på grund av att däcksbeslaget sticker upp en bit över däck.



HÅLTAGNING

Här ser man alla nya hål och de gamla hål som blev kvar. Det mittersta hålet där bak hamnar under plattan och kan tätas med Sikaflex. Mittenhållet är borrar i samma vinkel som förstaget och är 38 mm i diameter. De fyra små hålen har 8,5 mm diameter. En 50 mm lång skruv genom däck räcker precis till en mutter på undersidan. Hyfsat riktig vinkel får man genom att en person syftade längs förstagslinjen från sidan. Hur exakt det blev vet jag inte men det kändes som om det passade bra. Diametern på genomföringen var 35 mm och vi borrade 38 mm för att få visst spelrum.



RULLEN UNDER DÄCK

Här är ett förslag till montage. En liten klack plastas fast nere i "vecket" och ett litet vinkeljärn skruvas fast för att hålla rullen i rätt vinkel. Eftersom klassreglerna inte tillåter att förstaget får avlastas i stäven, ska upphängningen justeras så att den sitter ganska löst i förstagets riktning.

I princip fungerar de här systemen på samma sätt och har ungefär samma komponenter. Alla tre går även att få för montering över eller under däck. Därför kommer jag bara att beskriva ett av dem i detalj, det från Furltech, och göra en och annan kommentar kring detta vad gäller Bartels. Harken känner jag bara till genom att det är en dansk seglare som monterat ett sådant beslag i sin båt.

Ett system för en IF-båt består av följande delar: trumma med svirvel, fallsvirvel och en toppsvirvel. Dessutom tillkommer en standardbygel för att dra fallet mot masten i toppen. Annars kan det bli svårt för fallsvirveln att fungera som avsett, och fallet kan bli tvinnat kring förstaget och gå av. Om man vill ha rullen placerad under däck, tillkommer en däcksgenomföring.

För under-däcksmontage får man borra ett hål med en cirkelsåg i ungefär samma vinkel som beslaget har mot däck. Det blir ungefär samma som förstaget har mot däck.

I Bartels system går det att köpa ett beslag med kardan-knutar, så rullen kan monteras (nästan) lodrätt och stagas till den befintliga durken i det lilla utrymmet längst fram i spetsen, måhända med en liten kil på några grader. Men med Bartels system blir hålet i däck större, vilket kanske är en nackdel. Håltagning utan spelrum för standardbeslagen är 50 mm diameter för Bartels mot 35 mm för Furltech. En nyhet verkar vara att det går att få ett Furltech-beslag som endast kräver ett 12 mm hål.

IF-båten SWE 2059 »Olifvia« från Lomma har monterat ett beslag från Furltech, och enligt vad de sagt är de mycket nöjda. ⚓



LÄS MER PÅ INTERNET

Furltech, www.classic-yacht.dk
Bartels, www.bartelsgmbh.de

ATT UTRUSTA FÖR kappsegling

TEXT & BILD: MAREK

JANIEC + GASTARNA

KARIN & ALFRED

I Stockholm bor min systerson Alfred med sambo Karin. De äger tillsammans IF-båten Zäta. Redan år 2007 bestämde vi oss för att delta i SM på Dalarö med Zäta som båt och med mina segel, som var mindre till åren komna än Zätas.

Förberedelserna började redan så smått under 2007, då Karin och Alfred flög ner till Skåne och deltog i min båt i en regatta i Danmark. I samband med årsmötet i Stockholm under senare delen av hösten passade jag på att mäta in båten. Samtidigt fick Karin och Alfred instruktioner hur de skulle klossa spridarna, klistra på mätmärken efter mina markeringar och att slipa botten jämn så gott det gick för den existerande bottenfärgen.

Nu återstod bara en konvertering till kappseglingsmaskin, och denna skulle utföras under våren och försommaren. Det vi hade att utgå från var en standardbåt från 1971, men något modifierad. Där fanns redan fina Andersen-winchar, både på rufftaket och vid sidan av sittbrunnen. Det fanns monterat avlastare av äldre (sämsta) modell innanför sprayhoodskenan för avlastning av fyra tampar. Ledvagnen var utbytt till en ny, men det gick inte att vagna från sittbrunnskanten. För övrigt var det i allmänhet bara gammal standardutrustning samt en del fall, block och tampar som sett sina bästa dagar.

