

Medlemstidning för

# F MEDVIND

Sv. IF-båtförbundet • Norsk IF-båtklubb • Dansk IF-båtklub • Nr 3 2007



Läs om:

Ventilation och kondens

Danska Mästerskapet

IFRA 2007

# Svenska IF-båtförbundet 2006

# Övriga IF-båtförbund

## 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

Claes-Henrik Möse  
Marmorvägen 15 A  
435 41 Mölnlycke  
Tel 031-88 42 34  
e-post: chm@bostream.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

Martin Arnsten  
Baltzar von Platens gata 7 B  
112 42 Stockholm  
Tel 08-652 17 17  
e-post: martin.arnsten@gmail.com

### DANMARK

Steen Jakobsen, formand  
Bavneåsen 37  
DK-2640 Hedehusene  
Tel: +45 56 32 82  
e-post: sja@jakobsen.mail.dk

### NORGE

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

### TYSKLAND

Joachim Tomiak  
Töltzer Str. 7  
D-141 99 Berlin  
Tel +49-30 88 66 37 75  
e-post: ifbootflotte07@if-boot.de

### HOLLAND

Paul Brandt  
Westeinde 12  
NL-2275 AD Voorburg  
Tel +31-70 386 32 87  
secretaris@marieholmvereniging.nl

### ENGLAND

Len Careless  
Tretharrup Farm, Treskilling, Bodmin  
Cornwall PL 30 5EL, Storbritannien  
Tel +44 1726 85 12 37  
e-post: LCareless@aol.com

# Innehåll

Ordföranden har ordet.....	<b>3</b>	Åbent DS-DM 2007 for IF-båd.....	<b>11</b>
Formannen har ordet.....	<b>4</b>	Justering av DH-reglen .....	<b>11</b>
Bruk av digitalt kompass .....	<b>5</b>	Kapsejladskalender 2007 .....	<b>12</b>
(Ror-)mann-over-bord.....	<b>6</b>	Danmarks mesterskab 2007 .....	<b>12</b>
Har du hørt att..? .....	<b>7</b>	OIF:s teknikafton .....	<b>13</b>
Medlemsmöte hos SWANG Båttutstyr .....	<b>7</b>	BIF .....	<b>15</b>
SSIF.....	<b>8</b>	IFRA-mötet och IFRA:S klassregler .....	<b>16</b>
Årets IF-SM .....	<b>8</b>	Danska Mästerskapet 2007 .....	<b>16</b>
VIF:s årsmöte.....	<b>9</b>	OIF .....	<b>17</b>
Formanden har ordet.....	<b>10</b>	Ventilation och kondens i båten .....	<b>18</b>

## Material till Medvind

Textmaterial till Medvind bör vara löpande text, låt datorn radbryta. Formatera inte i onödan, det innebär ofta ett merarbete vid redigeringen. Ange gärna rubriker och mellanrubriker med hjälp av versaler och fet stil. Bifoga bilder i separata filer, ej inbakade i texten. Däremot kan man i texten ange var man vill ha en viss bild.

Och framför allt – skriv, skriv och skriv!

//Red

*Manusstopp 17/10 2007*

# ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET



För 40 år sedan, den 4 februari 1967, kunde man skönja ett ensamt segel ute på fjorden utanför Långedrag. Det var IF-båt nummer 1 på jungfrutur. Så skapades den första IF-båten. Den vaggades av västerhavets vågor. Den förökade sig snabbt till ett talrikt antal och fyllde upp vattnen runt Sveriges kuster. En del tog vägen till våra närmaste grannländer, en del nedåt den europeiska kontinenten och en del försvann långt borta till Nya Världen. Några båtar skapades långt borta på södra halvklotet.

Redan fem år efter introduktionen hade man passerat ettusen tillver-

kade båtar. Tre år till och tusen båtar till. Ytterligare tre år och ytterligare ett nytt tusental. Därefter gick det betydligt långsammare. Åren 1978 till 1984 levererades inalles knappt 200 båtar. Den sista IF-båten lämnade varvet den 18 december 1984 och fick segelnummeret 3488. Ingen vet ännu hur gammal en IF-båt kan bli. Den mycket starka glasfiberarmerade plasten är dimensionerad efter de på 60-talet rådande kriterierna för träbåtar. Därigenom har man fått en nästintill outslitlig båt. Så livslängden på en IF-båt är ännu obestämmd och troligtvis nästintill evig.

Vi är ett starkt förbund och bevarar en av de största segelbåtsklasserna i Sverige. Genom att se till att båten bevaras som svensk entypsklass med SM-status, underhålla och utveckla klassreglerna, sprida information om IF-båten om hur den ska seglas och underhållas på bästa sätt ser vi till att båten förblir en IF-båt med ett stabilt marknadsvärde.

I Sverige finns det cirka 1900 båtar. Resten är spridda över hela världen eller har förlorats för evigt vid eldsvåda eller strandning. Förra året valde omkring 650 båtägare att vara med i det svenska IF-båtförbundet och stödja vår verksamhet med sin medlemsavgift och inte minst med sin egen erfarenhet. Nu på västkusten är vi omkring 520 betalande medlemmar, vilka alla får glädjen att få detta nummer av Medvind i brevlådan. Med normal tillströmning av nya medlemmar under året kommer vi åter upp omkring 650.

Vi har också fått med en ny medlem i styrelsen. Det är Claes-Henrik Möse från Mölnlycke. Han gör nu "come-back" i IF-klassen efter många års frånvaro. Men vi behöver fler nya medlemmar, gärna från det yngre gardet och gärna från vår stora östra region. Det är våra ungdomar som ska styra IF-båten mot nya djärva mål!

Från och med detta nummer hälsar vi också våra danska vänner välkomna till Medvind. Så nu är Medvind hela Skandinavians IF-tidning.

*Marek, SWE 829 "Ingela".*

## *Short in English*

*40 years ago, the 4th of February 1967, a lonely sail could be seen out on the bay outside Långedrag. It was the IF-boat Number 1 on sea trail.*

*So the first IF-boat was created. It was rocked by the waves of the western sea. It propagated quickly to a great number and filled the waters around the coasts of Sweden. Some took their way to our neighbour countries, some down to the European Continent and some disappeared far away to the New World. Some boats were created far away on the Southern Hemisphere.*

*Five years after introduction one thousand boats were manufactured, three years later a thousand more and still more three years and another thousand boats. The last was manufactured in December 1984 and was given the sail number 3488.*

*In Sweden there is presently about 1900 IF-boats. The rest of the lot is spread all over the world or has been lost for ever by fire or serious grounding.*

*From this issue our Danish friends are also participating in the Medvind magazine. We wish them welcome. So now Medvind is a common IF-boat magazine for the entire Scandinavia.*

*Marek Janiec, Chairman*

# FORMANNEN HAR ORDET...

Med denne vinteren og vårsesongen må det bli en fantastisk seilsesong. Vi starter også rekordtidlig med første regatta 2. mai. Med så tidlig vår burde alle klare å få gjort unna båtpussen i tide og få båten på vannet til den første regattaen.

Årsmøtet ble som vanlig gjennomført i Vestfjordens Seilforenings lokaler. Viktigste punkt utover formalitetene var avstemming på nye klasseregler – IFRA versjon 2007. Reglene innebærer ikke endringer for båteierne, men er et ledd i en harmonisering med den internasjonale regelutviklingen. Alle fremmøtte stemte for de nye klasseregulene. Etter møtet presenterte Terje Johannessen hvordan man effektivt seiler med spinnaker på en IF. Selv om vi ikke fører spinnaker under regatta i Norge er det en fordel å kjenne føringen av alle seil på båten. Vi vil muligens følge opp med en treningssamling for spinnakerseiling til våren.

Årets NM er sikret takket være en sporty innstilling fra Vestfjordens Seilforening. Vi søkte Nesodden Seilforening i god tid om de ville arrangere. Etter flere forsøk på å komme i kontakt med seilforeningen fikk vi like før fristens utløp avslag fordi de prioriterte andre klasser. Vestfjordens stilte som vanlig opp for oss og påtok seg arrangementet for NM umiddelbart. Det er godt for klassen å ha en seilforening som stiller opp for klasseklubben. Seilforeningen må bytte ut sin startbåt og styret i IF-klubben har gått inn for å støtte seilforeningen med kr. 5.000 til ny startbåt som vil være på plass til årets sesong.

Årets medlemsmøte ble i år lagt til Swangs nye båtutstubsbutikk på Lysaker. Her gjennomgikk Svein Wright tau og blokker, nye klasseregler av 2007 ble enstemmig endelig godkjent og til slutt fikk flere seilere med seg ekstra tauverk og båtutstyr med seg hjem. Swang er blant de båtutstubsbutikkene som fokuserer på samarbeid med klasseklubbene og vil spesialisere seg på å sette sammen utstyrspakker for de viktigste klassebåtene.

På bakgrunn av at oppslutningen på fjorårets brukstutstorg var beskjeden vil vi i år ta et hvileår og se om kjøp/salg på internettssidene våre gjør nytten istedenfor. Vi oppfordrer våre medlemmer til å benytte disse sidene aktivt – de er helt gratis å bruke.

