

# ⓕ MEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • Nr 3 2006



## Läs om

*Snabbkurs i totalrenovering s. 10*

*Vilken utombordsmotor passar en IF? s. 18*

# Svenska IF-båtförbundet 2006

## Kansliadress och kontakter

### SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

c/o Marek Janiec  
S:t Laurentiig 10 A  
222 21 Lund  
Tel 046-14 49 57  
e-post: marek@janiec.se

### ORDFÖRANDE OCH LEDAMOT FRÅN SSIF

Marek Janiec  
S:t Laurentiig 10 A  
222 21 Lund  
Tel 046-14 49 57  
e-post: marek@bredband.net

### VICE ORDFÖRANDE

Bengt Cederblad  
Snäckeskärgsg 23  
421 57 V Frölunda  
Tel 031-29 58 08  
e-post: bengt.cederblad@brevet.nu

### SEKRETERARE OCH LEDAMOT FRÅN BIF

Hans Gilliusson  
Sidensvansvägen 14  
871 65 Härnösand  
Tel 0611-214 71  
e-post: hans.gilliusson@vv.se

### KASSÖR

Ragnar Jalakas  
Järpvägen 37 A  
756 53 Uppsala  
Tel 018-32 48 02  
e-post: ragnar.jalakas@boservice.se

### LEDAMOT FRÅN OIF

Rune Lagerqvist  
Villavägen 31 B  
191 46 Sollentuna  
Tel: 08-96 36 16  
e-post: ordforande@oif.ifboat.org

### LEDAMOT FRÅN VIF

Alf Andersson  
Oxelgatan 10  
426 77 V Frölunda  
Tel: 031-29 19 71  
e-post: alf.andersson@gothnet.nu

### TEKNISK ANSVARIG

Göran Ejdeling  
Tallboängen 52  
436 44 Askim  
Tel 031-28 80 22  
e-post: goran@ejdeling.se

### REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds  
Järnbrottsgatan 34  
426 68 V Frölunda  
Tel 031-41 61 03  
e-post: po@lundbergarkitekter.se

### WEBMASTER

Johan Winberg  
Missionsg 11  
252 70 Råå  
Tel 042-26 34 42  
e-post: johan@winberg.com

## Övriga IF-båtförbund

### DANMARK

Jeppe Parving  
Sankt Anne Gade 34, 4 t.v.  
DK-2100 København Ø  
Tel: +45 35 37 09 12  
e-post: jparving@yahoo.dk

### NORGE

Trond Aasland  
Granvejen 38 B  
N-1360 Nesbru  
Tel +47 66 84 89 31  
e-post: formann@ifklubben.no

### TYSKLAND

Klaus-Jörgen Liebenw  
Spanheimstr. 4  
D-13357 Berlin  
Tel +49-30 47 86 56 61  
e-post: obmann@if-boot.de

### HOLLAND

Frank Jurgens  
Westeinde 12  
NL-2275 AD Voorburg  
Tel +31-30 288 96 45  
e-post: voorzitter@marieholmvereniging.nl

### ENGLAND

Brian Roberts  
Sea Rigs, St. Mawes  
Cornwall TR2 5AP  
e-post: BriiRob@aol.com

## Innehåll

Ordföranden har ordet.....	<b>3</b>	Danska Mästerskapet 2006 .....	<b>12</b>
Tekniska Kommittén .....	<b>3</b>	SSIF:s kappseglingsskalender .....	<b>13</b>
Mätbrev inför SM .....	<b>4</b>	”Danska” utmattningssäkra undervantsröstjärn .....	<b>13</b>
Nordiska IFRA 2006.....	<b>5</b>	Frivillig säkerhetsbesiktning – rabatt hos Svenska Sjö .....	<b>13</b>
Årsmötet i Kista 2006.....	<b>6</b>	VIF – Västkusten IF-båtklubb.....	<b>14</b>
Formannen har ordet .....	<b>7</b>	Aktiviteter våren 2006 .....	<b>15</b>
Medlemsmöte på Horgan’s .....	<b>8</b>	IF-CUP Uppsala och Stockholm 2006.....	<b>16</b>
Medlemsmöte på Vestfjordens Seilforening.....	<b>9</b>	BIF – Bottenhavets IF-båtklubb.....	<b>16</b>
Nye medlemmer.....	<b>9</b>	Om ett år i egen IF – och lite till.....	<b>17</b>
Snabbkurs i totalrenovering av IF-båt.....	<b>10</b>	Vilken utombordsmotor passar en IF-båt? .....	<b>18</b>
SSIF .....	<b>12</b>		

*Manusstopp 17/10 2006*

# Ordföranden har ordet



I skrivandes stund känns det att vintern fortfarande inte vill öppna dörren för vårens ankomst. Yttertemperaturen orkar knappt upp över 5-gradersstreck och lusten att börja värme med båten har väl inte riktigt infunnit sig ännu. Ryktesvägen har jag hört att vissa entusiaster redan har sjösatt. Men vattentemperaturen är ännu bara 3–4 grader här i Sundet, så det torde kännas riktigt iskallt och rått ombord, samtidigt som det blir direkt livsfarligt att drulla i sjön...

Förbundet klarar sig fint ekonomiskt. Medlemsantalet var 724 stycken vid senaste räkningen, och så länge vi bara ligger över 700, så går ekonomin ihop bra med nuvarande inkomster och utgifter. Men vi behöver vara

fler som kan driva förbundet framåt mot nya utmaningar. Vi saknar en nödvändig förnyelse av förbundets ledning. De sittande ledamöterna har blivit ganska till åren komna, och kanske inte orkar länge till.

Bland alla våra medlemmar finns det säkert flera som kan tänka sig att vara med att styra IF-skutan mot nya, djärva mål. Och seglingen är ju könsneutral. Vi vet att vi har många duktiga kvinnliga IF-seglare bland våra medlemmar, som säkert har ett och annat att säga om saker och tings göranden och låtanden.

**Ställ upp och bryt ner gubbväldet!**

*Marek, SWE 829 "Ingela"*

## Tekniska Kommittén

– Ny layout på klassreglerna från år 2007

Äntligen är arbetet med att omarbete klassreglerna till ett nytt format slutfört. Texten har anpassats till ISAF:s Redskapsregler fullt ut genom att upplägget följer en ny mall framtagen av ISAF och Svenska Seglarförbundet.

Som tidigare meddelats, så innebär denna omarbetning ingen ändring i sak för IF-båten och dess användning vid kappsegling i förhållande till vad som gäller idag. Men i samband med arbetet har vi tillämpat tolkningar som gjorts genom åren och fört in dessa så att regeltexten blivit mer tydlig och lättolkad. Så båtar som mäter in idag kan lugnt tävla vidare.

Klassreglerna har varit föremål för en granskning inom Nordiska IFRA under ett antal år. Nu har man fastställt texten så att alla de nordiska länderna i grunden ska kunna ha gemensamma klassregler. Detta kommer att främja vår kappsegling och vårt samarbete över gränserna.

### Extra årsmöte

Även om den nya versionen av klassreglerna inte ändrar båten och dess användning i sak, kommer vi för ordningens skull ändå låta dem bli föremål för medlemsomröstning inom Svenska IF-båtförbundet. Vi kommer

därför att utlysa ett extra medlemsmöte i samband med SM 2006 i Arkösund med endast denna fråga på dagordningen.

Därefter planerar vi att slutgiltigt kunna fastställa klassreglerna på vårt ordinarie årsmöte till vintern.

Texten kommer inte att distribueras utan finns tillgänglig för medlemmarna på den lösenordsskyddade medlemssidan på internet. Om någon ändå skulle vilja få en egen papperskopia, var vänlig kontakta någon i styrelsen.

*Göran Ejdeling och Marek Janiec*



# Mätbrev inför SM

***Kanske din båt eller lånebåten du ska använda på SM saknar mätbrev?  
I så fall, se till att få båten inmätt och ett mätbrev utfärdat!***

Mätningen ska utföras av en SSF-licensierad mätman. En förteckning över mätmän finns på SSF:s hemsida under "Arrangera – Hitta funktionärer – Licensierade funktionärer". Mätkostnaden, som betalas till mätmannen, brukar uppgå till cirka 300-500 kronor plus eventuell reskostnadsersättning.

Efter utförd mätning ska protokollet sändas till Tekniska Kommittén, c/o Marek Janiec, som utfärdar mätbrevet efter det att den administrativa mätbrevsavgiften har betalats till förbundet. Den administrativa mätbrevsavgiften är 100 kronor för medlemmar och 300 kronor för icke medlemmar. Skicka gärna med en kopia på kvittot i brevet, så går behandlingen snabbare.