På grund av tidsbrist för båda parter blev ombyggnadsarbetet koncentrerat till bara en gång på försommaren och därefter en gång till i anslutning till själva SM. Strategin var att återanvända så mycket material som möjligt, att inte borra onödiga hål i däck eller rufftaket och att inte bygga om båten för extremt så att den fortfarande skulle vara lämpad som en cruisingbåt för två. Här menar jag faktiskt, om jag får påstå det själv utan att någon säger emot, att en kappseg-

lingsutrustad båt alltid är den bästa cruisingbåten, så den risken torde aldrig ha någon särskilt hög sannolikhet.

Utan att göra anspråk på någon tidsordning eller tågordning, kommer här de åtgärder, som vi genomförde, från akter till för.

RORKULT OCH SPINNAKERBOM

Rorkulten var så tunn i skaftet så det bedömdes omöjligt att montera en rorkultsförlängare på ett enkelt sätt. Dessutom var den snyggt nylackad och synd att »förstöra». Därför bestämde vi oss för att jag skulle ta med mig min egen rorkult till tävlingen. Samma sak blev det men spinnakerbommen, eftersom den befintliga befanns vara något tiotal centimeter för kort.

AKTERSTAG

Akterstagssträckaren var av enklaste modell med endast fyra gångers utväxling, och med hanfotswiren utbytt mot en tamp som rullade med hög friktion i vajerblocket. Den blev utbytt till en helt ny talja av två fiolblock som dubblades, vilket gav 16 gångers utväxling som jag även har på min egen båt. Av kostnadsskal sparade vi in på kullagrade block och nöjde oss med vanliga Rutgersson och Bartonblock. Vi hittade en lämplig tamp bland de gamla som vi kunde återanvända. Det blev funktionsdugligt, även om kanske det hade varit bättre med block som givit litet mindre friktion.

BRYTBLOCK OCH SUGGOR

De akte brytblocken för spinnakerskoten återanvändes, även om de kanske hade sett sina bästa dagar. För montering av främre brytblock för spinnakerskoten skruvades en bygel fast på sargkanten, alldeles bakom genuaskenan. Själva blocken blev några kullagerblock som jag själv pensionerat.



GAMMALT ARRANGEMANG

Den gamla storskotsvagnen kan inte manövreras enkelt från sargkanten. Men skena, vagn och vagnens block är funktionsdugliga. Skotet, dess båda fiolblock och cleat har sett sina bästa dagar och är odugliga för kappseglingsändamål.



FARLIGA AVLASTARE

De befintliga avlastarna kan med sina spetsiga handtag skada spinnaker. Även tampar kan fastna under handtagen vilket kan förorsaka att ett fall lösgörs av misstag.



TRIMPLATTOR

Babords och styrbords trimplattor. Här kan man betrakta den eleganta lösningen vi gjorde. Denna torde kunna appliceras på andra båtar med avlastare som bara ställer till besvär.

Vi bestämde oss också för suggor i stället för nedhal. För det ändamålet monterades byglar alldeles framför genuaskenan, framför spygatten alldeles bakom toppvanten röstjärn. Som suggblock användes vanliga Rutgerson standardblock av liten modell. Själva suggorna bestod av 6 mm lina av försträckt polyester och lätta jolleblock med 10 mm skiva, så stor för att det inte skulle bli några problem med kärvande spinnakerskot. För att fästa själva tampen vid nedsugning monterades servocleat med bygel på utsidan av sargkanten, en bit bakom sargkantswinchen, så att både rorsman och mittgasten skulle kunna manövrera suggorna.

Spinnakern skulle sättas från och tas ner i ruffnedgången. Till detta tog jag med mig en egen säck som för tillfället modifierades något så att den kunde hängas upp med vanliga segeltravare i skjutluckans skenor.

WINCHAR

De befintliga wincharna på sargkanten destinerades till att bli spinnakerwinchar. De existerande och dåligt fungerande cleaten byttes ut mot nya servocleat av medelstor modell. Det positiva här var att vi kunde återanvända de gamla borrhålen.

Genuawinchar av finaste märke, det vill säga Andersen, fanns redan på rufftaket, men hade innan bara använts som fallwinchar. Vi kompletterade med servocleat på sidorna av ruffen, så att ruffskottet, som ju kan vara bekvämt att luta sig mot i hamn, blev fritt från utstående saker. Genuaskenorna på däckssargen med tillhörande block behölls, även om framför allt blocken hade sett sina bästa dagar.