For første gang på 17 år kan vi garantere at vi får en norsk norgesmester. Norges Seilforbund har gjort betydelige endringer i regelverket for arrangement av NM. Nå skal alle NM-arrangement være åpne for utenlandsk deltakelse. Og alle båter som deltar skal være tellende for å få godkjent NM. Det innebærer at om vi har 3 utenlandske deltakere, behøves 17 norske båter for å opprettholde godkjent NM status (20 båter totalt). Arrangøren må føre to resultatlistor, en totalliste og en liste for norske deltakere. Her blir det ekstra arbeid på arrangøren. På klasseklubbmøtet i Norges Seilforbund gikk alle klasseklubbene med unntak av Norsk IF-Båt Klubb imot forslaget. Hovedårsaken til dette ligger nok i at de fleste klassene er avhengig av utenlandsk deltakelse for å oppnå et godkjent NM. De blir da bekymret for at det ikke er attraktivt lenger å delta i Norgesmesterskapet. På samme møtet ble det gjort en undersøkelse om hvor god oversikt klasseklubbene hadde over målebrev og godkjente båter i klassen. Det var hyggelig å representere IF-klubben fordi vi er den eneste klassen som har orden på dette. NSF varslet en innskjerping på dette området og ønsker å sette krav til at dette skal bringes i orden i alle klasser i løpet av et par år. Samtidig har NSF satt krav til at alle klassemålere må ta nye kurs og at ingen av de tidligere klassemålerne er godkjent uten at dette er gjennomført. Dette innebærer at IF-klubben pd. ikke har godkjente klassemålere. For de som skal måle inn båtene må dere gå til NSF hjemmesider og finne en godkjent klassemåler. Vi er tjent med å ha egne klassemålere og jeg oppfordrer interesserte å ta kontakt for å ta en utdanning.



Dette vil bli bekostet av klasseklubben.

På årets IFRA-møte ble det klart at våre danske seilvenner fra nå av vil delta i Medvind. Vi er glade for at alle de nordiske landene nå blir samlet i ett blad og at vi blir i stand til å opprettholde et godt lesetilbud til alle våre medlemmer.

Vi har i stor grad benyttet elektroniske tjenester for å kommunisere med våre medlemmer. Vår leverandør av epost har dessverre satt seg i en situasjon hvor de har blitt klassifisert som avsender av SPAM hos enkelte mottakere. Vi beklager dersom dette har medført at enkelte medlemmer ikke har mottatt post fra IF-klubben i en periode. Tjenesten er nå flyttet over på en ny tjener og vi håper at all post kommer greit fram nå.

Flere skippere klager på at det er vanskelig å få tak i mannskap. Jeg oppfordrer de som leter etter mannskap og de som ønsker å seile som mannskap å legge seg inn i mannskapsbanken på våre hjemmesider.

Vi vil samtidig oppfordre alle nye IF-båt eiere melde seg på onsdagsseilasene og benytte anledningen til å få erfaring til Færderseilasen og NM senere i sesongen. Så reserver onsdagene i almanakken !

Da vil jeg bare oppfordre til norske seilere om å reise på tokt til våre naboland og delta i regattaer der. Husk at det også er mulighet for reisestøtte fra klubben.

En riktig fremgangsrik og spennende sesong ønskes dere alle.

*Med seilerhilsen  
Trond Aasland*

# BRUK AV DIGITALT KOMPASS

## Erfaringer etter ett år



Kompasset vi bruker er fra selskapet Tactick og er av typen Race Master. Det er svinedyrt, men visstnok det beste som finnes i denne kategorien instrumenter. Sifrene er 30 millimeter høye og leselige på 5-6 meters hold. Det finnes en brakett som kan festes på masten, men den løsningen egner seg ikke for IF-båten fordi kompasset ikke kan fjernstyres. Vi har plassert kompasset rett bak sprayhoodskinnen, der vi i motsetning til mange andre IF-båter ikke har skjøteklemmer. For å få til det måtte vi skjære til og bøye til en vinkelrett aluminiumsplate som vi poppet fast. (Husk for all del å file av hjørnene!). På den skrudde vi fast en flat brakett (følger med), som kompasset lett kan vippes inn og ut av. Kompasset er drevet av et batteri som lades opp av innebygde solceller.

### Slå riktig på skiftene

Tidligere hadde vi et vanlig magnetisk kompass. Vi hadde lært oss en masse teori om hvordan kompasset skulle brukes for å kunne utnytte vindskiftene bedre. At vi likevel ikke hadde så stor nytte av det, skyldtes ikke bare kompasset, men minst like mye at vi var mer opptatt av andre ting på regattabanen. Selv om vi vet at de store klippene ligger i å slå riktig på skiftene, så var vi mest opptatt av båtfart og trimming. Og det er vi nok fremdeles. Det blir rett og slett ikke nok timer i båten til at styring og trimming går av seg selv. Vi brenner fortsatt av for mye tid og krefter på å få båten til å gå fortere.

Men ikke så mye som før. Vi er blitt flinkere til å bruke kompasset, og grunnen til det er (i tillegg til at vi vil ha avkastning på investeringen) at kompasset gir så tydelig melding om når noe ikke stemmer. Før start må vi registrere middelvinden på hver hals. Når vi seiler, vises avvik fra middelvinden (høyt eller lavt) med tall og med en vertikal søyle som kryper oppover i løftene og nedover i skrallene. En liknende symbolikk brukes på lens, der vindskift har like stor betydning som på kryss. De er bare vanskeligere å få øye på. Men kompasset forteller deg skjæringsvinkelen og indirekte når det lønner seg å jibbe.

### Den gunstigste enden av startlinjen

Et problem med det magnetiske kompasset var at vi måtte "regne ut" de nye krysskursene hvis det kom et varig vindskift. På det digitale kompasset er det nok å registrere middelvinden på en av halsene (du trykker bare inn en knapp). Fordi båtens kryssvinkel allerede er lagret fra forrige gang, så vil middelvinden på begge halsene bli forandret. Kompasset finner også lett den gunstigste enden av startlinjen. I Færderregattaen i fjor hjalp det oss også med å finne veien i mørke og tåke fra Mefjordbåen til bøya ved Åsgårdstrand.

La det være sagt; det skjer ikke noe mirakel når kompasset skrur på. Du vil lettere se når vinden forandrer retning, men du må selv ta stilling til når det lønner seg å slå. Kompasset

forteller deg ikke om det er et varig eller et oscillerende skift. Heller ikke om skiftet er så lagvarlig at fartstapet i stagvendingen vil gi netto tap. Dessuten hender det jo at endring i krysskursen ikke skyldes endring i vindretning, men endring i vindstyrke. Kompasset er heldigvis fortsatt bare et hjelpemiddel. Riktignok et svært godt ett.

*Jan Christian Jørgensen NOR - 160*

# (Ror-)mann-over-bord

**For alle som ferdes i seilbåt hører det med til barnelærdommen at man skal bruke flytevest. De fleste har også et visst begrep om hvordan man skal håndtere en mann-overbord-situasjon.**

Likevel ser man til stadighet at mange - undertegnede medregnet - slurver med å ta på seg flytevest ombord, og jeg har en mistanke om at antallet som konkret har øvet på håndtering av en mann-overbord-situasjon ikke er spesielt høyt.

Viktigheten av slike praktiske forholdsregler kommer med full styrke frem den dag behovet for dette for alvor manifesterer seg, og det oppstår en situasjon der i verste fall liv står i fare.

Selv fikk jeg i en av vårens seilaser i IF-serien oppleve hvor brått og uventet en potensielt faretruende situasjon på sjøen kan oppstå - fra i det ene øyeblikk å ha fokus på taktikk og konkurrenter, til det neste å befinne seg i sjøen som da holdt en temperatur som ikke inviterte til bading, og med en rådvill og for anledningen utrenet gast igjen ombord som tidligere knapt nok hadde hatt hendene sine på rorkulten.

Situasjonen var denne: Etter å ha seilt lens fra merke 21, nærmer vi oss på sedvanlig vis merke 26 for å runde dette og seile en kort kryss inn til mål.

Det blåste under seilassen forholdsvis friskt, og jeg hadde derfor på den første kryssen etter start brukt ristropene som vi har om bord. Disse er av en type som tres over ankelen og som festes med en karabinkrok i midten av cockpiten (samme type som brukes bl.a. i Yngling og Soling). Under lensen ned til merke 26 hadde jeg hekket av denne karabinkroken for å kunne være mer bevegelig om bord, og det var dette som skulle vise seg å bli skjebnesvangert. Når vi hurtig nærmer oss merket har jeg fokus på den forestående jibbe- og rundingsmanøveren og å trimme om båten for bidevind, og glemmer derfor helt å hekte på kara-

binkroken til ristroppene igjen. Vi runder merket som nummer 4, rett i hekken på Robert Bay i NOR 128. I et håp om å kunne komme meg forbi ham før mål, setter jeg meg etter runding fort opp på lo side i et forsøk på å få den ekstra fart og høyde som skulle til, og idet jeg lener meg ut med baken godt utenfor båtens ripe skjer det ubønnhørlige at jeg som følge av mitt slurv med å glemme å hekte på ristroppene igjen, faller baklengs overbord og ender på ryggen i sjøen.

Umiddelbart følte jeg ikke situasjonen som så veldig faretruende ettersom det både var andre båter i nærheten og det heller ikke var så langt inn til land. I en situasjon der min gast hadde mer enn nok med å prøve å forstå hvordan man håndterer en seilbåt, ble jeg imidlertid etterhvert noe betenkt da jeg så den ene etter den andre av de bakenforliggende båtene passere forbi og være mer opptatt av å komme seg til mål enn å yte bistand. Husk at det i kappseilingsreglene er noe som heter godtgjørelse, og at man ved bistand i en situasjon som denne blir tilkjent den plassering man mest sannsynlig ellers ville fått.

Jeg oppdaget også fort at det land som i utgangspunktet ikke virket så langt unna, likevel blir det når man i forholdsvis kjølig vann skal svømme med seiledress og andre klær på seg.

Det må også sterkt understrekes hvilken betryggelse det i denne situasjonen var å ha på seg flytevest.