## **Mät i god tid**

Du bör ordna med inmätning och mätbrev *i god tid* innan du kommer till tävlingen. Före midsommar ska du ha allt avklarat, för därefter har Tekniska Kommittén semester för att utöva segelsporten.

Mer information om mätbrev och mätning samt klassregler och mätformulär finns på hemsidan:

***<http://www.ifboat.com/teknik/ifklass.htm>***

*Av Marek Janiec  
Tekniska Kommittén*



# Nordiska IFRA 2006

## – möte i Göteborg

***I år hölls mötet lördagen 25 mars. Göran Ejdeling hade fixat en fin lokal i SWECO-huset, vilket ligger i "mitt i stan", i anslutning till de stora lederna och centralstationen.***

Enligt det nya upplägget ska vi träffas några timmar varje år i mars, företrädesvis i Göteborg, för att

- informera varandra om de olika ländernas verksamhet
- samordna mästerskapskalendrarna
- behandla och samordna frågor om klassreglerna
- diskutera andra frågor av betydelse för IF-båten som inofficiell skandinavisk entypsbåt

Från Danmark deltog Arvid Andersen och Christian Pedersen, från Norge Trond Aasland och Nils Jarem och från Sverige Bengt Cederblad, Göran Ejdeling och Marek Janiec.

På årets möte var följande tekniska frågor på dagordningen:

- Den nya strukturen på klassreglerna som planeras att införas från och med år 2007
- De nya undervantsröstjärnen
- Masten – alternativa tillverkare, andra än Seldén
- Roder – rapporterade kvalitetsproblem för roder från Marieholm Strömstad Marina
- Digital kompass – erfarenheter efter första årets användning

*Marek Janiec, Tekniska Kommittén*

# Årsmötet 2006

**Årsmötet hölls 11 februari 2006 i Kista. OIF:s ordförande Rune Lagerqvist hade fixat en fin lokal och kaffe med tilltugg för att vi inte skulle svälta för mycket under mötet.**



## Deltagarna

Trots att mötet hålls i förbundets mest IF-täta område, så kom endast 11 medlemmar till årsmötet. Fyra av dessa var styrelsemedlemmar. 20 stycken giltiga poströster hade inkommit, så röstlängden bestod därmed av 31 medlemmar i alla omröstningar utom den om ansvarsfrihet för styrelsen, där styrelsemedlemmarna ju inte har rätt att rösta. Det utgör endast drygt 4 procent av förbundets medlemmar.

## Ekonomi

Den ekonomiska berättelsen föredrogs av kassören Ragnar Jalakas. Han konstaterade att cirka 700 medlemmar behövs för att "dra runt" förbundet ekonomiskt med nuvarande verksamhet. Ef-

tersom medlemsantalet de senaste åren har överstigit denna nivå, har förbundet numera ett relativt bra eget kapital. Det efterlystes därför goda idéer för att kunna använda detta på bästa sätt i enlighet med förbundets ändamål. Eftersom det för närvarande är mycket svårt att rekrytera funktionärer för ideellt arbete, föreslogs även att arbetskrävande verksamhet kunde "köpas in".

## Klassreglerna

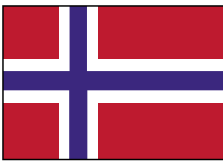
Som de flesta med intresse i denna sak redan känner till, blev det avslag på punkten om ändring av antalet segel och dess användning. Omröstningen föregicks av en livlig diskussion, framför allt vad gällde antalet genuor som skulle vara tillåtna att ha med sig

ombord. De ekonomiska och sportsliga aspekterna diskuterades. Det framkom även synpunkter att vissa riggar var så annorlunda, att det inte skulle vara sportsligt rättvist gentemot andra båtar att endast få använda en genua.

I detta sammanhang framkom det även synpunkter att man borde ändra klassreglerna ifråga användning av reservsegel. Frågan om att kunna hissa en reservspinnaker direkt när den ordinarie havererat diskuterades och det blev en "god" konsensus bland de närvarande att detta borde vara tillåtet. De nuvarande klassreglerna tillåter ju inte detta, eftersom man bara får använda en spinnaker en och samma segling.

*Marek Janiec*

# Formannen har ordet...



**Overgangen mellom vinter og sommer kom så brutalt i år enn jeg ikke kan erindre. Vel inne fra en flott skitur i marka med 1 meter snø under skiene kommer melding om båtutsetting om 3 uker og purring på dead-line for**

**Medvind innlegg. Jeg kommer rett fra båthavna der jeg var førstemann til å ta av presenningen og skrive meg på liste over tidspunkt for båtutsetting. Snøen lå 0,5 m tykk rundt båten, men heldigvis er det blitt 15 grader i luften og en strålende sol som gir smak av vår. Vi skal nok få båten på vannet før 1.mai i år også.**



**H**vordan blir årets sesong? Jeg må innrømme at jeg er mer spent enn noensinne. Ikke på de sportslige arrangementene, men på aktivitetsnivået i klassen. De siste par årene har det pågått en utskifting av etablerte seilere og yngre krefter har kommet til. I fjorårets Færderseilas var det 34 påmeldte IF'er og det er meg bekjent ny rekord. Stemningen i Horten etter seilasen var høy. Nye og etablerte seilere ble forent over god mat og drikke. Det har blitt jevnere i tetsjiktet i klassen de siste par årene og dette burde virke stimulerende for alle. Så hvorfor er jeg spent? Det bygger på følgende faktorer: Vi kan vente utskifting av enda flere etablerte regattaseilere, nye båtseiere ser ut til å være mer opptatt av fritidsseiling evt. kombinert mindre høytidelige regattaer, vi har måttet jobbe hardt for å opprettholde vår NM-status og til sist virker det som om oppslutningen om opplagsseilingen har vært noe skuffende sett fra styrets ståsted.

## Vi må samarbeide mer

Årets styre har jobbet fokusert med å tenke bredde i arrangementene. Oppslutningen om vinterens arrangementer har som ovenfor nevnt ikke vært i tråd med styrets forventninger, men kan være et utslag av at folk er mer engasjerte nå enn i tidligere år. Vi må samarbeide mer med andre foreninger og klubber for å kunne samle tilstrekkelig antall medlemmer til å kunne tiltrekke de gode foredragsholderne. Dette er en tendens vi ser på mange områder innen idretten. KNS har i år invitert alle kjølbåtklasser til å delta på foreningens arrangementer, også de som ikke er medlemmer av seilforeningen.

Samlingen i april med tema båtvedlikehold og bruksalg nådde ikke de gamle, store høyder. Foredraget var interessant, men utbud og kjøpelyst på brukstutstyr var tilnærmet fraværende. Det kan naturligvis skyldes at arrangementet kommer tett opp i påskehøytiden?

## Godvær i år

Vi skal igjen avholde en treningssamling på Vasholmen 19-21 mai for å øke seilkunnskap og samle IF-eiere til hyggelig sosialt samvær på lørdagskvelden. Vi satser på godvær i år! IFRA-møtene avholdes nå årlig med et lavere ambisjonsnivå på budsjettssiden. Årets møte var svært konstruktivt og mye tid gikk med på å utveksle erfaringer på drift av klubbene og økt sportslig samvær på tvers av grensene. Jeg håper at vi allerede i inneværende sesong kan se svenske IF-seilere i Færderseilasen også.

## Deltakelse i NM og Kongens Serieseilaser

Samtidig vil jeg oppfordre norske IF-seilere til å delta på regattaer i Sverige og Danmark, primært i det svenske og danske mesterskapet som går tidligere enn hos oss (begynnelsen av juli). For å stimulere norske seilere til deltakelse i utlandet har styret besluttet å bevilge kr. 1.500,- i støtte pr. båt som deltar i utlandet, basert på at søknad er sendt styret i rimelig tid på forhånd. For å stimulere til økt deltakelse i NM har styret også vedtatt tilsvarende støtteordning for seilere som har tilhold vest for Kristiansand og nordover langs kysten.

I år håper vi på topp deltakelse i Kongens Serieseilaser som går tirs-

dag, onsdag og torsdag kveld (15-18 august) i uken før NM. Dette vil gi en topp treningsmulighet før NM går av stabelen i Asker 18-20 august. En god nyhet for NM av året er at utenlandske deltakende båter teller som startende båter for å gi Norgesmesterskap status. Dette er en konsekvens av at utenlandske deltakere også kan bli Norgesmestre.

## Ytterst på rekka

Det har videre vært reist spørsmål om vi kan starte IF-serien senere og avslutte tidligere enn det som har fremgått av forslaget til terminliste. Årets IF-serie starter en dag tidligere enn i 2005. Da deltok 11 båter. En av klasseklubbens formål er å stimulere til økt regattadeltakelse. Når vi har så stor oppslutning på årets første seilas ønsker vi å fortsette med dette. Sørg for å ligge ytterst på rekka neste år – så kommer dere ut i tide!