BOM, UTHAL, STORSKOT OCH LEDVAGN

För att bommen inte skulle kunna dras nedanför det nedre mätmärket monterades en stoppskruv inne i travarskenan.

Något bomuthal som var värt namnet existerade inte. Vi byggde ett helt utanpåliggande bomuthal bestående av två brytblock vid skothornet, och en tvåväxlad talja under bomfästet. Det blir totalt fyra gångers utväxling. Trots att det kanske är något för lite i riktigt hård vind, har mina gästar aldrig klagat.

Storskotet hade mycket friktion och gick trögt. Det byttes ut mot ett begagnat kullagrat, men fullt funktionsdugligt, som jag själv hade pensionerat. Vi tog min egen 8-millimeterstamp för att minska friktionen ytterligare.

Ledvagnen var utbytt men kunde inte manövreras om man satt på sargkanten. Hela skotbalken lossades med hjälp av en lång bräda som »domkraft«. (Alfred fick en chock när han såg allt skräp som hade samlats där under årens lopp). Allt onödigt skruvades bort. Två små byglar skruvades fast vid ändarna av ledvagnsskenan, till vilka kullagrade bullet-block med hundsvott fästes. Uppe vid sargkanten monterades några servo-cleat av minsta modell. På så sätt fick vi en användbar ledvagn, måhända bara utväxlad till två gånger, men att vagna blir ju ändå mest aktuellt i lättvind, och till den saken skulle denna lösning duga mer än väl.

NERDRAGNA FALL

Nu gällde det att konstruera något som kunde fungera för nerdragna trimtampar och fall. De befintliga avlastarna med sina spetsiga handtag var ju farliga för spinnakern och för övrigt ganska oanvändbara.

Vi beslöt att tillverka två trimplattor av en teakbräda, vilka skulle monteras på samma ställe som avlastarna. Hålen i rufftaket kunde därmed återanvändas, även så hålen i sprayhoodsargen. På styrbordssidan monterades två servocleat av minimodell för trim av bomuthal och cun-

--	--	--	--	--	--	--



Alfred, Marek och Karin förbereder 1F-båten Zäta för dagens kappsegling. Foto: Bertil Norberg.



NYA BLOCK OCH CLEATS

De små cleaten över storskotskenan är monterade som på många andra IF-båtar. Brytblocket med hundsvott nere vid skenan, som ger två gångers utväxling, är fastsatt vid en liten bygel. Längst upp, under winchen, skymtar den nya servocleatet för spinnakersotet.



CLEAT OCH TENNISBOLL

Cleatet för genuaskotet är fastskruvat på utsidan av ruffens sida, så att det inte är i vägen inne i sittbrunnen. Här kan man även se den »obligatoriska« tennisbollhalvan, som skyddar spinnakern för det vassa och utstående fästet för sprayhoodbågarna.



BELAMRAD MAST

Nederdelen av masten är överbelamrad med onödiga knapar och även den gamla fallwichen ses skymta fram under kapellet. Allt detta utgör en stor risk för att något fastnar under seglingen. Endast en knap för storskotet blev kvar.

ningham till storen. Dessutom kompletterade vi med en powercleat av större modell för försegelfallet.

På babordssidans platta monterades tre medelstora cleat, ett för kicktäljan, ett för spinnakerbomupphalet och ett för spinnakerfallet. Tyvärr var det slut på vanliga medelstora servocleat just då på Hjertmans, jag anser att dessa är de mest prisvärda, så vi fick nöja oss med en annan modell, litet dyrare och kanske inte alls bättre.

Mastens nedre del var full av knapar som inte behövde användas. Dessutom satt den gamla försegelwinchen kvar. Allt detta plockades bort med hjälp av slagskrummejsel, slägga, öronproppar, 5-56, handskar och ett gott tålamod. En gång missade jag med släggan så Alfreds ena hand fick sig en kyss. Men det visade sig tursamt nog bara förorsaka pinande värk och ett blåmärke, som båda så småningom gick över.

STAG OCH FALL

Spinnakerfall och upphal byttes ut, både tamp och block, men de förblev utanpåliggande. Med en chockcordlina mellan undervantens toppar runt framsidan av masten kan man hålla dessa tamar i schack utan att de trasslar.