Som en av de siste båtene som passerte kom til slutt Kristian Hansen i NOR 35 meg til unnsetning, og med hjelp av sitt dyktige mannskap fikk de dratt meg ombord i le av båten. Mitt inntrykk er at det i den foreliggende situasjon nærmest var en nødvendighet med to mann ombord. Er man to ombord og den ene faller i sjøen, tror jeg m.a.o. det vil by på store vanskeligheter for den gjenværende å få den andre om bord igjen. Selv om det ikke ble nødvendig å bruke redningsline i dette tilfellet, vil jeg anbefale alle å ha dette lett tilgjengelig for øyeblikkelig bruk. Ved bruk av slik line vil jeg anta at man med fordel kan bruke vinsjen for å få dratt personen over ripa. Å dra en

voksen person som ligger i sjøen ombord er nemlig en aldri så liten kraftprestasjon. Den badetrappen som enkelte IF-er har bak på hekken tror jeg forøvrig er helt verdiløs i en situasjon som denne. Enhver som har denne stigen vet at den er vanskelig nok å benytte når båten ligger i ro og det er helt flatt vann, og når båten er i bevegelse i høy sjø og du i tillegg er kald og sliten tror jeg det vil være tilnærmet umulig å komme ombord igjen ved hjelp av denne.

For min egen del ble lærdommen av denne opplevelsen at man ombord alltid skal ha flytevest på seg. Når man først ligger i sjøen er det liten hjelp i kun å ha fulgt kravet om å ha flytevest til alle ombord. Videre gikk det opp for meg hvor viktig det er på forhånd å ha trent på hvordan man håndterer en slik situasjon. Å kunne teorien når du står på land er noe helt annet enn praktisk å kunne bruke kunnskapen når det blir alvor.

Kravet om å kunne håndtere en mann-overbord-situasjon må naturligvis gjelde alle ombord, for det er jo ikke nødvendigvis den minst rutinererte som faller i sjøen. Mannskap med minimale kunnskaper og erfaring i hvordan man håndterer en seilbåt, slik tilfellet var i min situasjon, bør altså unngås.

Jeg vil be alle IF-seilere om å tenke igjennom det jeg her har nevnt, og oppfordrer alle til å bruke flytevest, trene på mann-overbord-situasjoner og ha redningsline lett tilgjengelig ombord.

*Bjørn Rud NOR 39*



# Har du hørt at ..?

Observasjoner kan tyde på at konkurransen om IF-serien mellom NOR-128 med Robert Bay og NOR-153 med Trond Aasland har medført at nye virkemidler tas ibruk. IF-serien 2005 ble vunnet av NOR-128 med et poengs margin til NOR-153 etter 18 seilaser. Sesongen 2006 ble enda tettere mellom de to konkurrentene. NOR-153 vant foran NOR-128 på lik poengsum, samme antall 1. plasser, men flere 2.plasser etter 21 seilaser!

Slikt krever innovative løsninger dersom treningsmengendene ikke skal økes betydelig. NOR-153 ble i løpet av høsten observert under trening med Filippinsk mannskap. Er det de gode erfaringene man har i den norske handelsflåten som nå testes ut i IF-båten?

*"007 Investigation"*



## Medlemsmøte hos SWANG Båtutstyr



De kommersielle båtutstysleverandørene gjør sitt inntog på markedet. De spesialiserte båtutstysbutikkene som representerer kompetanse og spesialutrustning sliter med å overleve i konkurransen med lavere marginer og krav til høyt volum. For norske IF-seilere er det derfor gledelig at Swang Båtutstyr på Lysaker satser på utstyspakker til de mest kjente klassebåtene. Årets medlemsmøte ble derfor i samarbeid med Swang lagt til deres nye butikk på Lysaker utenfor Oslo.

Butikken ligger idyllisk til ved utløpet av Lysakerelva i Oslofjorden. Butikken skal være lett tilgjengelig fra

sjøen. Men for de IF-seilere som ankommer sjøveien vil nok entringsanker og klatretau være nødvendig for å komme seg opp på kaikanten. Vi anbefaler derfor adkomst med bil med bruk av fri parkering i parkeringshuset i Strandveien som greieste adkomst.

26 medlemmer fant veien til de nye butikklokalene 7 februar. Innimellom reoler og betjeningsdisker var det rigget til bord, stoler og prosjektor så alle fikk plass i maritime og intime lokaler. Svein Wright sto for kveldens hovedprogram som var gjennomgang av alt av tau og blokker på IF'en. Dette var en nyttig gjennomgang både for båtut-

stysleverandør Swang og IF-seilerene. Om Svein hadde vært borte fra IF'en i flere år så levnet han i hvert fall ingen tvil om at kunnskapen sitter igjen. Vi takker Svein for en underholdende og givende kveld med nyttig gjennomgang av dekkslayout og utstyr.

Swang vil etter hvert utarbeide utstyspakker for IF-seilerne. Vi fikk også vite at det finnes gode alternativ til det kostbare Harken-utstyret som fremkommer av utstysheftet. På tauverkssiden er det også skjedd mye de siste årene. Strekk og bruddstyrke er kraftig forbedret og for mange områder bør komfort være avgjørende for valg av dimensjoner.

Utstyspakkene vil bli gjort tilgjengelig over internett i løpet av våren.

Kveldens ble avsluttet med utstys salg til vinterpriser. Det ble observert seilere med vinsjer, GPS'er og tauverk på vei ut av butikken. Om de oppgraderte båtene seiler bedre vil bare resultatene vise. Men både seilere og innehavere virket i hvert fall fornøyde.

*NOR-153 "Compromise"*

# SydSvenska IF-båtklubben



**Den tidiga våren innebar rekordtidig sjösättning för en del. Ryktesvis sjösattes en Lommabåt redan kring den 1 mars för att få tillräcklig träningstid inför SM på Råå. Nu när påskhelgen har passerats och värmen kommit tillbaka kommer nog många av våra IF-båtar i sjön.**

## Årsmötet

SSIF:s årsmöte avhölls den 28 mars i Malmö. Endast fyra medlemmar och en gast mötte upp. Vi är över hundra tillsammans i SSIF, så det är beklagligt att intresset är så svalt för att vilja påverka den lokala verksamheten. Om det inte i framtiden finns underlag för en styrelse eller om det inte finns medlemmar som kan rösta för styrelsens ansvarsfrihet, kan det tyvärr också innebära att organisationen SSIF försvinner, vilket nog ingen IF-seglare här i söder egentligen skulle önska sig.

Ekonomi rapporterades som god och revisorerna hade inget att invända. Styrelsen omvaldes i sin helhet.

## Medlemmarna

Just nu i skrivande stund mitten av april är vi 101 betalande medlemmar i SSIF, vilket är en minskning sedan förra året. Detta är normalt, eftersom flera säljer sin båt och avslutar därmed kanske med naturlighet sitt medlem-

skap. Förhoppningsvis strömmar nya till nu när säsongen börjar och de nya IF-båtagarna hittar till förbundet.

## Kappseglingsprogrammet

Att vara med i klubbens kvällskappseglingar är ett utmärkt sätt för nybörjaren att komma igång med sin segling. Förhoppningsvis finns där en eller flera andra IF-båtar som redan är med. Man lär sig mycket av varandra, när man seglar tillsammans med likadana båtar. Och glöm inte eftersnacket i klubbhuset över en öl eller en kopp kaffe. Där finns alltid någon mer erfaren att fråga.

För övrigt har vi i Sundet ett digert kappseglingsprogram tillsammans med våra danska vänner med tre lokala IF-regattor på våren/försommaren och tre på eftersommaren/hösten. Se vår kappseglingsskalender på Internet. Dessutom kommer i sommar det danska mästerskapet i Sletten och det svenska dito på Råå. Mer härom kan du läsa i särskilda artiklar.



## Ledare för tjejaktiviteter saknas

Vi efterlyser en ledare för vårt tjejprojekt. Pengar finns och lånebåtar fixar vi. Det saknas bara en initiativrik SSIF-tjej. Är det du?

*Marek Janiec, ordförande SSIF*

## Årets IF-SM

Råå är ett litet fiskeläge i Öresund söder om Helsingborg vid Rååns utlopp. På kappseglingsvattnet utanför Råå ska året SM i IF-båt avgöras.

Tävlingen är internationell, så IF-kappseglare från andra länder är välkomna. I motsats till vad som gäller i våra nordiska grannländer, kan vem som helst, även icke svenska besättningar, bli svenska mästare.

Det blir ett gemensamt arrangemang för IF-båt och Nordisk Folkbåt. De två klasserna har egna starter på samma linje, men seglar därefter ytter- och innerloop på samma sätt som i Lomma år 2003.

På onsdagen vecka 27 börjar det med teknisk kontroll och den traditionsenliga "tune-up" seglingen. Detta är bra för att deltagarna ska kunna kän-

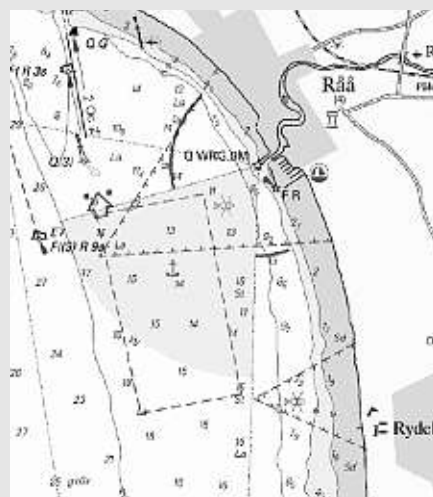
na på vattnet under realistiska tävlingsförhållanden och för att arrangören ska kunna få chansen att finlipa sin organisation innan allvaret börjar. Därefter sker de egentliga mästerskapsseglingarna från torsdag till och med lördag, med söndag som reservdag.

