

# Medlemstidning för MEDVIND

Sv. IF-båtförbundet • Norsk IF-båtklubb • IF-båtklubben • Nr 4 2007



Läs om:

Klossning av spridarna

Kylfack i båten

Faerden 2007

DM2007

# Styrelse 2007

## 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: per@kvarnstromark.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  
Granveien 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>	SM 2007.....	<b>13</b>
Formannen har ordet.....	<b>4</b>	Sjælland runt.....	<b>13</b>
Svein Wright.....	<b>5</b>	IF DM 2007.....	<b>14</b>
Nye medlemmer 2007.....	<b>5</b>	Mumm Stelton Cup 2007.....	<b>15</b>
Færden 2007.....	<b>6</b>	DM for IF-både 2008.....	<b>15</b>
NM 2007.....	<b>8</b>	VIV.....	<b>16</b>
SSIF.....	<b>9</b>	BIF.....	<b>16</b>
IF-båt de luxe.....	<b>10</b>	Klossning av spridarna.....	<b>17</b>
Inbyggt kylfack i båten.....	<b>11</b>	Underhåll av utbordaren.....	<b>18</b>
Formanden har ordet.....	<b>12</b>	Höstsegling i fullmåne.....	<b>19</b>



# ORDFÖRANDEN HAR ORDET

## **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. Därremot kan man i texten ange var man vill ha en viss bild.

Och framför allt – skriv, skriv och skriv!

//Red

**Manusstopp 17/4 2008**

Segelsporten än nog litet på tillbakagång. Inte så konstigt, kanske för segling tar tid, och det har man visst inte längre. Och när det gäller nya segelbåtar, så marknadsförs de mest med hjälp av sin inredning. Ibland tycker man, att man bemödar sig med rigg och segel i onödan på en flytande sommarstuga. Kanske är detta bara till för att det ska se bra ut, utan krav på någon större prestanda.

Kappseglar gör man ju alltid med en IF-båt, även om det inte är tävling. Det är med stort nöje som man kryssar iväg från en och annan Bavaria av större modell eller glider förbi på länsen med spinnakern hissad. Gennakern på Bavarian kan lika gärna kvitta där den står i vindskuggan bakom storseglet.

Och skulle det vara halv vind och Bavarian trots allt gör högre fart än

min lilla IF- båt, går det alltid att gena över något område där Bavarian inte vågar sig in. Så är man först igen.

Till slut ser man inte ens skymten av Bavarian.

Trots allt finns IF-båtförbundet kvar som ett starkt klassförbund. Vi är något fler än sexhundra nu, vilket är en liten minskning sedan förra året. Men medlemsantalet räcker väl för att vi ska kunna fortsätta att ge ut vår tidning Medvind med samma höga kvalitet och ambitionsnivå som tidigare. Och tidningen blir aldrig bättre än vi själva gör den.

**Er ordförande Marek**

## Short in English

*The sailing sport sees to be slightly decreasing. Perhaps not unexpected, as sailing takes time, and free spare time is no longer there for many of us. Also, new sailboat types are mostly promoted by its interior. Sometimes it seems that rig and sails are superfluous for a floating leisure house. Maybe it is just for outlook without any performance requirements.*

*You always race an IF, even if it is not an event. It is with great pleasure that you sail away from a Bavaria of some great model on a tack or a run. If half wind and the Bavaria will be somewhat faster, there is always an opportunity to make a shortcut over some shallow water. In the end you do not see the Bavaria anymore.*

*The IF-boat Association is still there as a numerous community. We are somewhat more than six hundred now and we are strong enough to continue to publish our magazine Medvind, keeping the same high quality and ambition as previous.*

**Marek, the Chairman**

# FORMANNEN HAR ORDET



**Så har vi fått en begivenhetsrik sesong bak oss med mye vind og vær. Det er vel mange som ikke har fått utfordret pigmentene i huden denne sommeren og går nesten like bleke inn i vintermørket som vi kom ut i vårlyset.**

Vi startet seilåret 2 mai med onsdagsseilasene. Noen hevder at dette er for tidlig. På første seilas var vi 9 båter, men vi må ut i juni før deltakelsen passerte 11! Det ser altså ut til at de som sliter med å være klare til å starte tidlig i mai også har utfordringer med å komme i gang i juni. Det er nok slik at de ivrigste er først ut og sist opp – det er slik det blir trening og verdifulle timer i båten. For de som deltar i alle onsdagsseilasene gjennom sesongen blir det fort 50 timer i IF og det gir uttelling og en hyggelig timekost for bruk av IF.

## Flere nye seilere

Årets sesong markerer definitivt en fremgang for klassen i forhold til året før. Det her vært med over 20 båter i onsdagsseilasene og til NM i år stilte vi 23 båter uten å måtte ta ringerunden. Flere nye og aktive seilere har bidratt til dette. Takk skal dere ha. Dette merket vi for øvrig på treningssamlingen i mai også.

At vi konsentrerte oss om gjennomgang av utrustning, trimming og en gjennomgang av hver båts utstyr og trim var det god respons på. I år var vi i tillegg heldige med været så det ble en flott sommerkveld på Ytre Vasholmen med grill og tilbehør for 20 fremmøtte.

Det var for øvrig sporty av våre svenske venner å stille i NM selv om de for en gangs skyld ikke kunne bli norgesmestre. Men de var beskjedne nok til å komme og ta for seg på premiebordet likevel. Claes-Henrik Möse og Lotte Waller kom med egen båt på trailer og ble vinnere av det åpne norske mesterskapet en god prestasjon tatt i betraktning at de kom nesten rett til start.