Förstaget var av originalmodell och därmed för kort för en lagom mastlutning. Det fixades lätt genom att förlängning med två toggles.

TEJPNING

Tejpnning av allt vasst och utstående är mycket viktigt. Jag hade instruerat Karin och Alfred att allt i riggen skulle tejpas så att det inte fanns något som seglen kunde fastna i. Men den lilla gamla originalmotorlanternan i spridarhöjd hade jag inte nämnt, så den satt kvar. Jag kunde inte miss-

tänka något där. Men Murphy gör inga undantag. En skruv satt löst och förorsakade att förseglets akterlik och snörp skadades vid första SM-seglingen. Som tur hade jag Patrik E som brygggranne, han fixade det åt mig till nästa seglingsdag. Tack än en gång Patrik!

VAD KOSTAR DET

Vad kostar det då att göra en denna upprustning? Jag kollade i kontoutdragen och konstaterade att summan totalt låg på knappt sextusen. Och så några heldagars jobb för två personer. Kostnaden var alltså inte högre än drygt hälften av vad ett nytt segel kostar, vilket i sig inte betraktas som något överpris. Därtill var det mesta av detta av karaktären investering och förbättring av själva båten.

HUR GICK DET SEDAN?

Jodå, båten fungerade utmärkt som kappseglingsskuta. Tune-Up gick hyfsat med en elfteplats, men själva SM-regattan gick sämre. Kanske var vindarna för lätta för en skåning. För i våra strömmande vatten går det ju inte att segla i så svag vind, så vanan blir nästan obefintlig. Och kanske botten inte var tillräckligt slät för de rådande förhållandena, vem vet?

Men vi vann genuan som lottades ut och som sponsrades av Syvesen och OIF. Tack till bägge! Ibland har man medflyt trots att man kommer i kön.

Zäta fungerar numera mycket bättre än innan som turseglingsbåt med fungerande trimfunktioner, förbättrad spinnakerutrustning och bättre balans på kryssen. Denna cruisingsommar lämnade Alfred och Karin sina vänner i RJ85:an i Zätas kölvatten hela tiden. Tidigare hade det varit tvärtom. Så en kappseglingsrustad cruisingbåt ger allt mycket glädje även utanför banan. ⚓



Bottenhavets IF - BÅTKLUBB

NU NÄRMAR SIG sommaren med stormsteg. Här uppe i Norrland har vi haft den snörrikaste och kallaste vintern på mycket länge. Det brukar väl vara så, om det är kalla vintrar så blir det varma somrar. Ja, vi får väl hoppas på det. Härnösandskretsen har haft vinterträffar som vanligt, med bland annat film, regler, taktik, strategi och mycket mera. Styrelsen för BIF beslutade att vi åter skulle skicka ut piketröjor och t-shirts med logo, till våra medlemmar, allt för att dom ska kunna stoltsera längs bryggorna här uppe i norr och visa att här kommer en riktig livs levande IF-båtseglare. Vi har en firma här i Härnösand, som tar fram tröjorna och trycker dom med ett bra resultat och ett bra pris.

Vårrustningen av båtarna har väl inte kommit igång riktigt ännu här uppe men det är inte långt borta. Hur det blir med sommarens kappseglingar, här i Härnösand, vet vi i skrivande stund inte. Det ryktas om att Segelsällskapet HSS vill lägga ner klasseglingarna för IF-båten, som har pågått i snart 40 år.

Visserligen är vi en eller två båtar färre på banan nu än tidigare. HSS vill lägga oss i Lys-klassen, men det kommer vi att protestera mot. Dessutom kommer man att stryka två bankappseglingar – Ordinarie Regattan och Vårankaret. Ordinarie Regattan är en klassisk bankappsegling

i Härnösand. Några ersättningstävlingar för dessa två bankappseglingar är inte föreslagna.

När dessa två tävlingar är strukna så seglar vi endast tre tävlingar om klubbmästerskapet. Detta innebär att vi inte får segla några banseglingar utan endast ö-seglingar, vilket naturligtvis innebär att vi inte får någon träning i att segla bana vilket i sin tur hämmar oss om vi vill segla Svenska Mästerskapen för IF-båt. Jag hoppas att sista ordet inte är sagt i frågan.