Pass for øvrig å melde fra når dere bytter epost-adresser. Klubben bruker nå epost aktivt i den daglige kommunikasjonen med medlemmene. For de som ikke har epost-adresse, følg med på vår hjemmeside på internett, denne oppdateres løpende med all viktig informasjon.

For de som har begynt å bekymre seg for hva de skal gjøre når seilseilingen er slutt oppfordrer jeg til å kontakte styret for påmelding til målerkurs.

Da gjenstår det bare å ønske alle medlemmer en strålende seilseiling, enten dere bruker båten til regattaseiling eller til fritidsseilas.

Trond Aasland  
NOR-153 Compromise

# Medlemsmøte på Horgan's Bar og Restaurant 7.3.2006

**Styret, anført av ildsjelen Kristen Thorp, har gjennom mørke vinterdager jobbet med å få på plass en vintersamling som var ment å tiltrekke flere interesserte enn det knappe 20-talls medlemmer som vanligvis innfinner seg på våre klubbkvelder. I Norge mangler vi dessverre den sosiale ramme som finnes i Danmarks seilforeninger. Vi søker å finne lokale tilsvarende til dette ved å forsøke nye rammer for arrangementene.**



NRK har gjennom de siste måneder kunnet forsyne norske TV-seere med dramatiske bilder fra Volvo Ocean Race 2005-2006 hver eneste helg. Norsk deltakelse i VOR de siste 3 gangene har bidratt til at interessen for seilasen har tiltatt i de norske hjem, spesielt blant aktive seilere. Det har tidlig blitt klart at årets utgave vil være blant de mer dramatiske grunnet spektakulære løsninger for å redusere båtvekt ved hjelp av hydrauliske svingkjøl-løsninger. Espen Guttormsen, sportssjef i Norges Seilforbund, to ganger deltaker i VOR på samme båt som Knut Frostad og sportskommentator i NRK var velvillig til å stille opp for IF-klubben en kveld i mars for å presentere et sammendrag og egne vurderinger av VOR så langt.

Med forventninger om høy deltagelse får vi låne eget lokale hos Horgan's Bar og Restaurant i sentrum av Oslo. Lokalene har god kapasitet og våre venner i Knarr-klassen ble invitert til å delta gratis. Ettersom de hadde lagt et klubbensamling kvelden i forveien ble det ingen deltakelse fra det holdet. I et forsøk på å trekke flest mulig medlemmer til arrangementet ble det også

lokket med utlodning av 3 multifunksjonelle seilverktøy som brukes i VOR. En time før foredraget til Espen begynte samlet de ivrigste IF-seilerne seg for å innta felles måltid og prate hyggelig i forkant. Tidspunktet passet godt umiddelbart etter arbeidstid og 18 personer benket seg til bords. Serveringen tok innledningsvis noe tid, men etter hvert som betjeningen innså at tiden var i ferd med å løpe fra dem gikk det unna og alle fikk seg en matbit før foredraget startet.

Reservasjon av lokalet og bruken av det var avtalt god tid i forveien. Booking-systemene på huset var tydeligvis ikke av de beste, så vår tilstedeværelse kom som en overraskelse på stedets betjening da vi innfant oss. Men de hadde en sportslig innstilling og hev seg rundt, satte opp lerret, danderte til med stoler og alt var på plass til avtalt tid. Noen slitne seilbrett og andre maritime remedier som hang i vegger og tak forente de sosiale omgivelser med de sportslige begivenheter på en grei måte.

For de 22 av oss som var til stede under Espens foredrag ble det et levende og engasjert foredrag om VOR. Et godt sammendrag av fakta og en god presentasjon og orientering om de tek-

niske og psykososiale forhold om bord på båtene. Espen hadde et multimediashow bestående av bilder og filmsnutter og fylte på med personlig erfaring fra egne opplevelser. Spesielt ble vi oppmerksomme på hvor sårbare de nye båtkonstruksjonene er for baneseilas. Dette fremkom tydelig fra bildene fra baneseilasene i Cape Town der seilasene ble gjennomført i vind opp mot 40 knop styrke. Jibbing i denne vindstyrken, der kjølen bruke over 20 sek. på å bevege seg fra den ene siden til den andre, var problematisk på mange av båtene som broachet og tidvis var umanøvrerbare. Kort oppsummert kan man vel si at de fleste var fornøyd med den soliditet og kvalitet i løsninger som man finner i en IF sammenliknet med de utfordringer man finner i ny, ekstrem teknologi.

Møtet ble avsluttet med ekstraordinær generalforsamling og uformelt samvær i en sosial og hyggelig ramme. Vi gledet oss over at nye fjes dukket opp og vil forsøke å få til en samling med tilsvarende ramme også neste år.

*Trond Aasland, NOR-153 Compromise*

## Ekstraordinær generalforsamling 7.3.2006

På årets generalforsamling ble de svenske forslagene til endringer i klassevedtektene enstemmig vedtatt. I henhold til våre vedtekter skal vedtektsendringer godkjennes to ganger. Ekstraordinær generalforsamling ble lagt til samme dato og sted som medlemsmøtet 7.3.2006 for å få et endelig vedtak på endringene til klassebestemmelsene. Disse ble enstemmig vedtatt med 16 stemmer. Vi henviser til referat fra generalforsamlingen 2005 på våre hjemmesider [www.ifklubben.no](http://www.ifklubben.no) der vedtektsendringene er gjengitt. Dette innebærer at norsk praksis vil være i tråd med IFRA-reglene med unntak av de eksisterende norske tilleggene til klassebestemmelsene.

Vedtaket innebærer at det i seilsesongen 2006 er tillatt med elektronisk, digitalt kompass om bord.

*Styret, Norsk IF-Båt Klubb*

# Medlemsmøte på Vestfjordens Seilforening 4.4.2006

**Tradisjonen tro ble det arrangert medlemsmøte på Vestfjordens Seilforening 4.april 2006. De siste årene har dette tilsynelatende vært et av årets høydepunkter for seilerne. En gyllen mulighet for å få opp vårstemningen, utveksle erfaringer og synspunkter på båtpuss og vårens aktiviteter samt få ryddet opp og solgt utstyr som er til overs eller gjøre et kupp på brukutstyr selv.**



## Gjennomgang av båtvedlikehold

Peter Gustafsson som driver Bærum Plastservice AS i Asker hadde stilt seg til disposisjon for å holde et foredrag om båtvedlikehold. For mange IF-seilere er Peter kjent som en leverer tilbake en reparert båt i minst like god stand som før skaden inntraff.

16 fremmøtte medlemmer fikk følge en systematisk gjennomgang av båtvedlikehold over og under vannlinjen med dertil gode tips og anbefalinger ved siden av. Det hersker liten tvil om at flere IF-seilere nå vil kaste sine gamle polermaskiner etter påstanden fra Peter om at verdien av maskinene omsatt i øl har større nytteverdi for båteieren. Skikkelige polermaskiner skal se ut som vinkelslipere og kan koste

fra kr 400,- (Best Tools) til kr. 700,- for amatører (kan kjøpes hos Bærum Plastservice). Polermaskiner egner seg for rubbing og poleringsarbeid. Voksing bør gjøres for hånd.

Det finnes rotasjonsbørster til bruk for rengjøring av antisklimønster på dekk. Ifølge Peter kan man gjerne ha voks på antisklimønsteret, men man skal umiddelbart tørke av for å få toppene i mønsteret frie for glatt voks. Dersom du ikke er blant de som ønsker å rubbe i tynne skikt gelcoat, kan det være verd å forsøke GelCoat Cleaner som skal fjerne smuss effektivt fra gelcoaten (f.eks renner og fendermerker).

Peter fremhevet videre at International's VC17 bunnstoff er det mest

effektive for regattaseileren, men at Hempel nå har kommet med et Racing bunnstoff som er et godt alternativ.

Det ble god anledning til å stille spørsmål i etterkant der flere fikk relevante tips i forhold til egne behov for opp-pussing. Lysbildene fra foredraget vil bli lagt ut på IF-klubbens nettside.

Årets bruksalg ble dessverre ingen gjentakelse av tidligere års suksess. Et turseil sett og et sett med lanterner var årets beholdning. Vi oppfordrer våre medlemmer til aktivt å bruke Kjøp/Salg torget på våre hjemmesider for omsetning av utstyr.

*Trond Aasland  
NOR-153 Compromise*

## Nye medlemmer...

Det kan være vanskelig å følge med på hvem som er nye medlemmer og båteiere. Styret har derfor besluttet at vi skal bekjentgjøre nye medlemmer og båteiere i Medvind. Dette gjør det lettere for eksisterende medlemmer å ta kontakt og hjelpe til med gode råd. Siden det er første gang vi har denne spalten tar vi også med nye medlemmer fra 2005.