Til neste år ville det være hyggelig om noen benytter seg av anledningen til å reise til våre naboland og seiler og bidrar til å styrke samholdet over landegrensene. IF-klubben tilbyr reise støtte (også for de som har betydelig innelands reise til f.eks NM).

## Målebrev

Jeg vil ellers oppfordre båteierne til å sjekke at målebrevet er i orden. Om du mangler kopi eller er usikker så kan du ta kontakt med formannen. I tillegg er det viktig å passe på at målene er i orden. I år var det teknisk kontroll ifm. NM og det medførte hektisk aktivitet for båter som ikke målte inn og for seil som ikke var stemplet.

På den tekniske siden har året vært begivenhetsrikt. Vi har et betydelig antall kollisjoner i år, nesten alle skyldes uoppmerksomhet. De fleste uhellene skjedde umiddelbart før eller etter seilasene. Pass på at noen alltid har utkikk på baksiden av genoan. Det er alltid ergerlig å få utstyr og båt ødelagt. Det har vært ror- og masthavari samt en kollisjon som gjorde plugging og øsing nødvendig. Sikkerhetsutstyr om bord er ikke bortkastet.

Jeg vil samtidig benytte anledningen til å oppfordre medlemmene til å ta teknisk målerkurs. Det er både nyttig og sosialt. Vi mangler målere og dekker kurskostnadene.

Observerer at IF-seilerne ellers gjør seg bemerket på regattabanen i andre sammenhenger. Årets norgesmester, Robert Bay kunne i tillegg notere seg for å innkassere seieren i Aftenposten Seil-cup 2007 som mannskap med Mobildata.

Vi gratulerer!

## Ny modus

Så går foreningsaktiviteten over i en ny modus. Bruken av internett vil bli intensivert, så sørg for at klubben har din ajourførte epost-adresse. Vi oppfordrer våre medlemmer til å benytte internetsidene aktivt – de er helt gratis å bruke. Legg ut utstyr til salgs og sjekk om det kan være interessante kjøp – så kanskje er alt klart til våren.

Det vil bli valgt et nytt styre som må søke å bygge videre på det positive som har skjedd i inneværende sesong. Jeg er overbevist om at vi kan klare å få til mye spennende for medlemmene også i året som kommer.

Vi sees på trivelige medlemskvelder i presenningstiden.

*Med seilerhilsen  
Trond Aasland*



*Svein Wright*

## Svein Wright har lagt ut på sin siste seilas

Svein, en av IF klubbens nestorer har lagt ut på sin siste seilas. Søndag 28 november kom en trist melding fra Astri ”Svein døde i natt”. Svein var i en årrekke en av IF klubbens nestorer, hans innsats i forbindelse med felles Nordiske klasseregler, bevaring av IFen som entypebåt kan ikke være unevnt her. En viktig og grunnleggende forutsetning for at båten lever i beste velgående.

Sveins engasjement for IF båten og medlemmene har satt store spor etter seg og vil være en grunnpilar for klubben i framtiden. Mangeårig formannsverv, som han tok på seg i to perioder, og ikke minst den hjelpsomme person han var for nye båteiere og ferske seilere, har resultert i engasjerte medlemmer og høy regattadeltakelse som resultat. Svein brant sterke for å bevare IF en som regattabåt og ikke ende som badebåt. Arbeidet hans i klassbåtutvalget og målerutdanningen syntes ved at IF klubben hadde opptil 3 egne målere!

Var det noe man ikke fikk til seilmessig eller teknisk var det bare å spørre Svein, han var som en åpen bok med utrolig kunnskap om det meste og hadde svar og gode erfaringer som han gjerne delte raust med deg. Flere av oss hadde også glede og nytte av å lære av å seile om bord og sammen med Svein og få dypere innsikt i Sveins kunnskap om seil og innsikt i Svein som en varm og raus person.

Når man ser tilbake på resultatlistene har han og Astri dominert og tatt godt for seg av premiebordet, men Svein utviste alltid en ydmykhet i forhold til andre som det stod stor respekt av. Hvor mange mesterskap han tok pallplass i kan vi ikke redegjøre for i detalj, men vi kjenner til hans systematikk og organisering som resulterte i suksesser. Ingen andre enn Svein kan gå så drastisk til verks før en havseilas og sette alt i land alt fra byssa og man inntar varmmat på papptallerkener for å spare vekt. Her tror jeg han slår selv Volvo Ocean seilere.

Selv om vi ikke løp ned dørene hos hverandre sto han meg nært og savnet etter en god kamerat og seilervenn er stort. Jeg fikk oppleve to lange havseilas sammen med Svein. Ja han var den som entusiastisk ringte meg og spurte om jeg ville være med på en havseilas på tre hundre nautiske mil med bare to personer om bord, så lang var vi fire båter påmeldt var meldingen. Ja dette var og har blitt til Watski twostar, starten på en fantastisk shorthand interesse i hele Skandinavia. Sveins pågangsmot og inovative egenskaper syntes godt i dette prosjektet.

Et siste forvel til deg Svein på din siste singlehandseilas.