Tyvärr har vår Grand Old Man Bengt Peterson sålt sin IF-båt SWE 2346. Som tur är så stannar båten i Härnösand, den har köpts av Olle Grundberg. Olle fick en rivstart i klubben, han blev vald till kassör vid årsmötet. Vad gäller Bengt så är han kvar i klubben och deltar i våra aktiviteter. Vem vet, han kanske till och med kommer att vara med på någon båt i sommar och kappsegla.

I år firar ÖSS – Örnsköldsviks segelsällskap – 100 år, vi gratulerar ÖSS med en stor salut! Vi säger också grattis till deras fantastiska framgångar på kappseglingsbanorna, inte minst i IF-båtklassen, med flera svenska mästare och då med Anders Carlsson i spetsen. ÖSS har haft och har otroligt många duktiga, framgångsrika och engagerade seglare. Jubileumsseglingarna i sommar tror jag kommer att bli något utöver det vanliga. Ni som har chans, segla dit och var med vid tävlingarna på eller utanför banan.

Till sist vill jag önska er alla IF-båtseglare en riktigt skön sommar med mycket sol, spännande tävlingar, bad och avkoppling, sköna avslappande seglingstillfällen. Ja, allt som hör sommaren till.

Vinden är fri.

HANS GILLIUSSON, SWE 3082

Västkustens IF - BÅTKLUBB

SM I TRÄSLÖVSLÄGE

Träslövsläge är en levande fiskeby endast fem kilometer söder om Varberg. Hela samhället präglas av de cirka 30 fiskebåtar som har sin hemmahamn här. Vid en vandring genom byn kan man njuta av de underbara små gränderna och de pittoreska fiskestugorna. I närheten av hamnen ligger en restaurang och västkustens mest berömda glasscafé för de serverar en glass som människor vallfärdar från när och fjärran för att äta. Naturskyddsområde med vandringsstigar och bad ligger i anslutning till hamnen.

Centralorten Varberg fem kilometer norrut är en oförliknelig sommarstad och för mer information om staden och även boende antingen i Varberg eller Träslövsläge går det bra att ta kontakt med den trevliga personalen på turistbyrån.

Västkustens och ett av Sveriges största turistmål ligger också på behändigt avstånd från Träslövsläge. Det är köp- och handelscentrat Ullared med Ge-Kås som största dragplåster. Som väl är har Ullared ingen hamn så vi sjöfarrare slipper fynda där. Träslövsläge har västkustens finaste gästhamn för fritidsbåtar med plats för 190 båtar. Utsedd till guldstjärnehamn 1999.

Här kommer den 15–19 juli i år de inre bryggorna att rensas så vi sida vid sida kan ligga med våra vackra IF-båtar mellan tävlingarna. Tävlingarna arrangeras på VIF:s uppdrag av Träslövsläges Båtsällskap vars klubbhus ligger vackert beläget nere i småbåtshamnen ett stenkast från bryggorna. Huset har stort uterum, takterrass, kök och bardisk och utanför stora gräsmattor där vill ska träffas, grilla, ta en öl och umgås mellan tävlingarna och på kvällarna.

Träslövsläge har västkustens finaste gästhamn för fritidsbåtar

Tävlingarna kommer att seglas alldeles utanför hamnpiren. Inga långa utseglingar utan på några minuter når vi tävlingsområdet, vilket också gör det lättare för åskådare och press att följa tävlingarna.

Spännande seglingar utlovas och i år är det inga skärgårdsbanor utan på Kattegatt som tävlingarna skall avgöras med sjö och vindar som fått fart ända från Danmark om de kommer från väster som brukligt är. Den besättning som vinner SM i »Lejet« får visa prov på gott sjömanskap. Vi i VIF hoppas på många deltagande båtar. Redan nu i

början på maj har vi 10 besättningar anmälda men målet är över 30 båtar till start. Så vänta inte med beslut.

Boka in 15–19 juli, ta med familj och vänner för en oförglömlig semester och ett oförglömligt SM i Träslöv 2009.