Vi ønsker vår nye medlemmer velkommen til klubben

*Robert Bay og Trond Aasland*

BåtNr	Navn	Poststed
N-209	Reinsli, Brit Berntsen	Oslo
N-018	Lenes, Sverre	Oslo
N-182	Myrvang, Per	Hamar
	Klemetsen, Ole	Stavanger
N-211	Aronsen, Svein	Oslo
N-165	Larsen, Bjørnar Bjørgum	Oslo
N-089	Rapp, Geir Ove	Oslo
N-134	Anderson, Lars Jøran	Oslo
N-195	Hart, Arne Martin	Drøbak
	Brun, Jon	Tolvsrød
N-152	Huth, Trond Atle	Hafsrfjord
N-028	Rief, Bjørn Johan	Oslo
	Samuelsen, Tom	Vettnes
N-213	Harr, Lars H.	Tolvsrød
N-205	Hermansen, Hans Herman Stenberg	Oslo
N-191	Jørgensen, Jørgen Holter	Oslo
	Thorp, Kristen	Oslo
N-203	Lotherington, Anne Solem	Tønsberg
N-053	Øyen, Bjørn	Spikkestad
N-178	Bjerke, Morten Dishington	Oslo

# Snabbkurs i totalrenovering av IF-båt

**Onsdagen 5 april hade OIF en temakväll med "tips för båtfixare".**

## *Båtvårdskväll med IF-panelen*

*Lagom till att presenningarna börjar sitta allt lösare och droppen från taken blir allt tätare så kan ni få tips, råd och idéer om båtvård och renovering på vår båtvårdskväll. IF-panelen med skilda kunskaper, bl a träarbete, böldpest och att riva ut inredningen helt för renovering kommer att finnas representerade. Ta chansen att utbyta erfarenheter om båtvård med erfarna och oerfarna IF-seglare.*

*Tid: 5/4 kl. 18.30. Plats: Kista träff, Kista Torg 7. Plan 2, Grönlandssalen*

*Så löd rubriken till OIF:s möte när man gick in på IF-sajten på nätet.*

**K**vällen blev mycket välbesökt med nära 30 deltagare. Till temakvällen hade den yrkesinriktade gymnasieskolan SKEPPSAKADEMIEN i Gävle ställt upp med kursledaren Magnus Liedberg samt eleverna Emil Jensen och Daniel Christensen. Magnus gjorde en presentation av den yrkesinriktade linjen på Gymnasieskolan som skall leda fram till nästa generations båtbyggare.

Peder Cederskiöld från North Sails hade tagit kontakt med kursansvarige Patrik Johansson på skolan och frågat om inte ombyggnad av en IF skulle kunna vara ett lämpligt utbildningsobjekt för skolan. Båtbyggjarlinjen har hittills varit mest inriktad på att utbilda båtbyggare till träbåtar, men har insett att marknaden utanför består även av ett stort antal plastbåtar som börjar komma upp i renoveringsåldern, varför här ligger ett mycket stort potentiellt arbetsområde för de elever som lämnar skolan.

Till årets utbildning har man därför tagit in en IF-båt i sina lokaler, och några elever har tilldelats projektet att gå igenom båten helt och hållet samt att göra vid båten så att den efter genomgång skall vara så lätt som möjligt, men ändå klassa in som "godkänd tävlingsbåt".

Båten tillhör North Sails, och har genom kontakten med Peder Cederskiöld på NS hittat en plats att komma ut som en "ny IF i 2006 års upplaga". Det skall även sägas, att trots att skolan ställer upp med elever så kommer materialet att bekostas av båtägaren.

Båten var ursprungligen blå. Alla med blåa båtar känner väl till att denna gelcoat åldras snabbare än andra genom sina organiska pigment. Dessa kritar, som man säger på fackspråk Det

innebär att de är näst intill omöjliga att bibehålla någon finish på när de vistas i solljus, oavsett hur mycket man håller på och polerar på dessa skrov.

Det första eleverna gjorde var att riva ut hela inredningen i båten. Detta jobb klassades som mycket lätt, då inredningen är fastskruvad, och det var bara att lossa alla skruvarna. Innertak och beklädnadsmattor togs bort. Här visade det sig en hel del fukt tagit sig in och orsakat mögelpåslag. Att riva ut inredningen gick i stort sett på två dagar för oerfarna elever.

En hel del fuktskador kunde även konstateras i underkant av kojor och garderober. Moderna båtar bygger man betydligt fler hål för genomventilation. Nu när man kan titta i facit, så var den spontana reaktionen från Peder Cederskiöld till alla IF-ägare: "Köp en stor träborr, och borra up många ven-



*Här pågår jobbet med inredningen. Den ljusa färgen gör det lätt att se prytlarna nere i båten. Salongen upplevs som åtskilligt rymligare. Lägg märke till ventilationshålen i underkant.*

tilationshåll i botten på garderobersskotten och kojerna".

Aluminiumramarna runt fönstren lossades också. Här visade det sig helt enligt förväntan att de gamla gummi-



*Här pågår renskrapning av gammalt lim bakom bordläggningssmattor.*



*Den nylackade båten är i "nyskick".*

listerna var spröda, och hade sprickbildning, vilket gett möjlighet till krypvatten att ta sig in. Listerna byttes. Däremot var båten helt tät vid mastfoten, och inget krypvatten hade tagit sig in till mastfotsbalken.

Gammalt kontaktlim bakom beklädnadsmattorna var heller inte lätt att avlägsna. Här blev det åtskilligt manuellt slipjobb.

Skolan är av hälsoskäl restriktiv med att eleverna skall arbeta med tvåkomponentlacker samt så långt det är möjligt undvika arbete med organiska lösningsmedel (thinner).

Eleverna presenterade hur man tillverkat nya durkar i egentillverkad durkplywood.

Man har själv tillverkat skiktlimmad skotbalk och rorkult. Prydligt lackerade med högblank fernissa. Att tillverka egen "limfog" är en del i skolans utbildning. Mycket prydligt. (Något som många glada amatörer lätt skulle kunna tillägna sig.) De gamla plastmattorna längs invändiga bordläggningen ersattes med glasfiberattor, som målades.

Plywoodinredningen slipades ren från all svart "gucka". Babords garderob placerades på styrbords sida. Båten försågs endast med en garderob, vilket uppfyller tävlingsreglementet. Detta medförde att salongen blir åtskilligt ljusare och rymligare. Härigenom kommer salongskojerna att skjutas fram något i båten, och det blir bättre med stuvutrymme i stickkojerna. All gammal teakplywood målades vit med alkydlackfärg. Här målades båda sidorna vilket är viktigt för att plywooden inte skall slå sig. Det krävdes 5 lager färg innan man ansåg att ytorna var godkända. I och med att all inredning är vitmålad så upplevs båten som mycket ljus och luftig.

Nya knän vid röstjärnsfästena plastades fast. Bordläggningen utvändigt slipades ner mycket noggrant. Däcket slipades med en speciellt följsam sliputrustning som även slipar nere botten på refflorna. Fästen för skotvinschar monterades på rufftaket. Dessa gjordes av teak som därefter plastades in i gelcoat för att undvika framtida läckage.

Lackering av utvärdig bordläggning utfördes av "proffsmålare", då skolan av miljöskäl inte vill utsätta sina unga elever för risken att jobba med sprutdimma. Denna lackering utfördes när båten fått ett uppvärmt tält omkring sig. Färgen är en väl beprövad en-komponent alkydlackfärg med goda egenskaper. Botten var helt fri från böldpest. Botten grundades med epoxigrund när eleverna inte var närvarande.

Presentationen avslutades med bildspel från arbetsgången. Skolan och eleverna fick mycket beundran för sitt proffsiga framträdande. Här utbildar man inte bara duktiga båtsnickare utan även duktiga marknadsförare.

OIF tackar för en mycket intressant kväll med nästa generations båtbyggare. Många varma applåder för de unga skickliga båtbyggarna som rest ner från Gävle för att förnöja oss gamla IF-rävar med sina erfarenheter.