*Med seilerhilsen fra Terje*

# Nye medlemmer 2007

Vi ønsker følgende nye medlemmer og båteiere velkommen i Norsk IF-Båt klubb:

<b>N-018</b>	Ramvi, Håvar	Billingsstadlia 10	1396	Billingsstad
	Moen, Atle	Pers vei 4	1391	Vollen
<b>N-196</b>	Jahre, Lars Olav	Munthesgt. 35	260	Oslo
<b>N-054</b>	Parmann, Sigurd	Øvre Movei 47	1450	Nesoddtangen
<b>N-028</b>	Skoglund, Tor Inge	Prestenga 55	3470	Slemmestad
	Sælensminde, Vegard	Nedre Børnes	5378	Klokkarvik





**Færdern 2007 ble en lang og intens seilas, i 30 graders skyfri og nesten ingen vind. Besetningen på N-165 Das Boot var i år som i fjor Nicholas Klem som vaksjef, Thomas Drevon som kvartermester, og undertegnede som skipper. Det gikk nesten 30 timer fra startskuddet til vi krysset mål ved Horten.**

Og det begynte tungt. Med forrige onsdagsregattas ekstreme tjuvstart i minne, var vi svært forsiktede og lå en 50-60 meter nedenfor startlinja da femminutterskuddet gikk. Tabbe! Vinden døde, og vi hadde motstrøm. 30 minutter etter starten hånet speaker Hervig-Karlsen oss fordi vi fremdeles lå og dreiv ved linja. Først etter 45 minutter klarte vi endelig stå over startbåten.

### **Min skjulte drøm**

Dette var fryktelig ergerlig. Min skjulte drøm om topp fem forsvant, her var det bare å bite tenna sammen og gjøre det beste ut av det. Ved første anledning gikk vi vest, innenfor Vassholmen og senere ekstremt tett på land. Ved runding Slemmestad lå vi på syvende plass og hadde tatt igjen 21 av de 45 minuttene vi tapte i starten. Det var da fantastisk så bra vi hadde seilt!

Etter Slemmestad var vi de første innen synsvidde som gikk innenfor Geitungholmen og Flåskjera nord for Nærnes. Jeg behandlet av en eller annen grunn Flåskjera som rundingsbøye, så der gikk vi på grunn. Allikevel forbipasserte vi anslagsvis 2-300 båter på å gå denne veien, og plutselig fulgte hele feltet etter oss. Det var stort. Humøret ble bedre, konsentrasjonen dypere. Vi holdt oss trofast til 4 timer på 2 timer av hele veien, og det var det tid for å hvile for min del. Men først skulle enda en leiv av Nicholas' fantastiske spanske potetsalat ned. Deilig.

Da jeg ble vekket lå vi ved Aspon. Det var en artig ting at vinden ofte tok

seg opp noen øyeblikk ved vaktskifte. Slik var det også denne gangen. Vi gikk ca. 4 meter fra Aspon og hadde et lite pust, mens de som lå 7 meter ute fikk ingenting. En av de store dyre båtene som hadde gått etter oss ovenfor Nærnesbukta og sett oss ved Aspon tok oss senere igjen og spurte om vi hadde flere tips vi kunne dele. Vi svarte: "Ha'kke peiling, men nært inntil land og vest".

Det ble natt. I Håøybukta tok vi igjen N-128 med Robert Bay, og spurte han hvordan ståa var. Tetklynga! Her var fem-seks båter som slet med å finne vind. Vi kjente igjen Terje i nummer 30 og stemmen til Nils i 107 lenger inne, også 167 lå godt an. Vi knivet i stilla her inne, på det beste var vi på andre plass kun 2-3 meter bak Robert. Det var da jeg kjente at uansett hva som senere skjedde, ville jeg være stolt av det vi hadde prestert.

Men etter hvert som minuttene snek seg avgårde, ble det klart at de seg fra oss millimeter for millimeter. Da vi fikk litt vind, valgte vi derfor å gå midtfjords bort fra de andre. Noe senere fikk de andre vind ved land og vant noen hundre meter på oss.

## Vi tror på det vi gjør

En av grunntankene våre er at vi tror på det vi gjør, det vil si at vi fortsetter å holde på med det en stund for og får om det bærer frukter eller ikke. Men da vi så tetklynga tjene så stort mot land, turte vi ikke følge vårt eget råd, og gikk inn mot land selv. Det skulle vi ikke gjort. Like etterpå kom en god bris i midten som ville brakt oss forbi dem. Heldigvis beholdt vi visuell kontakt. Omtrent på dette tidspunktet hadde nye 4 timer på vakt gått, og jeg la meg igjen kl 04. Mot slutten av denne vakta var jeg så sliten at jeg var glad for å slippe å ta flere avgjørelser. Det siste jeg tenkte var "la oss være ved Filtvedt når jeg våkner!"

Det var tungt å stå opp kl 06, og for første gang tillot jeg meg å stjele et minutt eller to til å våkne. Filtvedt du liksom, vi var ikke halvveis sør i Drøbaksundet en gang. Men vi fikk som vanlig litt bris ved vaktskiftet, og det var svak medstrøm, stikk i strid med meteorologen på skippermøtet. Vi drev på strand på et tidspunkt, og skjøv oss pliktoppfyllende baklengs av. De meterne vi måtte dytte oss i gal retning kjentes som de kostet blod.

Da vi kom nærmere Filtvedt lå alle der og stanget mot strømmen, selv Volvo Ocean Race Ericsson med katekjøl og seilareal herfra til månen. Vi så N-128 snike seg lettbeint ut mot øst på etter forholdene fin vind. Det ble holdt et kort råd der jeg framla situasjonen som at vi kunne gå etter lederen og trygge den flotte plasseringen vår, eller risikere alt ved å gå vest. Alle var enige om å gå vest mot Tofte. Men først skulle Filtvedt passeres.