Med sitt läge i norra Sundet bjuder Råå på ganska skyddat tävlingsvatten. Ön Ven skyddar från sydväst och det danska landet från väst och nordväst. Så trots frisk pålandsvind brukar inte vågorna bli särskilt stora. Strömmarna kan däremot ställa till det för den ovane. Det är i huvudsak vinden som driver strömmen, och om detta går att läsa på arrangörens hemsida. Man får ligga gratis i hamnen från och med söndagen innan och kan ställa upp tält och husvagnar. Det är nära till det lilla samhällets centrum med sina affärer och restauranger. Segelmakare, restauranger och Hjertmans väl sorterade

båttillbehörsbutik finns i hamnen.

IF-båttförbundets styrelse har beslutat att det ska delas ut ett fint vandringpris till bästa tjejbesättning, om någon sådan startar i tävlingen.

*Marek, SWE 829*





# VIF:s Årsmöte

Västkustens IF-båtklubb höll sitt årsmöte den 20 mars i Långedrag's Segelsällskaps klubbhus.

Mötet samlade cirka 20 medlemmar som fick en redogörelse för det gångna årets aktiviteter.

Över vintersäsongen arrangerade VIF studiebesök på Selden mast i Långedrag med trimitips för riggen och regelgenomgång med Charlotte Greppe från Svenska seglarförbundet. Klubbens ekonomi är god och den tidigare styrelsen beviljades ansvarsfrihet. De senaste två årens ordförande Jonas Länje avtackades tillsammans med webmaster Carl Hägglund för sina insatser. På mötet valdes en ny styrelse med tillskott av Anders Öfverman, Claes Annerstedt och Claes-Henrik Möse.

Den nya styrelsen startade sitt arbete en vecka senare med fördelning av uppgifter.

Ordförande: Claes-Henrik Möse  
Sekreterare: Alf Andersson  
Kassör: Peter Berg  
Medlemsregister: Anders Carlberg  
Kappsegling: Anders Öfverman  
Webmaster: Claes Annerstedt  
LSS-kontakt och allmän veteran: Göran Ejdeling.

Styrelsen har en djup förankring i VIF-historien med ett oräkneligt antal år som seglare och styrelseaktiva. VIF:s arbete det närmaste året inriktas på att arrangera VIF-cupen samt att stimulera deltagande i DM, och SM. Vi skall försöka öka gemenskapen och trevnaden med små kringarrangemang vid våra seglingar.

Det har framkastats förslag på att pröva en nytändning för arrangemang-  
et VIF:s höstkalas som i fornstora dagar avhölls på Kronhuset i Göteborg någon ruggig novemberafton.

På vintersäsongen siktar vi på någ-

ra aktiviteter i form av taktik, regler, studiebesök och allmänt umgänge. Vi uppfattar att de flesta som är aktiva inom klassen på vattnet eller i föreningen är mest intresserade av kappsegling och våra ambitioner kommer att gå i denna riktning. Vi tar tacksamt emot förslag på aktiviteter, på land eller vatten, föreläsningar, studiebesök eller annat av intresse som Ni medlemmar kan bistå med eller tipsa om.

För information om aktiviteter kommer vi att uppdatera vår nätsida och använda oss av epost. Vi vore tack-samma om Ni som vill ha epost-infor-mation uppdaterar era adresser till Anders Carlberg, registeransvarig.

Som i all föreningsverksamhet så blir det inte bättre än vad vi gör det tillsammans så varje litet bidrag från var och en är ett tillskott.

*Claes-Henrik Möse  
SWE 3011*

# Formanden har ordet

**Generalforsamlingen blev i år kendetegnet ved en stor udskiftning i bestyrelsen, herunder af formanden. Bestyrelsens sammensætning i øvrigt kan der læses mere om et andet sted i bladet.**

Et af de store spørgsmål på generalforsamlingen drejede sig om IF-Bladet. Det har vist sig umuligt at finde en redaktør af bladet, hvorfor fremstillingen af bladet har været outsourcet. Det er ligeledes særdeles vanskeligt at få medlemmerne til at skrive til bladet. På generalforsamlingen oplystes, at det svenske IF-Forbund havde tilbudt, at den danske IF-Klub kunne gå med i det svenske forbundsblad "Medvind", således som Norge allerede har gjort det.

Efter en drøftelse i bestyrelsen af fordele og ulemper ved et sådant samarbejde, har bestyrelsen besluttet sig for at sige ja til tilbudet. Herved

fremstilles et fælles nordisk IF-blad med adgang til artikler af teknisk art og om trim etc. Den danske IF-Klub får sine egne sider.

Informationen til medlemmerne bliver herefter tostrengt: en hjemmeside først og fremmest beregnet til aktuelle informationer og nyheder og en afdeling i et fælles nordisk blad, hvor informationerne er af mere basal karakter. Derfor får du denne gang tilsendt "Medvind" indeholdende blandt andet fire danske medlemssider.

Sæsonen nærmer sig ellers med hastige skridt. Jeg har, som formentlig alle andre IF-sejlere, allerede travlt med at klargøre båden. DM bliver i år afholdt af Sletten Bådeklub med formentlig mange også svenske deltagere. Lad os håbe på et rigtig godt kapsejlsvejr - helst med lidt mere vind end sidste år. Øresundsmesterskabet afholdes over tre afdelinger - en i Sverige og to i Danmark.

Til slut vil jeg opfordre til, at IF-Klubbens hjemmeside besøges endnu mere og ikke midst, at man tilmelder sig klubbens nyhedsbreve, hvor man



via mail løbende holdes orienteres om, hvad der er af nyt på klubbens hjemmeside. Og skulle du have lyst til at delagtiggøre andre i din sejlglæde, så skriv et par linier og send dem til IF-Klubbens webb-redaktør. Han vil blive glad.

*God vind.  
Steen Jakobsen*

## Generalforsamling 2007

Formanden omtalte i sin beretning blandt andet, at DM - under i øvrigt vanskelige vindforhold - blev vundet af DEN 228 Dikke med Hans-Henrik Parving ved roret. DEN 266 Koala med Charlotte Jessen ved roret blev nummer to og DEN 303 Fifty-Fifty med Niels Fjøs ved roret nummer tre. Øresundsmesterskabet blev vundet af DEN 266 Koala med Charlotte Jessen ved roret.

Formandens beretning vil blive bragt på IF-Klubbens hjemmeside i sin fulde længde. Referat generalforsamlingen vil ligeledes blive lagt ud på hjemmesiden. På generalforsamlingen skete en ret stor udskiftning af medlemmerne i bestyrelsen. Bestyrelsen ser med efterfølgende konstituering således ud:

Steen Jakobsen, formand  
Bavneåsen 37,  
2640 Hedehusene  
Tlf.: 46563282  
Mail: sja@jakobsen.mail.dk  
DEN 43 Syvsoveren

Jesper Rohde, kapsejls  
Holsteingade 64,4.th.,  
2100 Kbh. Ø  
Tlf.: 23651727  
Mail: jesper.rohde@dk.abnamro.com  
DEN Lotus IV

Thorbjørn Joest Andersen, webb-redaktør, IFRA  
Vermlandsgade 82, 1.th.,  
2300 Kbh. S  
Tlf.: 26393503  
Mail: tja@geogr.ku.dk  
DEN 312 Sjøkan

Henning Kastel, kasserer  
Strandvejen 276,  
3070 Snekkersten  
Tlf.: 49170948  
Mail: kastel@codanadvokater.dk  
DEN 280 Pinafore

Niels Aargaard Fjøs, IF-kartoteket  
Holmehaven 9,  
2679 Greve  
Tlf.: 40944215  
Mail: nielsfjoes@hotmail.com

Henrik Blomdahl, klasseregler og IFRA  
Landsevej 14 B,  
2840 Holte  
Tlf.: 45425308  
Mail: henrik.blomdahl@NESA.jay.net

# ÅBENT DS-DM 2007 FOR IF-BÅD

## PROGRAM:

### FREDAG D. 29.6.

16:00 Bureau åbner.  
19:00 Grillmiddag.

### LØRDAG D. 30.6.

07:30 Bureau åbner.  
Morgenmad  
09:55 Varselsskud for  
dagens 1. sejlads,

Følgende sejlads startes hurtigst muligt efter afslutningen af den forrige sejlads. Max. 4 sejlads.

Efter ankomst til havnen er der aftersailing på molen ved mastekranen.

19:00 Festsiddag,

### SØNDAG D. 1.7.

07:30 Bureau åbner.  
Morgenmad.  
09:55 Varselsskud for  
dagens 1. sejlads.

Følgende sejlads startes hurtigst muligt efter afslutningen af den forrige sejlads. Max. 4 sejlads.

Efter ankomst til havnen er der aftersailing på molen.

Afslutning og præmieuddeling forventes at kunne finde sted ca. 2 timer efter afslutningen på dagen sidste sejlads.

Link for mere information,  
[www.if-klubben.dk](http://www.if-klubben.dk) under  
"kapsejlads"



Årets IF-billede er inset av Bo Petersen

## Justering af DH-reglen

### Info til bådejere, målere, kapsejladsarrangører og sejlmagere:

Dansk Sejlunions Teknisk Udvalg har justeret DH-reglen for den kommende sæson.

	Gamle værdier	Nye værdier
TA	727,8	752,0
TANS	764,5	788,5
TAUD	805,0	830,3
TANSUD	826,9	852,4
LYS	1,02	1,02
LYSNS	1,00	1,00

IF-bådens sømiletider kan ses på DS's hjemmeside [www.sejlsport.dk](http://www.sejlsport.dk). Du kan også her se beskrivelsen af justeringerne. Blandt andet har IF-båden sammen med SCAN-KAP 99, KDY 15 M2/JUNIORBÅD, DRAGE, NORDISK FOLKEBÅD, X 99 og YLVA fået ændret kølfaktoren (KF) fra Normal til Lav.

Nye målebrev er på vej til de enkelte bådejere.