*IF 2006*

**Den långa vintern här i Skåne har gjort allt utomhusbåtpyssel försenat. Så här alldeles före påsk är vattentemperaturen i Sundet endast 5 plusgrader. Ungefär lika varmt är det i luften i genomsnitt, även om det kan kännas riktigt skönt och vårligt i solen mitt på dagen. Trots detta kommer nog en del av våra båtar i sjön under påskhelgen. Det är ju inte så mycket fribord att putsa på en IF-båt.**

### Årsmötet

SSIF:s årsmöte avhölls 1 mars i klubbhuset på Råå Småbåtshamn. Mötet samlade åtta röstberättigade medlemmar och en intresserad gäst. Det är alltså fortfarande mycket ringa intresse bland våra medlemmar att påverka verksamheten. Förutom det formella diskuterades det livligt kring kommande projekt och aktiviteter. Man kom överens om att vi innan seglings-säsongens början skulle genomföra två aktiviteter, en regelkurs och ett seminarium om GPS-navigering. Ämnen som underhåll av båten, trimning och väder var också uppe på tapeten, men man kom överens om att skjuta dessa till efter seglingssäsongens slut. Ekonomin rapporterades som god och revisorerna hade inget att invända. Styrelsen omvaldes i sin helhet. Marek

valdes dessutom som SSIF:s representant i IF-båtförbundets styrelse och Per Damsby valdes som suppleant.

### Utlotning av genua

För att öka intresset för kappsegling antog mötet även ett förslag om utlotning av en genua bland deltagande IF-båtar i säsongens kappseglingar. IF-båt som avser delta i utlotningen ska skriftligen anmäla detta till en av SSIF:s representanter senast 19 augusti 2006. Kriterier för att medlem ska få delta i utlotningen är att han deltar med sin båt i minst en av de sex helregattorna i SSIF:s kappseglingsskalender samt i minst fem stycken kvällskappseglingar i den egna klubben.

### Medlemmarna

Just nu är vi 117 medlemmar i SSIF, vilket är en minskning sedan förra året. Många har avslutat sitt IF-båtägande den senaste tiden, vilket också sätter sina spår i medlemsantalet. Men förhoppningsvis strömmar det till några nya medlemmar nu när säsongen börjar och de nya IF-båtagarna hittar fram till förbundet. SSIF har även 3 utländska medlemmar, en i USA, en i Tyskland och en i Holland.

### Vinteraktiviteterna

Den 8 mars hölls regelkursen i Malmö. Vi hade anlitat förbundsdomaren Bertil Grip för genomgången. Intresset var ganska litet, endast åtta medlemmar hade anmält sig. Till seminariet i GPS-navigering hade endast en person anmält sig dagen innan, så detta fick tyvärr ställas in.

### Kappseglingsprogrammet

I Limhamn, Lomma och Råå seglar många IF-båtar i klubbarnas kvällskappseglingar. Att vara med i dessa är ett utmärkt sätt för nybörjaren att komma igång med sin segling. Man lär sig mycket, när man seglar tillsammans med likadana båtar, vilket man även har mycket nytta av vid andra tillfällen. Och så har man dessutom chans till en stunds eftersnack i klubbhuset över en öl eller en kopp kaffe.

SSIF har ställt upp med vandringspriser för de lokala eskadrar som kan samla minst 5 IF-båtar på sina kvällskappseglingar. Hittills är det endast de ovan uppräknade, men det blir kanske fler. Så om det finns 5 IF-båtar eller fler som kappseglar regelbundet någon kväll i veckan som vi inte känner till, så hör av er!

För övrigt finns ett digert kappseglingsprogram med tre lokala IF-regattor på våren/försommaren och tre på eftersommaren/hösten. Dessutom finns i närheten alltid danska mästerskapet, som i år seglas vecka 26 mitt i Öresund på vattnet kring Flakfort norr om Saltholm.

### Ledare saknas för tjejaktiviteter

Vi efterlyser en projektledare för vårt tjejprojekt. Pengar finns, lånebåtar fixar vi också. Det saknas bara en initiativrik SSIF-tjej som kan ta sig an projektet.

*Marek Janiec, ordförande SSIF*

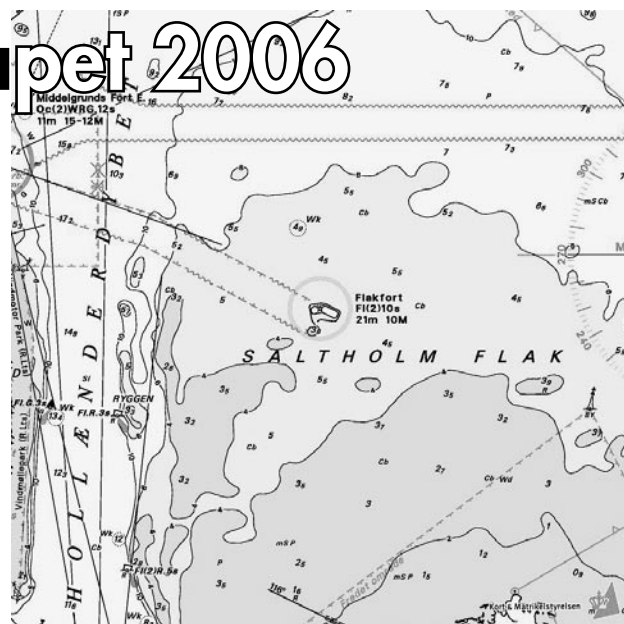
# Danska Mästerskapet 2006

Tävlingen arrangeras i år av Sejlklubben Lynetten, som ligger i Köpenhamn. Den 28 juni på eftermiddagen börjar arrangemanget med registrering och båtkontroll, och den 2 juli är reservdag. Tävlingsbarnorna är belägna mitt i Öresund, i området kring Flakfort norr om Saltholm.

Utgångspunkten för tävlingen kommer att vara arrangörsklubbens hemvist, Margaretheholms Havn. Hamnen ligger på södra sidan av ön Amagers nordligaste halvö med insegling österifrån. Hamnloppets position är Lat N 55° 41,3', Long O 12° 37,2'. Det är gångavstånd till buss och hamnfärja som tar dig till stadens centrum. För närvarande är det osäkert att bedöma möjligheterna för uppsättning av tält med mera, men det torde snart klarna.

I år blir det alltså riktigt nära för de skånska seglarna. Att ta sig från hamnarna längs Västkusten tode inte heller ta mer än några seglingsdagar i anspråk.

Mer information kommer att finnas på arrangörsklubbens hemsida [www.lynetten.dk](http://www.lynetten.dk) och på den danska IF-klubbens hemsida [www.if-klubben.dk](http://www.if-klubben.dk)



# SSIF:s kappseglingskalender 2006

Datum	Regatta	Typ	Arrangör	Anmärkning
20–21 maj	Forstaedernes Bank Cup	Bana	Kastrup Sejlklub	Öresundsmästerskapet
20–21 maj	Pokalseglingar	Bana	Lommabuktens Seglarklubb	
10–11 juni	Lagunen Vår Cup	Bana	Båtsällskapet Lagunen, Malmö	Öresundsmästerskapet
28 juni–2 juli	Int. Dansk IF-mästerskap	Bana	Lynetten Sejlklub	
5–8 juli	Int. Svenskt IF-mästerskap	Bana	Norrköpings Segelsällskap (Arkösund)	
19–20 augusti	Skåne - Distriktsmästerskap	Bana	Råå-Helsingborg Segelsällskap	Öresundsmästerskapet
26–27 augusti	Efterårsstevne	Bana	Sejlklubben "Frem", Svanemöllehamnen	
2–3 september	Kurt-Weck-Gedächtnis-Preis	Bana	Tegeler Segel-Club	I Berlin på Tegeler See
9–10 september	Amager Cup	Bana	Kastrup Sejlklub	
1 oktober	Jamesons Cup	Distans	Veadbaek Sejlklub	

## "Danska" utmattnings-säkra undervantsröstjärn



I samband med att problemen med brustna undervantsröstjärn uppdagades någon gång under 90-talet konstruerade Henrik Blomdahl i Danmark en helt ny typ av beslag, som är helt "utmattningssäkra". Beslagen tillverkas numera i Sverige. De är inte svetsade som innan, utan numera urfrästa ur ett enda stycke syrafast stål SIS 2343 och de håller för cirka 2,15 tons dragkraft. Endast medlemmar i Svenska IF-båtförbundet eller medlemmar i andra nationella IF-båtförbund får köpa järnen. Medlemspriset är för närvarande 720 kronor per par, vilket inkluderar frakt inom Sverige vid förskotts betalning.

Beställ hos Marek Janiec. Adress och e-postadress finner du på sidan två i tidningen.

Bilder på beslaget kan ses på hemsidan, på [www.ifboat.com/teknik/röstjärn1.pdf](http://www.ifboat.com/teknik/röstjärn1.pdf) och [www.ifboat.com/teknik/röstjärn2.pdf](http://www.ifboat.com/teknik/röstjärn2.pdf).

Dimensionsritning och monteringsanvisning finns på den lösenordsskyddande medlemssidan.