Her var det trangt og fryktelig mange båter! Bøya ligger 50 meter fra land, og når flere hundre båter står og stanger og vil gjennom i motstrømmen blir det helt rått. Vi fortsatte med å småslå ved land. Oppskriften er å praie ved land og seile litt ut på styrbord halser, så slå relativt tidlig inn igjen for babord for å slippe å vike for mange. I kaoset her ble vi påseilt av en svær båt med vikeplikt og rødt skrog, så Das Boot bærer et rødt arr i gelcoat. Han ba høyt og tydelig om unnskyldning, så jeg valgte å ikke protestere. Det var ikke tid til å sjekke skaden, men vi noterte seilnummeret.

Thomas våknet i ståket og tok en ettminutts videosnutt med det lille digi-

talkameraet. Den viser stemninga etter at vi har unnsloppet Filtvedt for styrbord, og ser etter muligheten for å slå over på babord og komme oss vest. Vi visste ikke at vi ble filmet, og jeg banner stygt i påvente av hva vi skal gjennom. Følelsen når du skal til å tre deg for babord halser gjennom en skog av båter for styrbord halser er ganske rå. Om dere er interessert, kan dere se snutten på <http://youtube.com/user/DasBootN165/>

Vel vest la jeg meg igjen. Nicholas førte båten nær land, og det var noe men lite vind. Opprinnelig hadde vi tenkt oss vest om Tofteholmen og Vealøs, men det så dårlig ut der, så da jeg våknet hadde Nicholas og Thomas avgjort at vi heller fikk gå mellom.

Solgangsbrisen kom først midtfjords, mens vi lå og dreiv mellom disse holmene. Ut fra hva gutta hadde sett mens jeg sov, virket det bra ved Jeløya, så motet var passe dårlig, og vi fantaserte om at alle hadde passert oss. Det var smertefullt å ligge nesten stille og la dette synke inn i en time eller to. Men til slutt kom solgangsbrisen til oss også, og da den kom ble den til laber bris i løpet av kort tid. Utrolig å ha krengeing i båten og 5 knops fart for første gang denne Færdern!

## Vente noen sekunder før vi slår

Brisen var sørlig, det var kryss og det gjaldt å stå langt på halsene som brakte oss nærmest Mefjordsbåen, med relativt korte støtteslag på leting etter gunstige vindskifter. Takk til Nicholas' far som lærte oss at vi bør vente noen sekunder før vi slår slik at vi ser at skiftet varer. Jeg tror vi seilte godt, blant annet banka vi en stor og smekker klassisk treseiler på å slå riktig på vindskifte et par slag på rad. Den tok oss selvsagt igjen seinere, men deilig var det. Nærmere Medfjord stabiliserte vinden seg. Men strømmen tiltok og vi understo Mefjordsbåen så vidt.

Det tok oss 7 timer å komme oss fra Filtvedt til Mefjord. Det er lang tid uten tilbakemelding på hvordan man ligger an. I disse timene skvatt jeg til hver gang det kom SMSer inn: Hadde de andre rundet Mefjord allerede? Nei det var enda en kompis som inviterte til grilling i Sofienbergparken eller Paradisbukta. Da vi endelig passerte Medfjord sendte vi den sedvanli-

ge SMSen og fikk i retur at vi lå som nummer 1 i klassen!

Dette klarte vi ikke tro på, vi mistenkte at noen av de gamle revene gikk i stealth mode og bevisst unnlot å sende rundingstider. Skjerpet seilte vi inn mot bøya ved Åsgårdstrand, og ventet i spenning på melding om at neste båt hadde rundet. Da det var Karoline i N-199 en halvtime etter, tenkte jeg "pokker heller!" Karoline lå jo nesten to timer bak teten og 75 minutter bak oss ved Filtvedt. Men tredjemann, et kvarter senere, var Robert i N-128. Og vi visste at Terje i N-30 hadde brutt, samt at vi hadde seilt fra en annen IF som gikk for langt vest etter Filtvedt. Kanskje var det nr 63 Patricia II, båten som lå før oss ved Filtvedt, og som senere ga seg.

## Solgangsbrisen avtok

Nå ble det virkelig spennende igjen. Solgangsbrisen avtok litt, og vi var livredde for at den skulle bli borte. Fra Åsgårdstrand spridde vi og lenset mot mål i 3-4-5 knop. Mens vi holdt skarp utkikk etter IFer, passerte Frostad i Nariida oss. Jeg hadde lest litt om hvordan de gjør det i Americas Cup, så planen var at dersom en IF kom til syne bak oss, skulle vi gå for "loose cover", dvs. seile til samme side og dermed minimere sjansen for et spesielt ugunstig vindskift. Men det kom ingen IFer, og jeg synes jeg hørte noe jubling da vi krysset målstreken. Vant vi? Nei... Vant vi? Neinei. Vant vi? Vi får se når vi kommer inn.

## Færdervinner?

Ølen spratt vi på vei inn mot Horten, og etter 30 timer satt den akkurat der den skulle. Vi gratulerte hverandre med en ekstremt gode innsatsen, og jeg var stolt av oss, uansett resultat. Da vi med sommerfugler i magen kom inn til Horten, var skuffelsen ganske stor da vi så at det allerede lå fem IFer der. Og gleden desto større over at samtlige hadde kjørt for motor inn!