## STILLINGSOPSLAG

IF-Klubben søger en redaktør til at forestå tilvejebringelsen af 4 sider fra den danske IF-Klub i Medvind to gange om året. Aflønningen er ussel (0 kr.). Til gengæld får du lov til at deltage i bestyrelsens ca. 4 møder om året og dermed adgang til insiderviden, pizza og øl.

Du skal ikke selv skrive de danske sider men forestå indamling og videresendelse til Medvind af relevant stof.

Interesserede må meget gerne henvende sig til formanden.

IF-Klubbens Hjemmeside: [www.if-klubben.dk](http://www.if-klubben.dk)

# KAPSEJLADSKALENDER 2007

Dato	Stævne	Hvor	Link
5. maj	Træningssejlad	Sejlkлубben Greve Strand	
5-6. maj	North Sails Cup	Vedbæk Sejlkлуб	<a href="http://www.v-s.dk/">http://www.v-s.dk/</a>
12-13. maj	Pokalseglingar	Lommabuktens Sejlkлуб	
19-20 maj	Forstædernes Bank Cup	Kastrup Sejlkлуб, ØM 1	
1-3. juni	Fyn Cup	Bogense Sejlkлуб	
2-3. juni	Sparekassen Lolland Cup Kredsmesterskab	Kragenæs Sejlkлуб	
9-10. juni	Lagunen Vår Cup	Båtsällskapet Lagunen, ØM 2	
16-17. juni	Sjælland Rundt på indersiden	Herslev Strand Sejlkлуб	
22-24. juni	Sjælland Rundt	Helsingør Amatør Sejlkлуб	
30 juni - juli	DM for IF	Sletten Bådeklub	
5-9. juli	SM for IF	Råå	
25-26. aug	IF Efterårsstævne	ØSF, Svanemøllen, ØM 3	
8-9. sept.	Amager Cup 2007	Sejlkлубben Lynetten	<a href="http://amagercup.vejlesoe.dk/">http://amagercup.vejlesoe.dk/</a>
7. oktober	Mumm - Stelton Cup	Vedbæk Sejlkлуб	<a href="http://www.v-s.dk/">http://www.v-s.dk/</a>
26. dec.	Sne Cup 2007	Sejlkлубben Lynetten	<a href="http://www.ynetten.dk">http://www.ynetten.dk</a>

## DANMARKMESTERSKAB 2007

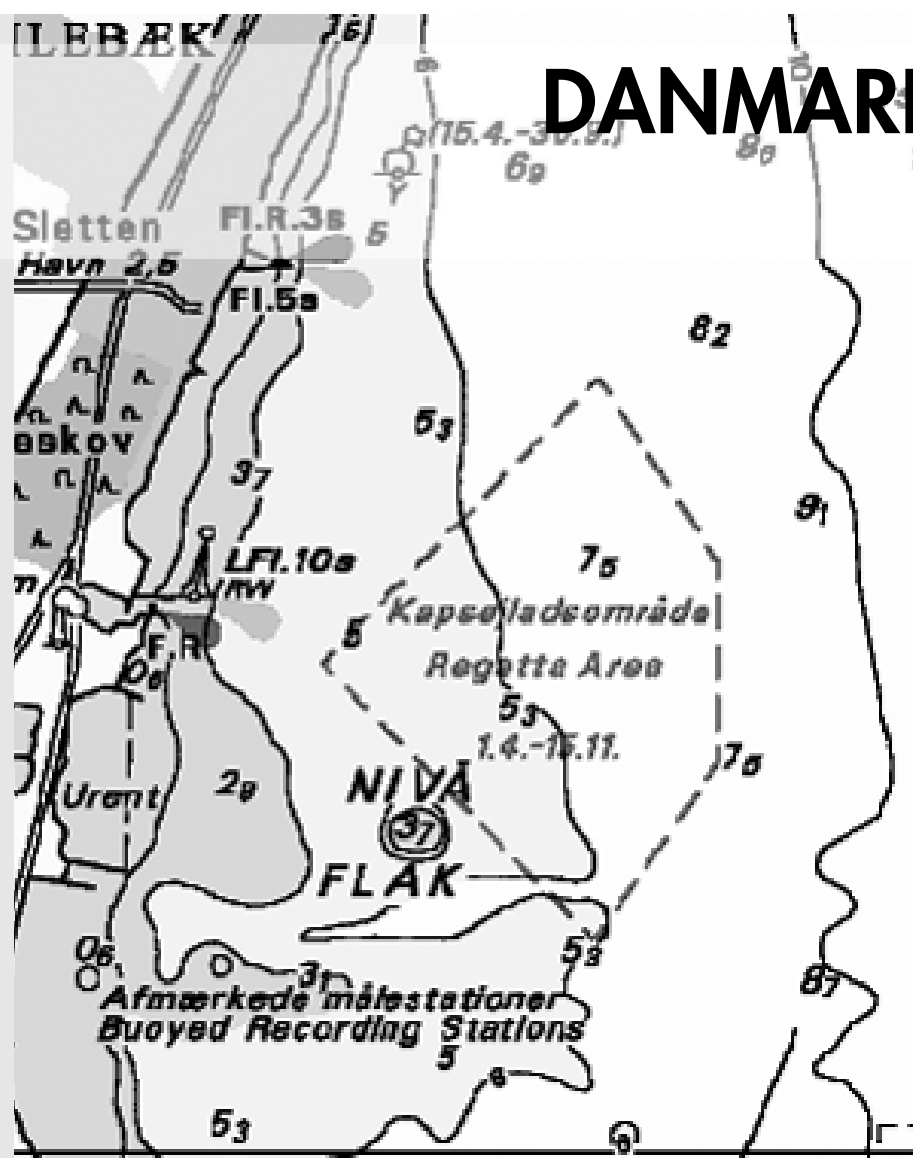
**Danmarksmesterskabet for IF-både afholdes i år af Sletten Bådeklub. Det finder sted i weekenden 30. juni - 1. juli 2007.**

For at tiltrække så mange IF-både som muligt har det været et ønske at holde DM 2007 tæt op af det svenske mesterskab i Raa.

Sletten Bådeklub har samtidig ønsket, at mesterskabet afvikles over en weekend, så det bliver et anderledes afviklet mesterskab end tidligere år.

Officielle invitationer til at deltage i mesterskabsstævnet bliver fremsendt i løbet af foråret.

Bestyrelsen skal opfordre medlemmerne til at stille op i et stort antal, idet der forventes deltagelse af mange svenske IF-både. Jo flere vi er fra Danmark jo større er chancerne for, at vi kan slå svenskerne.



# HYDROGRAPHICA SJÖKORT

**Inbjuden gäst är Lasse Granath från Hydrographica, som med sina nya sjömätningar öppnat skärgårdarna och fått grunden på sina rätta platser. Han har en omfattande erfarenhet av sjökortens tillförlitlighet, och kommer att berätta om hur mycket (eller hur lite) du kan lita på ett sjökort. Många har gått omtumlade men med nya kunskaper från hans föredrag... Du har också ett gyllene tillfälle att få opartisk information och ställa frågor om digitala sjökort.**

Så löd vår inbjudan på nätet till medlemmarna i OIF. Ursprunget låg i att jag i födelsedagspresent för fem år sedan fick navigationsprogrammet FUGAWI av mina arbetskamrater. Det har gett mig mycket glädje, då jag sent i livet satte igång att segla på allvar. Dessförinnan har jag i och för sig seglat mycket, men endast som gäst eller gast. Detta gjorde att jag aldrig tog riktigt ansvar för navigationen. Det fanns alltid någon ombord som var bättre på detta.

I samband med att jag köpte min båt och på allvar började segla runt i Stockholms skärgård, så har jag lärt mig oerhört mycket tack vare denna "spell help" som finns till hands. Rutterna kan läggas upp på ett mycket tillförlitligt sätt och härefter föras över till en enkel GPS (utan kartplotter).

Jag har visat enkelheten för flera av mina kompisar i OIF, och därefter har det uppstått ett behov av att vi skulle ordna en temakväll med moderna sjökort och även tala om elektronisk navigering.

Som huvudgäst till vår temakväll hade vi bjudit Lasse Granath från HYDROGRAPHICA. Lasse som byggt upp det lilla företaget har idag blivit ett begrepp bland båtägare i Stockholms Skärgård. Hydrographicas nya sjökort är producerade med senaste tänkbara metoder, och har en skalupp-lösning på 1:10 000

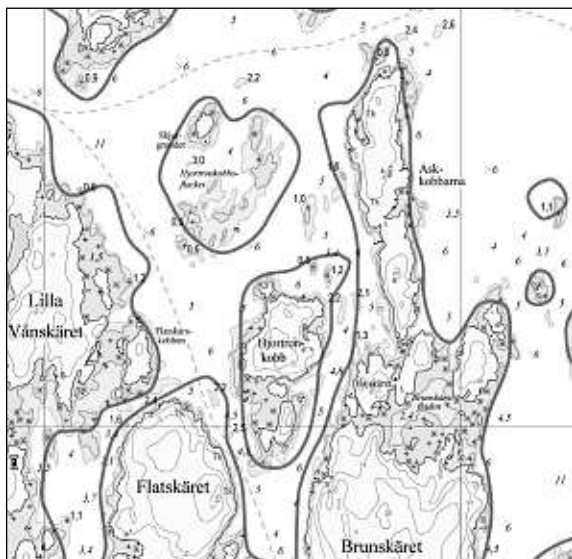
Lasse började sin bana som forskare och kartritare på Sjöfartsverket. Sjöfartsverket huvuduppgift är att se till att sjöfartens leder är uppmätta på största möjliga säkerhet. Däremot så har fritidsfolket få nöja sig med sjökort som till stor del härtammar från gamla mätningar, från den tid när djupuppgifter angavs i famnar och fot. En famn är cirka 1,8 meter. Dessa mätningar gjordes i slutet av 1800-talet, med de bästa av mätinstrument som fanns på den tiden. Det var lodning med handlod och bäringar fastställdes med "Kvintanten", ett syftningsinstrument som kunde ta bäring på flera fasta punkter. De gamla sjökorten är mätta igenom att en van rod-

dare drev fram båten så jämnt som tänkas kan, och här efter fångades djupen upp genom lodning, och angavs i sjökortet genom att man tog bäring på fasta punkter.