Marek Janiec

## Frivillig säkerhetsbesiktning – rabatt hos Svenska Sjö

**Försäkringen hos Svenska Sjö är en grupp-försäkring avsedd för båtägare. Den har låga premier och bra villkor. Om du är medlem i IF-båtförbundet har du rätt att försäkra din båt i bolaget.**

Svenska Sjö främjar den frivilliga säkerhetsbesiktningen. Nytt för i år är att man har börjat med att reducera försäkringspremien med 200 kronor på första fakturan efter besiktningen. Dessutom sänker man självriskken med 1 000 kronor om man skulle råka ut för skada. Så förutom att det generellt sett är bra för dig själv att få din båt säkerhetskontrollerad, så blir det också "rena investeringen".

En förteckning över besiktningsmän finns på Svenska Båtunionens hemsida [www.batunionen.com](http://www.batunionen.com). En besiktning kostar normalt omkring 300 kronor plus eventuell resekostnad för besiktningsmannen. I Skåne med omnejd kan du kontakta Marek Janiec, Lund, som är säkerhetsbesiktningsman. För förbundets medlemmar lämnas en kraftig rabatt.

Vid besiktningen fyller besiktningsmannen i ett standardprotokoll som du får en kopia av. Båten varken godkänns eller underkänns, utan protokollet utgör en rekommendation till båtägaren för säkerhetshöjande åtgärder. För att vara giltig gentemot försäkringsbolaget, ska besiktningen ha utförts inom 5 år från skadetillfället och vid skada kontrolleras besiktningens giltighet. Notera att säkerhetsbesiktningen är endast avsedd till att fastställa båtens skick ur sjösäkerhetssynpunkt och kan inte användas för värdering samband med båt-affärer.

Marek Janiec

# VIF – Västkusten IF-båtklubb

**P**å västkusten har vi den gångna vintern haft ett antal träffar för att ladda upp inför den stundande seglingssäsongen.

Den 23 januari hade vi ett välbesökt möte hos North Sails och Björn Österberg. Huvudtemat var segeltrim för IF-båten.

Den 14 februari berättade Anders Carlberg, konstruktör på Semcon och IF-seglare, om Volvo Ocean 70-båtarna och om vedermödorna med svängkölarna. Träffen hade fått skjutas upp, eftersom Anders hade varit i Kapstaden och reparerat Ericssons båt. Han visade också en massa bilder från bygget av båten, utrustningen och en hel del detaljer, som man inte får se annars.

## VIP-kväll på Viking

Redan i mars, den sjunde, hade vi den årligen återkommande VIP-kvällen på

Viking Yachting, där vi bland annat fick lära oss lite om nyheterna kring båtutrustningen.

Under tre kvällar har vi, tillsammans med H-båtsseglarna, haft regelgenomgångar ledda av Johan Norén och Carl Peter Carlsson. Johan är H-båtsseglare och tillika seglingsdomare. Carl Peter, domare och Maxi Racer-seglare.

Den 25 april kommer Anders Ewert att berätta om sina smultronställen i Bohuslän. Vi kommer också att anordna en så kallad "bryggsegling" i maj. Då kan nyblivna IF-ägare få tips och råd om hur man bäst utrustar sin båt.

## Spinnakerkurs och träningssegling

Det framkom tidigare på VIF:s årsmöte den 28 mars att det finns ett stort in-

teresse för en spinnakerkurs och för tränarledd seglingsträning, så det finns också med i styrelsens planering för säsongen.

Titta in på VIF:s hemsida under [www.ifboat.com](http://www.ifboat.com), gärna varje vecka för att se vad som är på gång.

## VIF-cupen 2006

<b>18/5</b>	GKSS torsdagssegling
<b>28/5</b>	LSS vårregatta
<b>10-11/6</b>	DM Aeolousregattan, GKSS
<b>12/8</b>	Johnnie Walker Cup, Framnäs
<b>19/8</b>	Tjörn Runt
<b>3/9</b>	LSS höstregatta
<b>7-10/10</b>	GKSS oktoberregattan

För anmälan, se Västskustkalendern, eller gå in på VKSF:s hemsida [www.vksf.org](http://www.vksf.org)



# Aktiviteter våren 2006

## Regelkväll

Regelkunskeperna kan behöva fräschas upp efter en vinter i träda så vi anordnar regelkväll med den gamle IF-seglaren och numera seglingsdomaren Tom Björkholm.

**Tid: Onsdag 22/3 kl. 18.30. Plats: Kista träff, Kista Torg 7. plan 2, Grönlandssalen**

## Båtmässan 3-12 mars

Under mässan "Allt för sjön" var OIF representerat vid Stockholms Seglarförbunds monter. Flera nya och gamla seglare kom fram och pratade och kom med frågor. På grund av monterns något aviga läge var det dock inte så många som under tidigare år.

## Båtvårdskväll med IF-panelen

Lagom till att presenningarna börjar sitta allt lösare och droppen från taken blir allt tätare så kan ni få tips, råd och idéer om båtvård och renovering på vår båtvårdskväll. IF-panelen med skilda kunskaper, bl a träarbete, böldpest och att riva ut inredningen helt för renovering kommer att finnas representerade. Ta chansen att utbyta erfarenheter om båtvård med erfarna och oerfarna IF-seglare.

**Tid: 5/4 kl. 18.30. Plats: Kista träff, Kista Torg 7. plan 2, Grönlandssalen**

## Träff för nya medlemmar – eller alla som vill

Årets traditionella träff för alla som vill titta lite närmare på tävlingsriggade båtar, och prata lite IF i största allmänhet. Kaffe bjuds vid tjänlig väderlek utanför klubbhuset. Anmälan till Anita Rosberg (08-767 12 93) eller Lasse Andersson (08-511 809 64).

**Tid: Måndagen den 8 maj kl. 18.30. Plats: Bosö BK, Lidingö**

## 13 maj – kappseglingssäsongen startar!

Lördagen 13 maj startar årets kappseglingssäsong traditionsenligt med Lidingö Runt. I år när SM är på Ostkusten (i Arkösund) tror vi att det kommer att vara lite extra många båtar på startlinjerna i regattorna i Stockholmsscupen i IF. **Kom gärna du också!**



## Träningssegling

Även i år ordnar vi träningssegling för nya och gamla kappseglare. Under ledning av en erfaren kappseglare kommer vi att gå igenom teori med taktik och regler innan vi kastar loss och seglar en kort bana med många starter, rundningar och manövrar. Även om du inte har båt eller kan segla dit båten så är du hjärtligt välkommen att vara med och delta. En bra förövning inför SM. Dagen efter går Alandia Värtan Cup i Värtan som ingår i IF Stockholm Cup, vilket är ett ypperligt tillfälle att se om träningen ger resultat.

**Tid: Lördag 20/5.**

**Plats: Bosö BK, Lidingö**

## SM i Arkösund!

Nästa år går SM återigen på ostkusten, närmare bestämt i Arkösund, 5–8 juli. Norrköpings Segelsällskap står för arrangemanget, precis som för fem år sedan. Det innebär att vi kan se fram mot ännu en välordnad regatta och ett vänligt bemötande. Dessutom är det ett ypperligt tillfälle för seglare som inte har hemmafarrvatten i Östergötland att se Arkösunds vackra skärgård. Ett SM är naturligtvis en tävling utöver det vanliga, men inte bara något för ett fåtal tävlingsgalningar. IF-klassen är nog en av

de mer sociala klasserna, där de flesta gärna dröjer kvar på en stunds "after sail" med obligatoriska bortförklaringar och breda leenden, och där protestförhandlingarna går på lågvarv. Trots den ganska avslappnade attityden i land, brukar det bli täta situationer ute på banan, och med uppåt 35–40 båtar på startlinjen, finns tävlingsnerven definitivt där! Alla har behållning av ett SM och IF-klassen är en av de kölbåtsklasser som samlar absolut flest båtar på SM i Sverige.

## Frågor

Som vanligt kan planerna ändras, och för att vara säkra på att få ta del av informationen, rekommenderar vi att ta kontakt med oss i förväg.

Lasse Andersson tel. 08-511 809 64 eller Anita Rosberg tel. 08-767 12 93.

Vill du fortsättningsvis få information även via mail, går det utmärkt att skicka ett blankt mail till [sekreterare@oif.ifboat.org](mailto:sekreterare@oif.ifboat.org) med rubriken OIF-info.

Lasse och Anita tar också tacksamt emot förslag på nya aktiviteter.