Gratulasjoner en masse etter hvert som de andre båtene kom inn. Pils og middag og velfortjent fyll. Og tradisjonell Jægermeister fra de gromme kara i IF-klubben. Jeg kan ikke huske å ha glist så bredt så lenge. Færdervinner!

*Bjørnar Larsen, N-165*



# NM 2007

I år var NM igjen arrangert av Vestfjordens Seilforening med et arrangør-team som ofte er vist tillit til å arrangere NM for IF. Mesterskapet gikk av stabelen 17 -19 august i Oslofjorden mellom Snarøya og Nesodden, på det baneområdet som ofte benyttes av klubben. Årets arrangement hadde større oppslutning enn på mange år, dette viste seg ved at antall påmeldinger raskt kom over Norges Seilforbunds krav om deltakelse på 20 båter.

Gledelig for styret i klasseklubben og fint for klassen som på den måten viser hvor godt den holder seg. En hører om mange andre klasser som sliter med å skaffe nok deltakere. I årets utgave var det påmeldt hele 24 båter hvorav to fra Sverige. Det var også gledelig at det var et betydelig antall "nye" båter som ville delta i årets mesterskap. Dvs. båteiere som ikke hadde vært med tidligere mesterskap selv om nok båten kunne ha deltatt.

## 2 seilaser avvirket

I mange år har det vært heller lite vind på denne tiden av året, men i år viste vindguden seg fra en sjenerøs side. Fredagen ble 2 seilaser avvirket med 12 – 14 meter pr sekund. Slik vind setter større krav til seilerne og utstyret, og mange av båtene og utstyret

har betydelig antall år på baken. Flere av seilerne fikk erfare dette etter hvert som utstyret sviktet. Det ble iverksatt iherdig reparasjonsarbeid og utstyrsbytte fredag kveld og lørdag morgen.

Det skulle vise seg at også lørdagen ville gi utfordringer med nokså vekslende forhold i både vindretning og styrke. Dette på tross av at meteorologene hadde spådd bra vind og forhold. Arrangørene klart likevel å arrangere 3 seilaser. Selv med litt venting på deltakerne og flytting av merker, så var det tross alt snakk om flott sommervær i en sommer som ikke har vist seg fra den beste siden.

## To svenske båter

Med så vekslende forhold var det lett å legge feil strategi for plassering på banen og hvilket mange også gjorde. De tre seilasene ble likevel dominert av et mindre knippe båter som opparbeidet seg en klar ledelse. Dette var de to svenske båtene S 222 og S 3011, tett fulgt av to fra Vestfjordens seilforening N 153 og N 128. Som sedvanlig ble det dekket til en hyggelig rekefest og samvær inne på Vestfjordens klubbhus på Snarøya. Som så mange ganger før fortsatte festen på Ytre Vassholmen utover i den fine sommernatten.

Søndag åpnet med speilblank fjord og lite vind i sikte. Med tålmodig venting i 2 timer fikk vi til slutt lønn for strevet og sønnavinden kom helt inn i fjorden med en liten bonus i form av lette regnbyger. Arrangørene reagerte raskt og fikk arrangert enda en seilas slik at det totalt for dette NM kom opp i 6 seilaser. Det resulterte i at de to båtene fra Vestfjordens byttet plassering, men uten større endringer for øvrig på teten.

## Nye regler

Siden Norges Seilforbund har innført nye regler for arrangement av Norgesmesterskap (og ikke lenger deler ut norgesmestermedaljen til utenlandske båter) ble resultatene i Norgesmesterskapet i år som følger:

- 1) Robert Bay og Kristen Erik Thorp, Vestfjordens seilforening i NOR-128
- 2) Trond Aasland og Kåre Kurås, Vestfjordens seilforening i NOR-153
- 3) Jan Chr. Jørgensen og Benix Jørgensen, Vestfjordens seilforening i NOR-160

Premieringen fra det åpne mesterskapet inklusive alle nasjonaliteter ble som følger:

- 1) Claes-Henrik Möse og Lotte Waller, Långedragss SS – Sverige i S-3011
- 2) Anders Ewert, Per Osvalds og Mikael Henriksson, Sunneskärs BS – Sverige i S-222
- 3) Robert Bay og Kristen Erik Thorp, Vestfjordens seilforening i NOR-128
- 4) Trond Aasland og Kåre Kurås, Vestfjordens seilforening i NOR-153
- 5) Jan Chr. Jørgensen og Bendix Jørgensen, Vestfjordens seilforening i NOR-160

Vi er naturlig nok spente på om oppslutningen om mesterskapet holder seg på dette nivået, men det er veldig inspirerende å se at stadig flere unge kjøper seg IF og tar turen ut på regattabanen. Dette gir håp for mange flere år med en livskraftig båtklasse i Norge.

*Med beste seilerhilsen  
Kristen Erik Thorp, NOR-128*

# SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

## **Svensk seger i Öresundsmästerskapet**

Som förr om åren har vår serie Öresundsmästerskapet genomförts. Sjuttionio båtar deltog i minst en regatta. Men det var bara sex seglare som deltog i alla tre regattorna, varav endast en svensk båt. Men det var inte vem som helst, utan SWE 2059 "Olifvia", som ju vann hela serien.

## **SWE 2059 vann Skånes Distriktmästerskap**

Skånes Distriktsmästerskap avgjordes i Lagunen den 8-10 juni som en av regattorna i Öresundsmästerskapet. Segrare i regattan och guldmedaljör blev besättningen på SWE 2059. De övriga DM-medaljerna gick till SWE 3000 och SWE 1735, som belade fjärde respektive femte plats i regattan.