Ett stort fel, med dagens sätt att läsa korten. Ett djup kan vara angivet till exempelvis 8,9 meter. Det verkar ju vederhäftigt att djupet är uppgivet med decimalnoggrannhet. Felet är att detta var ett skattat mått gjort med lodlina. I början av 1900-talet så räknades alla gamla fot och famnar om till det decimala metersystemet, och ett jämnt antal famnar blev därför ett antal meter med decimalnoggrannhet bifogad.

Många snabbgående motorbåtar har av oförklarlig anledning gått rakt upp på öar och kobbar. Förarna av dessa har lärt sig att sätta stor tilltro till sin GPS-utrustning, utan att vara kritiska till de sjökort som de förfogar över. GPS-en är i och för sig noggrann, men många av de gamla sjökorten är inte tillräckligt noggranna.

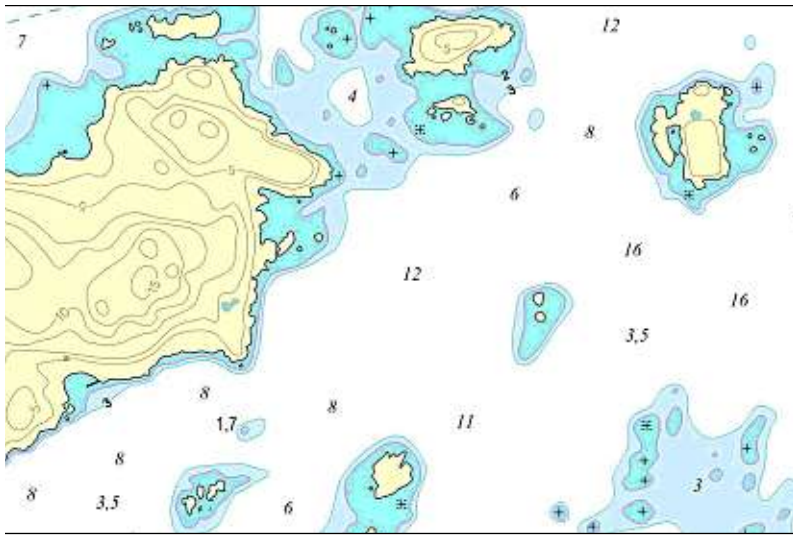
Dessutom så kan en GPS plötsligt tappa sin satellitkontakt, med katastro-



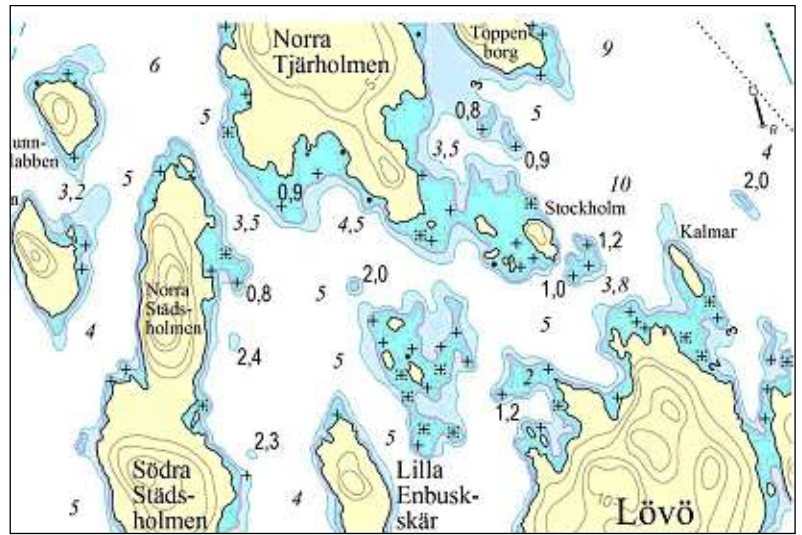
Motsvarande sjökort från SjV



Här är Hydrographica-kortet med djupkurvorna från SjV-kortet.



Hydrographicas kort. 1,2:an söder om Södra Melkobbarna fick påhälsning genom oklar uppmätning.



Hydrographicas kort vid Söderarm. Här är många passager segelbara

► fal följd, om man inte har utkik framåt, utan kör sin båt som om det vore att spela ett dataspel, där båten skall navigeras fram genom att endast läsa sin plotter. Utkik framåt glömdes bort! Lasse Granath berättade om ett möte han hade ute i Stockholms norra skärgård, där en van seglare ödmjukt berättade om hur gått på, trots att han seglat där det skulle vara säkert. Han har senare sjömått det området, och återigen konstaterat att såväl landhöjning och osäker inmätning gett grunduppgifter som orsakade skador på båten.

Lasse berättade även om att Sjöfartsverket tacksamt tar emot uppgifter inmätta av vanligtvis trovärdiga personer. Dessa uppgifter är oftast korrekta, men det förekommer även grunduppgifter som rätteligen inte skulle varit införda. Sjöfartsverket har inte resurser att åka ut och kontrollmäta. Ett stort problem är att ta bort felaktiga uppgifter som skulle ha kontrollerats. "Hellre en gryna för mycket än för lite i sjökortet". Han visade även att många djupkurvor är felaktigt införda, och i vissa fall även tvingar upp oerfarna navigatörer på grund, då man genom att följa djupkurvan de facto går mot uppgrundning.

Hydrographicas sjökort bygger till stor del på flygfotograferade bilder, som därefter med mycket stor noggrannhet förs över till kartprogram. För oss nöjessegelare är tremeterskurvan den viktigaste. Här går våra båtar fritt. Flygfotograferingen klarar också mycket bra att se dessa djup. Efter detta har Hydrographica även kontrollmätt många av dessa grund. Den stora fördelen är att de aldrig har haft svårt att finna dessa, då flygkartografin även är mycket säker för positionsbestämningen

Det har funnits en uppfattning att man även använt sig av laserteknik för uppmätning av våra vatten. Den tekniken har prövats, men är inte så lämplig i våra vatten då vi har områden med kraftig algväxt, eller skikt av olika salt-halt som ger ljusbrytning och därmed följande otillförlitlighet.

Hydrographica har inga avsikter att konkurrera med Sjöfartsverket, och med tiden har även ett gott samarbete utvecklats. Många av våra fritidsnavigatörer har däremot upplevt att skärgården blivit "dubbelt så stor" när man nu har tillgång till sjökort som har riktigt uppmätta djupkurvor. Framför allt så har ytterskärgårdarna öppnats upp. Dessa har i stort sett endast varit tillgängliga för militären och de bofasta, då de gamla korten angav mycket stora vattenytter som uppgrundade. Trots det så skall man inte glömma bort att iaktta försiktighet, gärna med hjälp av utkik när man går igenom trånga leder.

Senare vidtog diskussion om GPS-utrustningar. De flesta fabriker har idag kartplottrar som är knutna till ett eget kartografiprogram. I många fall används även Hydrographicas kartografi, men den är då överförd till plotterprogrammets kartografi. Det betyder att när man binder sig för en plotter, så måste man även följa den kartografi som plottern erbjuder. Det finns därför all anledning att man noggrant tar reda på vilka för och nackdelar dessa maskiner erbjuder. Hydrographica använder sig av äldre begagnade laptop-datorer för detta stundtals tuffa jobb. Hittills har man inte haft någon hårddiskrasch trots att datorerna varit igång i alla sorters väder. Det behövs inte någon supereffektiv dator för att driva ett navigationsprogram. Hårddis-

karna har visat sig tåla betydligt mer än som sagts från början. Med andra ord ta inte med den dyra jobbdatorn i båten, det finns begagnade laptoppar som räcker gott och väl.

Efter fikapausen så visades även hur man hjälp av ett enkelt navigationsprogram lätt kan lägga ut sina rutter i sin laptop och herefter sekundsnabbt överföra den tänkta ruten till en enkel GPS. (Vi använde en Garmin GPS 12)

Jag visade mitt Fugawiprogram, men vi talade även andra program som finns tillgängliga, till exempel Sea Clear. Detta kan tankas gratis från nätet på [www.Spring.com](http://www.Spring.com)

Fördelen med detta förfarande är man behöver inte ha sin laptop påslagen under gång, men man har den där extra hjälpen som behövs när man kommer in från öppet vatten och skall ta sig in mellan öarna. Dessa brukar vara så svåra att definiera, då alla ser "likadana ut". Självs skulle jag aldrig drömma om att inte ha papperssjökortet liggande framme. Tack vare denna back-up med ruten inlagd i GPS:en så fungerar det som en "spell help" vid traditionell navigation. Detta har även övat upp min färdighet att läsa sjökortet i vatten där jag tidigare kunde dra mig för segla genom.

OIF vill tacka Lasse Granath för en mycket givande temakväll. Självs har jag satsat på att uppgradera mina Hydrographica-sjökort och har nu även nöjet att kunna sitta och tornavigera på min dator i såväl Stockholms ytterskärgårdar som i S:t Annas skärgårdar.