## Uppsala IF-CUP 2006

- 17–18 juni *Forsbergs Minne* med DM
- 19–20 augusti *Ekolnregattan*
- 16–17 september *SSS Höstregatta* (4), ”Höstrasta”

I Uppsala seglas det flitigt även utanför cuperna. Eftersom man har förmånen att ha två aktiva segelklubbar på varsin sida om en udde, finns det alla möjligheter att komma ut och lufta seglen. På klubbarnas hemsidor finns hela kalendern, även de seglingar som arrangeras av grannen. Adressen är [www.uss.c.se](http://www.uss.c.se) eller [www.esk.st](http://www.esk.st)

## Stockholm IF-CUP 2006

- 13 maj *Lidingö Runt* (1)
- 21 maj *Alandia Värtan Cup* (1)
- 3 juni *Ornö Runt* (1)
- 17–18 juni *Vikingaregattan* med DM (4)
- 19–20 augusti *Gäddisregattan* (4)
- 26–27 augusti *Getfotsregattan* (6) (utan spinnaker)
- 2 september *Runt Lidingö* (1)
- 16–17 september *SSS Höstregatta* (4), ”Höstrasta”



De fetmarkerade tävlingarna är även bra träffpunkter för icke kappseglare med möjlighet att lägga till med egen båt och med trevliga kringarrangemang. Bra tillfällen att lära känna andra IF-seglare. Är du **ny kappseglare** och vill ha tips vilka tävlingar som är bra att börja med eller har an-

dra frågor kontakta gärna Lasse – han svarar gärna på frågor. Förra året sågs några nya kappseglare på banorna och vi hoppas att trenden håller i sig även denna säsong.

Lasse Andersson: tel: 070 4757285 eller mail [klubbmastare@oif.ifboat.org](mailto:klubbmastare@oif.ifboat.org)

# BIF – Bottenhavets IF-båtklubb

Vintern släpper inte greppet om Norrland. Här i Härnösand är snötäckets över 50 centimeter (5 april). Så mycket snö så långt in på våren, har jag aldrig upplevt tidigare (tror jag).

Att vårutrustningen skall vara igång om fyra veckor, har jag svårt att tänka mig just nu men vi lever på hoppet häruppe.

Som alltid är förväntningarna stora inför sommarens seglingar och kappseglingar. Här i Härnösand seglar vi klass (IF) som vanligt. Förhoppningarna är att vi skall bli några fler IF-båtar på startlinjen jämfört med förra året. Vi hoppas också att

ÖSS, Örnsköldsviks segelsällskap, kommer tillbaka med IF-båtseglingar i sommar. Vi IF-båtseglare i Härnösand saknar utbytet med våra kollegor i ÖSS.

Härnösandskretsen har som vanligt haft vinterträffar ungefär två gånger i månaden. Det nya vid årets träffar har varit filmvisning, där engagerade supporters har varit ”filmskapare” Vid kappseglingarna. Filmer som tydligt har visat starttillfällen och dueller ute på banan har varit mycket uppskattade och gett mersmak bland kappseglarna. Vår målsättning är att filma alla klubbkappseglingar (HSS) i sommar. En inte alltför dyr, cirka 4000 kronor,

filmkamera och ett bra stativ är allt som behövs. Det är klart att en entusiastisk filmare behövs också. Med lite tur och bra zoom på kameran går det att få till riktigt spännande bilder, ute från banan. Taktik, trim, fart och höjd framgår ganska bra på filmerna.

Ni som ännu ej börjat filma kappseglingarna, prova det, visa filmerna under den mörka årstiden, njut och dröm er tillbaka till sommaren, kappseglingarna och kamratskapen.

## Vinden är fri

*Hans Gilliusson*  
SWE 3082

# Om ett år i egen IF och lite till

IF-seglare är riktigt hyggliga personer, i alla fall de jag har träffat. Det började förrförra året med att jag gastade på Fredrik och Karins båt Berta, SWE 1880, på Vikingaregattan. Hur det gick kommer jag inte riktigt ihåg. Vad som däremot fastnade i minnet var hur rackarns roligt vi hade. På banan rådde en trevlig stämning, i de flesta fallen tävlingsinriktad men alltid med respekt, artighet och med glada tillrop. Än bättre var det på land.

I andra klasser jag seglat finns det, om ens något, oftast endast intresse för de nya rorsmännen. Här välkomnades även ett nytt gastansikte med både varma ord och om jag inte minns fel en öl. Lördagskvällen ägnades därefter åt den för Vikingaregattan klassiska grillmiddagen uppe på berget med fortsatt trevlig samvaro. Senare samma sommar när Getfotsregattan skulle seglas så hade Fredrik och Karin förhinder och plötsligt hade jag blivit tillfällig skeppare på Berta. Regattan gick riktigt bra för oss, trots att vi tillsammans med övriga IF-seglare såg till att kräftsivan blev en höjdare långt in på natten.

När båtägarna bekämpade sina höstdepressioner med att pyssla om sin båt och planera för den kommande sommaren så satt jag själv båtlös för andra hösten i rad. Ok, första hösten utan båt kändes bra när jag slapp stå i regn för att spika upp båttäckningen men denna

andra gav bara upphov till saknad efter en ny ögonsten att ersätta min förra båt med. När den känslan väl infunnit sig så gick allt fort. Efter att ha fundrat och under tiden ratat ett antal båttyper så var det till slut IF-båten som jag bestämt mig för. I denna läsekrets är väl argumenten kända men mängden båt per krona, seglingsegenskaper och komfort tillsammans med att klassen är aktiv på kappseglingsbanan nominerade båten till slutomgången. Det som avgjorde valet till IF-båtens fördel var dock att seglarna och kulturen i klassen är så trevlig och just hygglig. Jag hade helt enkelt haft riktigt kul under det gångna året. Hursomhelst så hittade jag rätt omgående den båt jag sökte och SWE 2295 lystrandes till namnet Hajen befann sig strax i min ägo.

Efter en vinter och vår med blandade renoverings- och ombyggnationsprojekt så kunde jag till slut segla i min egna IF. Jag har under året både kappseglat och semesterat i båten och är inte besviken. Jag har nu en ny ögonsten att pyssla om och de hyggliga IF-seglarna har fortsatt att dyka upp här och där, både på varvet och i sjön med goda råd och glada tillrop. Kappseglingssäsongen har varit lyckad men liksom efter gast- och lånesäsongen så är det bestående minnet av seglingssommaren 2005 ändå allt det roliga jag haft med mina gästar och medtävlade mellan seglingarna.

Varför är nu detta, med att de IF-seglare jag lärt känna är så roliga, intressant för er andra? Jo, nämligen för att många har den uppfattningen att kappsegling endast är ett enda adrenalinshint höjtande runt banan och därefter så far man hem för att pastaladda inför nästa dag.

Som jag försökt beskriva så är de kappseglingar som vi seglar inom OIF istället både tävling men minst lika mycket tillfällen att träffa gamla och nya vänner. På köpet så får man mer kunskap om sin båt och lär sig att hantera den på ett sätt som man sällan annars hade gjort.

Mitt råd är att prova på kappsegling på en av de regattor som ingår i OIF:s Stockholmsserie. Där finns alltid ett antal, ofta minst 10 stycken, andra IF-båtar. Om man aldrig kappseglat förut men ändå är intresserad av att prova så har man säkert en hel del frågor om hur det går till. För er så finns det inom förbundet många personer som med glädje svarar på dem.

Ni hittar kontaktpersoner i denna tidning och på hemsidan. Jag hoppas att vi ses i vår och sommar på kappseglingarna och jag lovar att jag skall göra mitt bästa för att föra det välkomnande jag och min besättning fick vidare till er.

David Pettersson  
SWE 2295 Hajen

# Vilken utombordsmotor passar en IF-båt?

**Den frågan kan inte enkelt besvaras. Allt beror på hur du vill använda din motor.**

**A**v praktiska skäl kan en utombordsmotor inte väga mer än cirka 30 kg för att kunna hänga kvar på akterspegeln vid svår sjö och för att kunna lyftas på och av på ett någorlunda rimligt sätt. Därför blir man begränsad till motorer på 6-8 hästkrafter och därunder. Undre gränsen för praktisk användbarhet torde gå kring drygt 2 hästkrafter, och det är väl ungefär vad som finns att få på marknaden för bensindrivna utombordsmotorer.

Man ska heller inte stirra sig blind på själva effekten. Varvtalet vid vilken den uppnås är också en väsentlig parameter. Många tillverkare har olika varianter på samma motor som trimmats till högre effekt genom varvtalsökning. Denna effektökning går knappast att utnyttja för en segelbåt. Men ett lägre varvantal för samma effekt betyder samtidigt högre cylindervolym och bättre vridmoment. En 4-taktsmotor ger dessutom ungefär samma vridmoment i hela varvtalsområdet, vilket inte gäller för en 2-taktare.

Det är också viktigt att få med en propeller med så låg stigning och så stor diameter som möjligt, så att den blir bättre anpassad till en segelbåts förhållandevis låga fart.