## **GAST TILL FÖRFOGANDE**

Jag försökte länge och väl få ned min båt till SM i Råå. Men varken tid eller gäst fanns. Jag sände då ut via "djungeltelegraf" att jag fanns till förfogande, som gäst eller skeppare eller vad som helst, bara jag fick vara med och segla.

Döm om min förvåning och glädje då gamle veteranen, vännen Bengt Friberg ringde och undrade om jag ville segla med honom. Självklart, va kul! Så var den saken biff. Jag anlände dagen för tune-upseglingen och embarkerade direkt på Bolero. Bengt berättade att han inte hade tid att segla den dagen på grund av mätmannaplikter. Ta båten och segla väl, blev orden till mig och hans danske gäst! Härligt var det och hyfsat gick det. Väl tillbaka tyckte Bengt att jag skulle bo hemma hos honom och Ulla.

## **Masten kom farande**

Det var onekligen bättre än i båten, så det gjorde tackade jag för. Nästa dag började mästerskapet på riktigt, men oj vad det blåste! Och därtill blev det grov sjö! Under dagen ökade vinden upp till 18 m/s, trots det släpptes fältet iväg! Men vi kom inte så långt. Redan på andra länsen kom masten farande! Den knäcktes och for överbord föröver. När den första chocken lagt sig kastade vi i draggen, men den hjälpte föga i början. Jag mådde litet pyton när vi skruvade av masten i den grova sjön. Det har aldrig hänt förr! När det väl var klart kom sjöräddningen och räddade både mastspillror och manskap, som blev inbogerade till Råå. Vi hade då drivit ned till Domsten. När vi väl kom tillbaka till klubbstugan, visade det sig att samtliga danskar och många svenskar hade brutit. Segel i mängder hade gått sönder! Nästa dag var det bättre väder, men det hade regnat så mycket att Malmö var

kringränt av vatten! En del gästar kunde inte komma i tid till starten, så det blev ytterligare lediga gästplatser. Jag fick då plats hos herr ordförande själv. Jag hade litet dåligt samvete för att jag inte hjälpte Bengt, men han sa att jag var där för att segla och det hade han ju rätt i! Tre härliga seglingar blev det med gott resultat.

Tyvärr behövde jag sedan stöta hem redan på lördagen och kunde inte kvarvara slutet på regattan. Det var ett händelserikt SM som jag kommer att minnas länge, men det bästa och roligaste var Bengts och Ullas gästfrihet. Bengt och jag satt länge uppe om kvällarna och "tjöta" minnen från både Norge och Utö. På lördag morgon körde Bengt mig till bussen för resan hem. Tack Bengt och Ulla för er utomordentliga gästfrihet och omtanke. Hopas att det blir fler SM.

*Anders Ewert,  
tillfällig gäst i SWE 180*

## **SM i Råå**

Den stora händelsen i regionen var SM i Råå. Tävlingen genomfördes under delvis mycket besvärliga förhållanden. Första dagen blåste det en bit över kuling. Det hårda vädret skördade ett mastbrott, många skörde segel och flera man över bord, vilka alla lyckligtvis blev upplockade. Efter den dagen konstaterade en enligt skara seglare att den sista seglingen av de tre aldrig borde startats.

Torsdagens kraftiga regnväder över Sydsverige förorsakade i sin tur översvämningar kring Malmö och många seglare fick svårt att ta sig till Råå. Vi själva fick låna in en gäst, eftersom vår fördäcksgäst aldrig lyckades ta sig ut från Malmö i tid.

Ett stort tack till Anders Ewert, som ställde upp som reserv (eller kanske förstärkning) på vår båt. Hans "ordinarie" båt som han skulle seglat på hade mastat av dagen innan, så måhända var han trots allt litet sugen.

Det positiva för regionens del var

att så många lokala seglare ställde upp på tävlingen. Även antalet deltagande danska båtar var "All Time High".

Danska mästerskapet seglades som en weekendregatta veckoslutet före SM. Man klarade av att segla sju seglingar på två dagar. Kanske denna typ av arrangemang tillslut blir nödvändigt för att seglarna ska ta sig tid att vara med.

*Marek, SWE 829*

# IF-BÅT

## de luxe

**Vi som skaffat oss IF-båtar, har väl i första hand dessa båtar för att de är goda seglare, samt att de erbjuder mycket stor trygghet för dess ägare. Dessutom är det väldigt mycket båt för pengarna.**

Jag som i flesta fall seglar ensam med min båt har ju hittat den verkliga pärlan. Jag har en båt som jag hanterar ensam i nästan alla väder, varför jag stortrivs med detta flytetyg. Lätt att lägga till vid branta klippor, och hon går in i de allra grundaste vikarna, där dollargrinen inte törs in.

Jag har i min närmaste bekantskapskrets tillgång till att segla både 30- och 40-fotare, och det är ingen tvekan om att det är bekvämt med ståhöjd i ruffen och det finns tillgång till både diskho, riktigt pentry och toalett.

Detta saknar jag inte i IF-en! Matlagningen fungerar hur bra som helst när man står med huvudet uppe under sprayhooden, och allt matoset vädras bort snabbt och elegant från mitt Origokök. Köket sitter i sidoluckan på babordssidan. Ett helt okey montage. Vid diskning så står diskbaljorna perfekt på durken i sittbrunnen, och man står rak i ryggen och diskar upp, med huvudet upp i ruffnedgången.