VIF-CUPEN 2009

För att samla IF-seglarna på Västkusten, och framförallt i Göteborgsregionen, till vissa utvalda seglingar har VIF-cupen skapats. VIF uppmanar således till deltagande speciellt i dessa regattor. Dessutom räknas en resultatlista fram, med prisutdelning i samband med VIF:s årliga höstfest. Totalsegaren får en inteckning i vandringspokalen och många andra priser delas ut. VIF-cupen 2009 har följande delseglingar:

19 maj	LSS Tisdagssegling
24 maj	LSS Vårregatta
6–7 juni	Björlanda Cup
15–18 juli	SM i Träslövsläge
15 augusti	Tjörn Runt
29 augusti	LSS Höstregatta
12 september	DM i Hjuvik

NYTT POÄNGSYSTEM För andra året provas ett nytt poängsystem, där vi nu gjort några små justeringar sedan förra året för att ytterligare premiera flitigt deltagande. Så alla VIF-seglare, ta chansen i år att delta och kanske få ditt namn ingraverat på den stolta vandringspokalen! Kombi-nera självklart även med SM, som i år räknas som en delsegling i VIF-Cupen.

Syftet med poängberäkningen är att premiera deltagande i många seglingar och att öka spänningen genom att cupen avgörs på de sista seglingarna. Detta uppnåddes med råge 2008 när tre båtar hade samma slutpoäng och bästa placeringen på DM avgjorde! I år kommer flitigt deltagande att få ännu större betydelse.

Totalt deltog 21 båtar år 2008 och vi hoppas på ett lika stort deltagande i år, dessutom gärna nya tävlande båtar och besättningar och att fler båtar deltar på fler delseglingar.

REGLERNA I KORTHET De första sex seglingarna räknas som grundserie, där en segling får räknas bort. Poängberäkning som förut i cupen, dvs första båt 10 poäng, andra båt 9 poäng, osv ner till 2 poäng som alla båtar från och med nionde plats får. DNF får 1 poäng.

Grundserien räknas samman till en rangordning. Efter det avslutande DM görs sedan samma sak och därefter summeras rangordningarna från grundserien och DM. I händelse av samma poäng gäller rangordning efter flitigaste deltagande. Om fortfarande samma poäng, avgör placeringen vid DM.

OBSERVERA I Västkustkalendern är det feltryck; IF och H-båtarnas cuper har förväxlats! Det står rätt på VIF:s hemsida och på VKSF:s hemsida.

STYRELSEN VIF



IF-båtarna duggar tätt på Bullandö marina. Här vilar SWE 3048 i lä bland bryggorna.

Ostkustens

IF - BÅTKLUBB

NU ÄR FÖRHOPPNINGSVIS sommaren här med ett fantastiskt seglingsväder. Våren har ju bjudit på både värme och kyla liksom vind och avsaknad av densamma. Inom Stockholmscupen har två seglingar avgjorts nämligen Lidingö respektive Ornö runt. Vid den första var det vind som gällde med bland annat både mastbrott och rorkultshaverier. Tio IF-båtar startade varav sex tog sig i mål. Segrade gjorde svenska mästaren Patrik Erlandsson.

Vid Ornö runt var vindsituationen den motsatta, nämligen mycket lätta vindar som endast erbjöd en tredjedel av de knappt tvåhundra startande båtarna tillräcklig kraft att ta sig runt ön. Här startade åtta IF-båtar och tre tog sig i mål. Segrare i IF-klassen och samtidigt totaltvåa blev Hans och Christina Nylund från Uppsala ss. En mycket

fin placering efter bland annat ett skickligt vindletande på armlängds avstånd från Fjärdlång. På kvällen bjöd OIF till After-sail med lite öl och bortförklaringar. Som vanligt i mycket trevligt sällskap!

För resultat och bilder rekommenderas ett besök på OIF:s hemsida oif.ifboat.org.

Nu ser vi fram mot Vikingaregattan i juni och därefter sensommarens kappseglingar. Då Stockholmscupen spikades var det fortfarande oklart när Getfotsregattan skulle seglas. Tyvärr valde man att lägga den samtidigt som en annan av cupens seglingar, Gäddisregattan. Bägge seglingarna ingår fortfarande i cupen men OIF har beslutat att rekommendera Getfotsregattan den 22 augusti. För er som är sugna på att prova på en kappsegling under lite lättsammare former är detta en perfekt segling. Regattan består i år av en distanssegling utan spinnacker. På kvällen arrangerar Brunnsvikens ss en kräftskiva som är som gjord för fortsatt IF-snack och andra trevligheter.