## Ett axplock av vad marknaden kan erbjuda

Nedanstående tabell är ett axplock ur marknaden. Den är sorterad i viktstorsleksordning, eftersom jag själv anser att låg vikt är mycket väsentlig. Jag har inte tagit med varianter på samma motor, som trimmats till högre effekt genom ökning av varvtalet, eftersom det är tveksamt att den högre effekten

Märke	Typ	Effekt hk	Antal cylindrar	Cylindervolym cm <sup>3</sup>	Varv/min	Vikt kg
Honda	4-takt	2,3	1	57	5500	13
Tohatsu	2-takt	2,5	1	75	4800	14
Mariner	2-takt	3,3	1	75	5300	14
Yamaha	4-takt	2,5	1	72	5500	18
Tohatsu	4-takt	2,5	1	86	5000	19
Mariner	4-takt	2,5	1	86	5000	19
Mariner	2-takt	4	1	102	4500	20
Tohatsu	2-takt	5	1	102	5000	20
Yamaha	2-takt	5	1	103	5000	22
Yamaha	4-takt	4	1	112	4500	23
Tohatsu	4-takt	4	1	123	4500	26
Mariner	4-takt	4	1	123	4500	26
Johnson	4-takt	4	1	138	4500	27
Tohatsu	2-takt	8	2	169	5000	27
Honda	4-takt	5	1	127	4500	28
Yamaha	2-takt	6	2	165	4500	28
Johnson	2-takt	8	2	164	5500	28

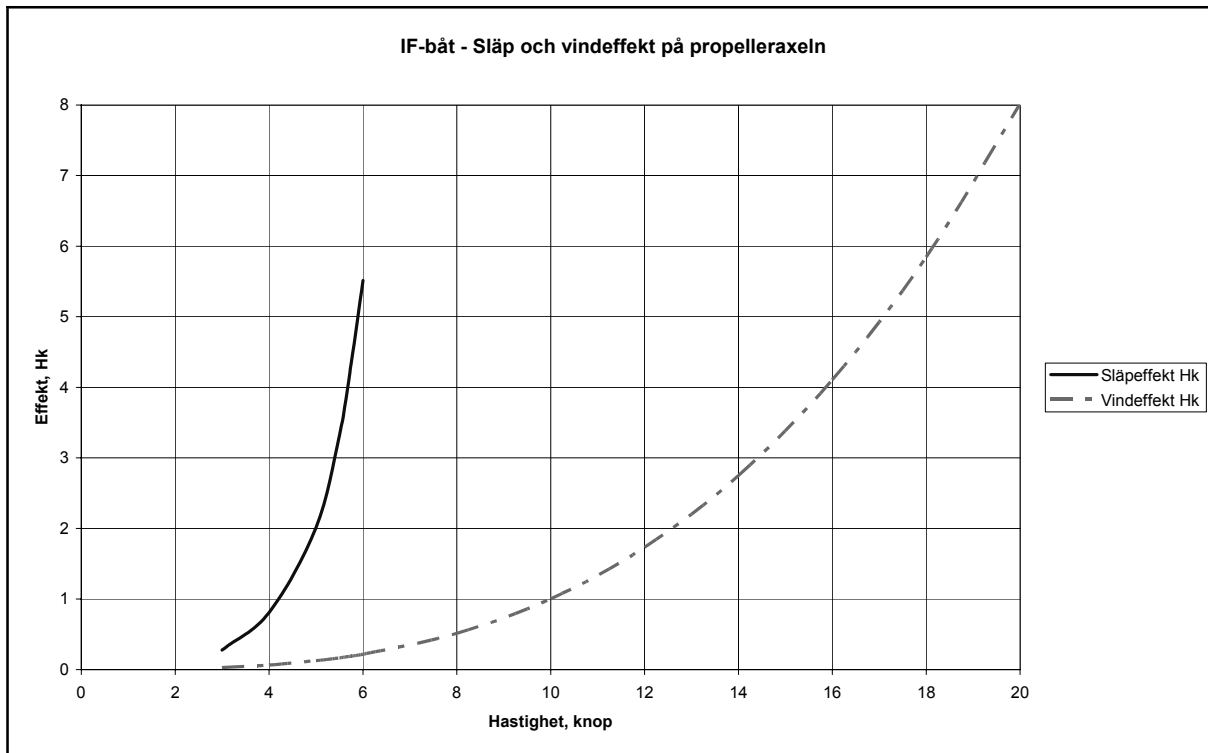
går att utnyttja med de propellrar som erbjuds.

Om man bara vill ha sin motor för att kunna komma in till land i stiltje utan att behöva paddla, så duger det med en ganska liten motor. Segelbåtar som IF-båten är ju ganska lättdrivna. Med en liten Honda på drygt 2 hk kan man säkert pinna på med 4-5 knop, bara det inte blåser. Men vill man ha något mera allround, så får man nog tänka sig en något starkare motor. Så fort vinden börjar blåsa ökar luftmotståndet väsentligt, och det måste motorn också övervinna.

## Vilken effekt behöver jag

I diagrammet nedan kan man se hur stor effekt som krävs för att övervinna de av vattnet och vinden generera-

de motstånden. Den heldragna kurvan motsvarar den av vattenbromsande effekten och den streckprickade den luftbromsande dito. Man kan se att den luftbromsande effekten vid stiltje är mycket liten, endast drygt 0,1 hk vid 5 knops hastighet. Men vill man fortfarande hålla samma fart när det blåser 6 m/s eller 12 knops motvind, så krävs det en betydligt starkare motor. Man måste ju, förutom vattenmotståndet, övervinna ett luftmotstånd, som nu motsvarar hela 5 hk! Men man seglar nog hellre när det blåser så mycket, så det kanske kan räcka med en motor som kan hålla hyfsad styrfart genom ett smalt sund eller ett hamninlopp.



Kurvorna i diagrammet är endast ungefärliga.

Jag har utgått från IF-båtens motståndskurva som finns publicerad av mig på nätet och har uppskattat vindmotståndets projicerade yta inklusive formfaktorer till 4,2 m<sup>2</sup>. Då har jag räknat med besättning ombord men inte att något segel är hissat och inte heller att någon sprayhood är uppfälld.

Det finns en sak till, som påverkar framdrivningen väldigt mycket. Det är de vågor, som vinden genererar och som sätter båten i rörelse i alla riktningar. Men det går ändå inte att använda en utombordsmotor när det går vågor, eftersom propellern kommer att befinna sig i luften halva tiden. Så det har jag bortsett ifrån här.

Vindens hastighet varierar även med höjden över vattenytan. I däckshöjd, där det mesta av den projicerade ytan finns, är vinden bara drygt hälften av vindstyrkan på 10 meters höjd. Så en av vädertjänsten angiven vindstyrka på 6 m/s motsvarar nog bara i verkligheten cirka 4 m/s i viktat medelvärde mellan havsytan och masttoppen.

### En 4-taktare klarar sig bra

Sammanfattningsvis, vad ska man nu välja för motor? 4-taktaren är nog ändå att föredra trots den högre vikten. En Honda 2,3 hk är attraktiv genom sin låga vikt, men duger helt klart endast som en ren stiltjemotor. Men en 4–5 hk 4-taktsmotor är fortfarande ganska

hanterbar och torde nog klara sig bra vid de flesta tillfällen. Vid 4 knops fart har en sådan motor fortfarande tillräcklig effekt kvar för att lätt övervinna en vindstyrka på i genomsnitt 5 m/s.

Det är också en fördel med 4-taktarens goda bränsleekonomi och med en separat bränsletank för att man ska slippa alla påfyllningarna vid litet längre turer.

Men om man trots allt vill ha en motor på uppåt 6–8 hk eller mer är nog 2-taktaren det enda rimliga alternativet, eftersom 4-taktsalternativen blir alldeles för stora och otympliga.

### Nedan har jag listat några av 4-taktarens för och nackdelar gentemot 2-taktaren:

Fördelar med 4-taktare	Nackdelar med 4-taktare
Drar mycket mindre bensin för samma effekt/cylindervolyt.	Oftast tyngre. Den ökande vikten är starkt begränsande för användning av motorer över 5 hk.
Upplevs starkare, ger ungefär samma vridmoment i hela varvtalsområdet.	Mer ömtålig, kan endast ligga på ena sidan för att oljan från vevhuset inte ska rinna ut.
Går på ren bensin, inget kladd med olja.	
Miljövänlig, inga stora utsläpp av kolväten.	
Tystare gång, eftersom den kan köras effektivt på lägre varvtal.	

**BEGRÄNSAD  
EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning återsändes  
försändelsen med nya adressen på  
baksidan (ej adressidan)

**SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET**  
Järpvägen 37 A  
765 53 Uppsala