Toalettfrågan är ju sådant som de flesta inte pratar om, men jag kan ju beskriva hur det går till på min båt. Jag använder mig av koniska färgspänner, 12 eller 20 liters. Dessa har jag som löneförmån från min arbetsplats, då jag jobbar hos en av Sveriges större färgproducenter.

Fördelen med dessa är att de är stapelbara, då de är koniska, Till dem hör lock som kan förslutas med spännring. Vid utträttad verksamhet så försluts locket, och burken kan tömmas vid senare tillfälle där det är lämpligt. Är det gäster ombord, så kan jag erbjuda dem en alldeles egen burk – helt oanvänd!

Vad är det som saknas då? Jo, ett kylskåp. Skall man vistas ute i båten under en semestersegling, kan det bli aktuellt att vilja ha både chark- och mejerivaror med sig, och man längtar inte efter att behöva passera en lanthandel var eller varannan dag när man vill ligga ute i ytterskärgårdarna och bara njuta av livet.

Jag inskaffade en Coolmatic, 25-liters väska (skåp) för fem år sedan och har i princip varit nöjd med denna lösning. Denna kylbox får perfekt plats i "motorrummet" under durken.

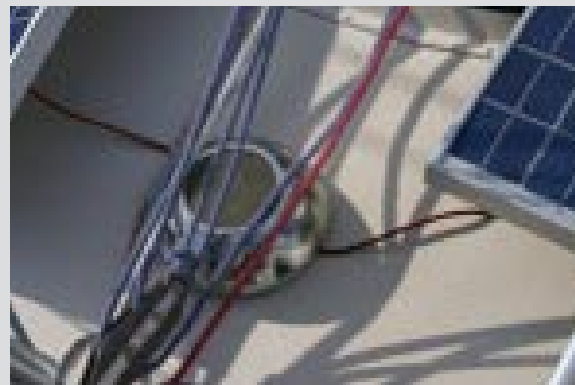
Från början hade jag en 20 W solcell. Den hade fördelen att när man kom till båten så var batteriet fulladdat. Då höll batteriet för en veckoslutssegling.



Solcellerna sitter inte i vägen. Jag har fortfarande plats att ta tag i grabbräckena.



Noa-fästen. Solcellen går att vrida upp till 45 graders lutning.



Kabeldragning ner genom takventilen

För två år sedan skaffade jag en 33 watts solcell. Då höll batteriet i 4-5 dagar. Därefter tillämpade jag knepet att stänga av kylskåpet under de mörka timmarna, och starta det på nytt när solen kom upp på himmelen. Under sommaren så är det ljusst länge, och detta fungerade skapligt när det var vackert

väder. Vid långvarigt regn eller molnighet så var det svårt att få tillräcklig laddning på batteriet, men jag var ändå i stort sett nöjd. I år så har jag gått vidare och monterat ännu en 33 watts solcell. Bingo. Bara för att hårdtesta förutsättningslöst så har jag inte stängt av kylskåpet från midsommardagen fram till den 15 augusti. Under ett dygn då det var många som öppnade och stängde skåpet, i värsta regnperioden så gick skåpet ner i ett sparläge, men levererade kyla hela tiden.

Snacka om att det är något visst att ta fram sin kalla yougurt och juice till frukost – alla dagar på semestern. Flera av mina seglarkompisar är rejält avundsjuka, och en god vän som alltid tar med katten ombord har fått härbärgera kattmaten i mitt kylskåp. Gissa om jag har en kompis när jag kommer varje morgon med dagens portion.

Hur fäster man då dessa solceller. Jag har en 75-a. Med andra ord så har jag grabbräcken av aluminium på rufftaket. Jag har hårda solceller med aluminiumram, och i dessa har jag skruvat fast Noa-fästen. Lätt som en plätt. Kablarna drar jag ner igenom takventilen för att sedan göra ett snyggt montage i båten. På väg till batteriet så skall man montera en laddningsregulator så att inte batteriet blir överladdat. Med solcellerna i båten så tar batteriet även laddning vintertid då de får sitta kvar under den ljusa pressningen som jag har i båten.

Jag har en voltmätare i min båt som visar batteriets spänning. Kylskåpet vill gärna ha minimum 12 volt för att fungera bra. Med de två solcellerna så har jag inte haft problem att ha full laddning, över 13 volt soliga dagar. Molniga dagar så har spänningen inte gått under 12,5 volt, utom den enda dagen jag skrev om.

Jag kan inte säga annat än att jag känner mig mycket nöjd med min IF-båt de luxe.

*Bertil Norberg*

# INBYGGT KYLFAK

## – enkelt och välfungerande

***Sommaren 2006, ni vet den där som var så varm, ägnade vi på 2295 mest åt att fundera över var nästa ställe för byte av kylklampar kunde finnas.***

Trots frusen mat, massor av klampar och full kylbox så kunde vi redan efter någon, eller i bästa fall ett par dagar, konstatera att allt var tinat och smöret lika flytande som den varma mjölken. Att som svensk klaga över en riktigt varm och fin sommar kändes lite förmerket så vi funderade istället över vad som kunde ändras i båten.

Ett alternativ var att köpa en eldriven historia och solceller som till exempel Bertil Norberg installerat både elegant och framgångsrikt (se separat artikel). Då vi istället vill hålla vår båt så enkel som möjligt så löste vi vissa delar av problemet på följande sätt.