Vid tangetbordet  
Bertil Norberg

# BIF – Bottenhavets IF Båtklubb

*Här uppe i norr, har vintern i år, varit ungefär som de senaste åren. Men, det har blåst oftare och betydligt hårdare. Vi IF-båt seglare i norr, önskar och hoppas att sommarens vindar blir både varma och labra. Men skulle dom bli kalla och hårda, så sitter man, som ni alla vet, bäst i en IF-båt.*

Vädret kan vi ju inte påverka särskilt mycket, men klimatet tycks vi näst intill ha fördärvat, men det är ändå inte alldeles kört, enligt Al Gore. Skärper vi människor oss, nu omedelbart, så finns det tydligen ändå hopp. Vi som seglar och det är ju vi IF-båt seglare bland andra, kan väl sägas bidra med att hålla ner utsläppen av växthusgaserna ganska mycket, när vi utövar vårt stora sommarnöje. Det finns säkert mycket vi kan göra bara vi vill. Jag vill gärna slå ett slag för Al Gores miljöfilm EN OBEHAGLIG SANNING, se den. Den visar på ett mycket pedagogiskt sett, vad som håller på att ske med vår jord.

I vinter har vi som vanligt haft seglingsträffar i Härnösand, en kväll var fjortonde dag. Programmet har i vinter varit mer dvd-filmer, (HSS kappseglingar) analys av dessa tävlingar, än det traditionella med regler, trim, taktik, strategi etcetera.

I skrivandets stund är det nästan 20 grader varmt här uppe i Härnösand (i skuggan). Nere på varvet har några täckt av båtarna, några fick hjälp med den saken av den storm vi hade en onsdag i vecka femton. Det känns som om man borde köra igång med vårutrustningen, men det får nog vänta ett par veckor. Aprilvädret är inte att lita på.

## IF-båten 40 år

Sist men inte minst vill vi hylla IF-båten som fyller 40 år i år och dess konstruktör Tord Sundén.

Ett stort GRATIS!

*Vinden är fri  
Hans Gilliusson SWE-3082*



## SOMMARENS SEGLINGAR

Härnö Runt	2/06-07	HSS
Vårankaret	3/06-07	HSS
Storön Runt	9/06-07	KBK
Ulvö Regattan	12-14/06-07	ÖSS
Ord.Regattan	11-12/08-07	HSS
Åbord Runt	25/08-07	KBK
Hemsön Runt	1/09-07	HSS
Lungön Runt	2/09-07	HSS

Utöver tävlingarna ovan så är det ytterligare en hel del tävlingar i Örnsköldsvik, Sundsvall och övriga norrlands kuststäder (inklusive Östersund) där det kappseglas och där IF-båtar deltar. Vi hoppas att kappseglingstutbytet mellan klubbarna ökar i år.

# IFRA-MÖTET OCH IFRA:S KLASSREGLER

**Mötet i Nordiska IFRA, som är det forum där de tre nordiska IF-båtförbunden kan diskutera och besluta om gemensamma angelägenheter, avhölls regelmässigt den 25 mars i Göteborg. Representanter från alla länder kunde möta upp, vilket ju är förutsättningen för en givande diskussion. Det som avhandlas är gemensamma frågor som till exempel mästerskapskalendrar och klassregler.**

Sedan 2004 har det pågått ett arbete med att överföra klassreglerna till den nu befintliga och av de svenska och norska IF-båtförbunden antagna strukturen. Denna nya struktur är helt baserad på ISAF:s regler. Eftersom varje enskild regel får en egen paragraf, blir texten mycket tydligare och besvärande tolkningar kommer förhoppningsvis inte att behövas i framtiden. Det blir även mycket enklare att införa ändringar och därmed lättare för både Danmark och Norge att införa eventuella egna nationella tillägg.

På 2006 års IFRA-möte beslöts att Sverige ska sköta administrationen av IF-båtens klassregler i Sverige gentemot Svenska Seglarförbundet. IFRA:

s klassregler ska därmed vara identiska med Svenska IF-båtförbundets dito. Norge och Danmark kan göra tillägg som definierar avvikelser i respektive land. Alla ändringar och nationella tillägg ska diskuteras inom Nordiska IFRA och målsättningen ska vara att hålla klassreglerna så lika som möjligt när det gäller båtens mått, form och all fast utrustning. Skillnader beträffande tillåten, lös utrustning eller vilka segel man får använda spelar mindre roll; huvudsaken är att man kan delta i kappsegling med sin båt i grannlandet utan att ändra något på själva båten.

Tyvärr har inte Danmark, trots denna fleråriga process, förankrat den nya klassregellayouten i sitt förbund, vilket

var en missräkning vid IFRA-mötet. Processen i IFRA kunde därmed inte avslutas. Förhoppningsvis kommer denna förankring att ske under innevarande år, så att den nya layouten kan börja gälla för alla förbunden, och att vi därmed kan nå målet med gemensamma nordiska klassregler baserade på ISAF:s Redskapsregler och klassregellayout. Att klassregler ska vara baserade på ISAF:s regler och mall är även ett krav från de andra nordiska seglarförbunden på sina nationella klassförbund.

Av Marek Janiec

---

## DANSKA MÄSTERSKAPET 2007

**Tävlingen arrangeras i år av Sletten Bådeklub på Själlands ostkust vid norra Öresund.**

**Fredagen den 29 juni på eftermiddagen börjar arrangemanget med registrering och båtkontroll. Tävlingen är en weekendregatta och pågår därmed endast under lördag och söndag.**

Tävlingsbanorna är belägna utan för hamnen, i Nivåbukten.

Hamnen ligger alldeles norr om Nivåbukten. Hamnen anlöps från norr. Det är en mycket liten hamn, men arrangören har lovat att bereda plats för alla deltagande IF-båtar.

För närvarande är det osäkert att bedöma möjligheterna för uppsättning av tält mm, i hamnen. Men möjligheter till detta finns troligtvis vid

den närbelägna Nivå Havn, varifrån vi kappseglat Danska Mästerskap några gånger innan.

I år blir det riktigt nära för de skånska seglarna och för alla andra, som ska delta i SM på Råå under veckan därefter. För de svenska seglarna torde tävlingen kunna utgöra ett fint tillfälle för uppvärmning och samtrimning av besättningen.

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

Av Marek Janiec



## Ostkustens IF-BÅTKLUBB

**OIF deltog i årets båtmässa under Stockholms Seglarförbund tillsammans med övriga seglarförbund, totalt 27 stycken. För året hade vi placerats i C-hallen längst in hörnet, nära övriga intresseföreningar. R-båtar, ångbåtar, Kryssarklubben med flera.**

### Jubileumsbåten - familjebåten

Vi hade glädjen att kunna uppmärksamma att IF-båten fyller 40 år. Detta gjorde att Seglarförbundet släppte till en hel pelare där vi möjlighet att exponera oss på ett tydligt sätt. Här hade vi ett eget mingelbord. På ena sidan hade vi exponerat de gamla broschyrerna från början av 1970-talet. Jag und-

rar om de vackra omslagsflickorna är lika sköna alltså, som båten de facto är. På en sida ut mot C-hallen hade vi halvmodellen uppsatt. På två sidor visade vi båten förträfflighet som familjebåt och långfärdsbåt. Tipsbilder om solcellens placering, GPS-montage samt fler tekniska tips.

### Tävlingsbåten

Dessutom hade vi det traditionella montaget med IF-båten TÄVLINGSBÅTEN tillsammans med övriga båtar. Närmaste grannar var Neptunförbundet och J80.

Vad betyder det att vara med och exponera sig på en sådan mässa? Min mening är att årets mässa blev bra för oss då vi hade en gynnsam placering. Montern låg nära ett kaféhorn samt en seglingsbassäng med radiostyrda segelbåtar. Båda var ett dragplåster, som i sin tur gjorde att besökarna inte var så uppskrivade som de som har något vilt i blicken då de skall göra ett snabbt

*Två fantasiska If-seglare i vår monter. Charlotte Brandt och Louise Ehrenborg*

klipp med sin livsinvestering i "drömbåten". Så var fallet förra året då vi var placerade i en transportgång mellan A- och B-hallen.

### Tidskrävande

Båtmässan är en tidskrävande upptäckelse för våra funktionärer. Montaget gjordes redan på onsdagskvällen den 28 februari. Mässan började fredagen den 2 mars för fackfolk, och pågick härefter ända fram till söndagen den 11 mars då demonteringen vidtog. Detta betyder att vi har haft frivilliga i montern i stort sett hela tiden under 12 dagar. Ett kul men även tidskrävande jobb för våra entusiastiska If-seglare.

Väldigt många av våra besökare tittade in därför att de har ett gammalt kärleksförhållande till If-båten. Många gamla segarminnen utbyttes. Nästa kategori som vi bedömer som den viktigaste var åtskilliga unga familjer som ser drömmen om en segelbåt framför sig. Båten de har råd med, som samtidigt ger dem känslan av trygghet genom att det inte kostar en förmögenhet vid grundstötning eller andra incidenter. Det är ur denna grupp av seglare som vi kan leva vidare med nya tävlingsentusiaster. Det är här vi måste exponera If-båtens allsidighet och goda segelegenskaper.

### Bra folder

Marek har på ett förtjänstfullt sätt skrivit en folder om vår förträffliga båt. Dessutom delades senaste numret av Medvind ut. Båda hade god åtgång. Självklart hade vi anmälningsblanketter till klubben, men jag är inte säker på att det är här vi suger upp de flesta nya medlemmarna. Helt klart är dock att all teknisk rådgivning har rönt stort intresse. Här bör vi vara frikostiga i framtiden om vi skall ha gensvar på medlemsfronten.

Stort tack till alla frivilliga medarbetare som gör ett sådant evenemang möjligt!