Utöver kappseglingen så hoppas vi på en fin sommar för all annan IF-segling med sol, värme och medvind.

Vi ses på vattnet!

DAVID PETTERSSON, SWE 2295



SWE 2029 med Turning Torso i bakgrunden.

Sydsvenska

IF-BÅTKLUBBEN

VÅREN HAR VARIT LÅNG och varm, och under perioder har det till och med varit sommartemperaturer. Det märks att det blivit betydligt varmare än förr om åren. Till exempel har syrenerna blommat ut redan en bit in i maj och de exotiska Accacia Rubirosa-träden i allén utanför huset där jag bor fick sina löv tre veckor tidigare än normalt.

ÅRSMÖTET

SSIF:s årsmöte den 31 mars på Råå lockade endast en handfull medlemmar. Lyckligtvis var där några utanför styrelsen som kunde bevilja ansvarsfrihet.

Men ändå, det är ändå underligt att så få av SSIF:s cirka hundra medlemmar har något större intresse för att påverka verksamheten. Om inte intresset blir mycket större finns kanske inget annat val för SSIF att t.ex. uppgå i Väst-kustens IF-båtklubb.

KAPPS EGLING

Den 23 maj lyckades vi med nöd och näppe genomföra

vårt distriktsmästerskap. Fem tappra IF-båtar ställde upp, varav tre var från hemmaklubben Lommabuktens Båtsällskap. Det återstående tappra var SWE 1870 »Infinit« som kommit seglande ända från Råå och undertecknad, som endast behövde litet drygt sex sjömils seglats från Lagunen.

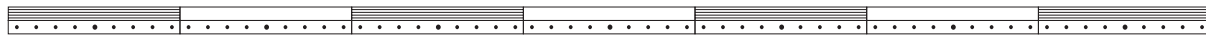
Tävlingen kombinerades med arrangörsklubbens egna klubbmästerskap, vilket tyvärr »stal« några IF-seglare från DM-tävlingen.

DM-tävlingen var från början avsedd att vara två dagar, men den andra dagen ställdes in p.g.a. att arrangören ansåg det vara för mycket med att ställa upp en dag till för endast fem båtar. Det var visserligen flera andra klasser som seglade DM, men de hade bara begärt att segla en dag.

Det som nu återstår för Skånes IF-seglare är det Danska Mästerskapet på Prästö och det Svenska dito på Träslövs-läge. Dessutom finns där Frems Cup I Svanemöllen på andra sidan Sundet, vilken seglas 29-30 augusti.

För den som inte har kappseglat innan är det en bra start att delta i hemmaklubbens kvällskappseglingar. Man lär sig mycket segling om man regelbundet kommer ut med båten. Har man tur finns där redan en IF-båt. Och efter-snacket brukar även det ge en del uppslag på hur man kan bli en bättre seglare.

MAREK JANIEC, SWE 829



VINN EN T-Shirt!

Vi fortsätter vår populära tävlingen där du har chans att vinna en t-shirt med Marieholms klassiska IF-logotyp screentryckt på bröstet. Det enda du behöver göra är att gissa rätt på frågan nedanför och maila in ditt svar. Sedan drar vi lott från de rätta svaren, kanske blir det du som får äran att strosa runt på bryggorna i denna fina t-shirt!

Rätt svar i förra numret var 34 timmar.

HUR MÅNGA IF-BÅTAR TILLVERKADES TOTALT I SVERIGE UNDER DE FÖRSTA FEM ÅREN AV IF-BÅTENS HISTORIA?

1 CA 500 STYCKEN

X CA 800 STYCKEN

2 CA 1300 STYCKEN

Maila ditt svar senast den 31 augusti 2009 till tavling@ifboat.com. Och glöm inte att ange ditt namn, dina kontaktuppgifter och vilken storlek du önskar på t-shirten om du vinner.

JUSTERING AF DH-REGELEN

🔴 Info til bådejere, målere, kapsejlsarrangører og sejlmagere: Dansk Sejlunions Teknisk Udvalg har justeret DH-regelen for den kommende sæson.

	GAMLE VÆRDIER	NYE VÆRDIER
TA	752,0	734,9
TANS	788,5	765,5
TAUD	830,3	825,0
TANSUD	852,4	848,2
LYS	1,02	1,02
LYSNS	1,00	1,00

IF-bådens sømiletider kan ses på DS's hjemmeside www.sejlsport.dk. Nye måle er udstedt til de enkelte bådejere.



STYRELSEMÖTE PÅ TRÄSLÖV

🌐 Svenska IF-båtförbundet kommer att ha sitt ordinarie möte i samband med SM på Träslövsläge. Bland annat kommer man att bestämma vem som kommer att få årets Rookie-pris.

IF-KLUBBENS GENERALFORSAMLING 2009

🔴 IF-klubbens generalforsamling blev afholdt den 25. februar 2009 Hvidovre Sejlklubs hus »Suset«. Der var traditionen tro inviteret til spising inden generalforsamlingens start.

Selve generalforsamlingen indledtes med en fotoberetning af Birgit Ryaa Hansens og Henrik Kjeldsens fotoberetning af en tre måneder lang sejltur op langs den svenske østkyst og afsluttedes med udlodning af gaver fra Hempel.

Referat af generalforsamlingen lig-

ger på IF-klubbens hjemmeside. IF-klubbens bestyrelse ser efter generalforsamlingen således ud:

Steen Jakobsen, *formand*
Henrik Kjeldsen, *webredaktør*
Henning Kastel, *kasserer og fartøjsregister*
Anders Klarskov, *kapsejls*
Henrik Blomdahl, *IFRA og klasseregler*

Adresser, telefonnumre etc. fremgår af IF-klubbens hjemmeside.

BILDER TILL MEDVIND

🌐 Redaktionen efterlyser bra bilder. Det finns säkert många duktiga fotografer, som kan fånga motiven på ett säkert sätt. Motiven kan vara varierande, men ska på något sätt ha anknytning till IF-båten. De får gärna vara stora bilder så att de går lätt att trycka, men alla bidrag är av intresse. Sänd gärna ett mail – eller ännu hellre en CD – med dina bilder från sommarsegelatsen till redaktör Per Osvalds.



VINTERARRANGEMENTET

🔴 Vinterarrangementet i 2009 bestod i en meget interessant og guidet rundvisning på Orlogsmuseet i København. Arrangementet sluttede med spising på Restaurant Menuen, hvor IF-klubben var vært for medlemmer og disses gaster.

INTRESSERAD AV STYRELSEARBETE?

🌐 IF-båtförbundet styrelse behöver kompletteras. För att få kontinuitet i verksamheten behövs nya krafter. Detta är viktigt för att IF-båtförbun-

det ska kunna bestå som ett demokratiskt, livskraftigt och aktivt klassförbund.

Så om du är intresserad av att bidra med din kompetens och lediga tid, kontakta ordföranden i din region. Och om du är intresserad av något särskilt område är du välkommen att meddela detta.



SKRIBENTER TILL MEDVIND

🌐 Innehållet i Medvind skapas av medlemmarna, för medlemmarna. För att få en bra och allsidig tidning är det viktigt att många bidrar.

Det som torde intressera läsekretsen mest är artiklar av teknisk natur. Kanske du har gjort något på din båt som du är stolt över och skulle vilja sprida till andra. Sådana saker kan t.ex. vara en omlackering, en reparation av eller byte från ett gammalt roder till ett nytt eller hur du gjorde när du byggde om en garderob till ett skåp med hyllor. Artiklarna får ett mycket högre läsvärde om de illustreras med bilder och bildtexter.

Ta chansen till nästa nummer, som kommer till hösten. Sänd in ditt bidrag till redaktören Per Osvalds på mailadress per@kvarnstromark.se.

PRESSTOPP

🌐 Presstopp för höstnumret av Medvind är bestämt till den 18 oktober. Vi förväntar oss många trevliga och instruktiva artiklar och bilder från våra läsare.



Bli medlem!

I IF-BÅTFÖRBUNDET

Förutom den här fina tidningen två gånger om året får du tillgång till teknisk rådgivning och ett stort arkiv med tekniska tips, medlemssidan på Internet, lokala arrangemang ett nätverk av cirka 600 seglare.

Dessutom får du möjlighet att köpa de utmattningssäkra undervantsröstjärnen som är särskilt utvecklade för IF-båten och Marieholm 26-an.



FYLL I DIN INTRESSEANMÄLAN PÅ VÅR HEMSIDA - WWW.IFBOAT.COM