*Vid tangentbordet  
Bertil Norberg*

# VENTILATION OCH KONDENS I BÅTEN

***På senare år har det förts en debatt om möjligheten att ventilera IF-båtens ruff på ett bra och effektivt sätt. Under SM i Uppsala 2004 uppdagades att många lokala båtar hade låtit ta upp mycket stora, så kallade "ventilationshål" i durken under britsarna i salong och förpik. Man förklarade sig att man gjorde så för att reducera fukt och kondens under dynorna. I ett nummer av tidskriften Segling, som kom ut i början av året, finns det en artikel, som spinner på ungefär samma tema.***

## Klassreglerna

IF-båtens klassregler ger numera möjlighet att ta upp hål i plywoodbritsarna, men dessa hål ska vara förhållandevis små. De får utgöra högst 5 % av ytan. Det innebär till exempel om jag räknat rätt, högst 100 cirkulära hål med diametern 31.8 mm per varje kvadratmeter kojboten. Men det är ändå mycket tveksamt om ventilationshål av vilken storlek som helst hjälper för att hålla torrt under dynorna och samtidigt ge bra sovkomfort.

## Torrt respektive fuktigt

För att något fuktigt ska kunna torka i luft, måste den omgivande luften ha kapacitet att absorbera mer vatten än den för tillfället innehåller. Sådan torr luft kan man åstadkomma genom att värma kall luft eller att kyla varm luft som sedan värms upp igen av exempelvis en varm omgivning. Men att försöka torka luft genom att bara kyla redan kall luft är lönlöst. Kall luft innehåller redan så litet vatten, att processen blir mycket ineffektiv.

I runda slängar kan 25-gradig luft av normaltryck innehålla 25 gram vatten/kg luft (1 kg = 0.75 kubikmeter). 20-gradig luft kan innehålla cirka 15 gram och 10-gradig luft cirka 7 gram vatten innan detta börjar kondensera ut på någon kall yta. Vid fryspunkten kan luften endast innehålla 4 gram vatten/kg luft. Se figur 1.

## Normalförhållandet när båten är förtöjd

Man kan kanske tänka sig följande normalförhållande i båten. Eftersom plast och homogent trä är förhållandevis bra värmeledare, råder det i luften under kojerna och längst ner på durken mellan kojerna ungefär samma temperatur som i det omgivande vattnet. I allmänhet är det kallare i vattnet än i den omgivande uteluften (utom under klara försommarnätter och under högsommaren). Luften, som i sin tur är en mycket, mycket dålig värmeledare, skiftar sig med kall, tung, fuktig luft längst ner och varmare, torrare och lättare luft högre upp. Det sker därigenom ingen cirkulation, på samma sätt som i ett vanligt högtryck.

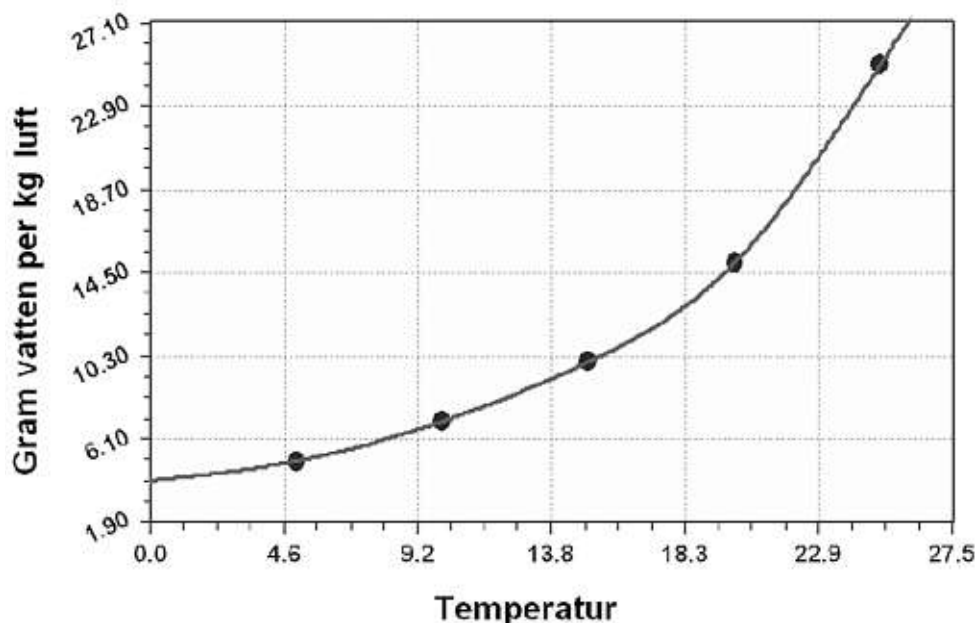
Den enda luftcirkulation som förekommer vid detta normalförhållande, när båten är lämnad vid bryggan, sker genom att ventilen på rufftaket suger ut den varmaste luften under innertaket och ny, förhållandevis varm uteluft suges in genom ventilationsgallret i ruffluckan.

Om nu inte hela luften i ruffen värms upp, till exempel genom att man öppnar upp ordentligt så att vinden kan röra om luften inne i hela ruffen och blanda upp den kalla luften med varmare eller att luften värms upp ännu mer inne i ruffen av solen, blir det ganska rått och fuktigt i båten. Detta blir mycket utpräglat på

senhösten, då vi i allmänhet har varm, mycket fuktig uteluft men ganska kallt i vattnet. På våarna och försommaren blir detta inte riktigt så utpräglat, emedan, även om vattnet är kallt, uteluften är betydligt torrare. På högsommaren är både luft och vatten ungefär lika varma och luften i allmänhet ganska torr. Då fungerar ventilationen av ruffen som bäst, och genom den jämna temperaturen blir det inte heller någon kondens att tala om under dynorna.

## När man sover i båten

När en person ligger på britsen i ruffen, fungerar denne som ett värmeelement. En sovande person avger cirka 70 watt, vilket gör att luften värms upp ovanför den sovande och börjar cirkulera. Men värmegenereringen på 70 watt innebär även ett fuktillskott på cirka 30 gram per timme genom kroppens förbränning. Så varm och fuktig luft kommer att stiga mot taket. Om nu ventilationen inte är tillräcklig kommer en del av fukten att stanna inne i ruffen, och vatten kommer så småningom att kondensera där det är tillräckligt kallt. Då det är kallt ute på natten, som på vår och försommar, kommer mycket vatten att kondenseras på de kalla, oisolerade ytorna på fönstren och intilliggande ruffsidor runt dessa, samt på de oisolerade takluckorna. Men eftersom dynan i



Figur 1: Samband mellan luftens max vatteninnehåll och temperatur

sig själv både är en god värmeisolator och suger åt sig vatten som en vanlig svamp, blir det bland annat kondens under dynorna, där det kalla vattnet kyler underifrån.

Som förhållandena kan vara en vanlig sommarnatt i ytterskärgården med vattentemperaturen 16 ° C och lufttemperaturen 18 ° C kan ses i figur 2.

### Ventilation och fuktbalans

För fuktbalans krävs att ventilationen har en kapacitet på uppåt 5-10 kubikmeter per person och timme. En vanlig Electroluxventil eller motsvarande klarar bara max runt 10 kubikmeter per timme, och för att den ska komma upp i den kapaciteten måste det dessutom blåsa ganska bra över rufftaket. Så för att göra sig av med fukten från en sovande besättning eller familj är det nog bra att installera en eldriven fläkt, exempelvis en solcellsdriven, eller att man öppnar upp ruffen ordentligt genom att öppna skjutluckan under sprayhooden eller bomtältet och därtill har främre luckan öppnad så mycket som möjligt under rådande väderförhållanden.

Det bör kanske även nämnas här, att syre- och andningsbehoven (CO<sub>2</sub>) är några tiopotenser lägre än för fuktbalansen, så det är alltså ingen risk för hälsan med endast en vanlig Electroluxventil.

### Hjälper stora hål?

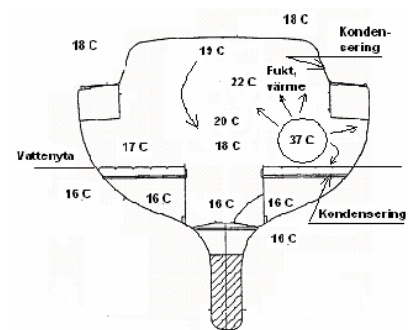
Vad skulle nu hända om man skulle ha väldigt stora hål eller lägga dynan på ett ståltrådgaller? Det skulle visserligen inte finnas så mycket kall yta för fukten i dynan att kondensera mot, men sovkomforten skulle försämrans i motsvarande grad. Den lilla isolering, som träet i britsen trots allt utgör, skulle försvinna, och dynan i sin helhet skulle bli både kallare och därmed relativt fuktigare. Så det som rekommenderas för god sovkomfort och reducering/borttagning av kondens under dynorna är inte håltagning utan helt enkelt mera isolering. Det kan man åstadkomma med att klistra på frigolit under träet och att värmeisolera sovplatsen mot skrovsida och kojboten med en tunn yogamatta eller motsvarande god värmeisolator. Det gäller alltså, då man sover, att få upp kojbottnens temperatur till nära kroppstemperatur. Då blir det ingen kondens av den avgivna kroppsfukten.

### Bevara båten intakt!

Till slut vill jag varna för att göra stora hål i de vattentäta skotten mellan luckor och ruff för att försöka sig på någon slags "kalla-väggen"-torkning av uteluften via kölsvinet och utrymmet under britsarna. Det förstör ju hela IF-båtens säkra uppbyggnad i vattentäta sektioner. Och, som påpekats innan,

fungerar det dåligt att torka redan kall luft. För att torka varm luft med kyla krävs att luften inte bara kyls ner utan därefter blir uppvärmd igen. Dessutom måste det finnas någon slags "motor" som kan skapa en tryckskillnad för att driva ner luften genom slangarna och in i ruffen. För detta kanske det kan kanske fungera med en solcellsdriven ventilator på rufftaket, men då måste nog alla andra luftintag vara helt täta för att tillräckligt undertryck sak kunna bildas i ruffen.

Marek, SWE 829



Figur 2: Tänkbara förhållanden inne och utanför båten.

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

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