Att all kyla omedelbart försvinner ur en vanlig bärbar kylbox beror på att de normalt är isolerade med kanske 6-10 mm isoleringsmaterial vilket självklart är helt otillräckligt. Vår low-tech-lösning blev således att stanna kvar i kylklampsspåret men att isolera dem ordentligt.

Efter att härom året bytt till nya dynor och då permanentmonterat kojboten även mellan huvudändorna i förpiken så hade vi ett utrymme längst fram i ruffen som vi inte utnyttjade. Där har vi nu placerat ett inbyggt, toppmatat kylfack. Själva boxen är byggd av 50 mm tjocka polystyrenskivor med en insida av PVC, vilka finns hos de flesta båtaffärer. Vi byggde den cirka 30 liter stor vilket räcker bra för oss. Runt denna box tilläggsisolerade vi med ytterligare frigolit, mest för att fylla upp mellan insidan av skrovet och mot kojsidorna. I akterkant,



det vill säga i samma plan som huvudskottet placerades ett nytt akterskott av teakplywood. Isoleringen till locket är bara limmad mot luckan i kojboten. Kvar att göra är lite listning och en lite snyggare inramning runt boxen än den temporära silvertejpen som syns på bilden.

Vi har nu minst 50 mm isolering uppåt och som mest 150 mm nedåt. Marek och andra ingenjörer har säkert både formler och namn på effekterna av detta men lekmän som under-tecknade kan bara konstatera att denna minst tiofaldiga ökning av isolering jämfört vår gamla bärbara box har fungerat riktigt bra. Även om denna sommar inte utmanade prestandan på samma sätt som förra årets så kunde vi nu utan problem ha både kall mjölk och smör som krävde utbredning i minst 4-5 dagar. Med fler klampar och bra planering så tror vi att det går att tänja än mer på gränsen till konserver och pulver.

Priset för kylfacket är, då vi delvis använde material som redan fanns i förrådet endast uppskattat men hamnar runt 1000 kronor. Största kostnaden är cirka 700 kronor för isoleringen med PVC. Vikten på något som inte kan lyftas ur båten oroar kanske den ivrige kappseglaren men den landar utan öl bara på några enstaka kyllon, något som i alla fall vi tror är försumbart.

*David och Karin på 2295 Hajen*

# FORMANDEN HAR ORDET



I skrivende stund er sejlsæsonen ved at være slut og bådene er på vej ud af deres naturlige miljø og på land. Sejlsæsonen kan i bedste fald karakteriseres ved, at vejret har været blandet. Regnmåleren har vist rekordhøje højder og vind, som vi sejlere ellers er så glade for, har der i perioder været mere end nok af. Selv prøvede jeg Kattekat i 16 m/s fra NV.

Danmarksmesterskabet for IF-Både blev i år afholdt af Sletten Bådeklub i den første weekend i juli. I modsætning til tidligere år, hvor stævnet blev afholdt over 4 dage med en reserve-dag, havde vi kun 2 dage og ingen reserve dag. Men vejrguderne var med os og stævnet blev afviklet under perfekte vindforhold. Ud over vejrguderne siger IF-Klubben også tak til Sletten Bådeklub for et godt og veltilrettelagt stævne.

Set med danske øjne var det også meget tilfredsstillende, at danmarksmes-

teren også var den samlede stævnevinder - i modsætning til tidligere, hvor der ofte har været svenske både på de første pladser. Fire dage senere blev Sverigesmesterskaberne ovre på den anden side af Øresund afviklet i helt anderledes vindforhold, som betød adskillige haverier.

Øresundsmesterskabet er som sædvanligt afviklet over tre afdelinger. Resultatet er offentliggjort på IF-Klubbens hjemmeside. Antallet af deltagere har været begrænset til 10-12 både. Den ringe deltagelse har medført en begyndende drøftelse i IF-Klubbens bestyrelse, om der kan iværksættes initiativer, som kan øge deltagerantallet. Drøftelsen vil fortsætte, og hvis der er medlemmer, som har nogle gode ideer, vil vi være meget lydhøre i bestyrelsen.

En væsentlig aktivitet for bestyrelsen i efteråret bliver klassereglene. Som tidligere oplyst på IF-Klubbens hjemmeside skal klassereglene in-

dpasses i en ny skabelon, som er udformet af Dansk Sejlunion. I Sverige har man været igennem en tilsvarende øvelse. Tilpasningen medfører visse omformuleringer og den vanskelige øvelse bliver at opnå, at de svenske og danske regler (i praksis i IFRA-regi) med undtagelse af den nuværende paragraf C.9.1 er ens.

Til dette formål har bestyrelsen i efteråret 2007 nedsat en arbejdsgruppe, hvis formål er at foretage den nødvendige tilpasning – og redigering – og i nødvendigt omfang drøfte eventuelle uenigheder med svenskerne. Arbejdsgruppen skal have afsluttet sit arbejde så betids, at klassereglene i den nye udformning kan forelægges generalforsamlingen i februar 2008.

Herud over går vi vel allerede nu og venter på et snarligt forår, så bådene igen kan komme i vandet.

*Af Steen Jakobsen*

## GENERALFORSAMLING 2008



IF-klubbens generalforsamling i 2008 afholdes kl. 19.00 den 27. februar 2008 i Hvidovre Sejlklub Suset, Hvidovre Strandvej 31, 2650 Hvidovre.

Dagsordenen vil være i henhold til vedtægterne:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af regnskab
4. Indkomne forslag
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer
6. Valg af revisor
7. Fastsættelse af kontingent
8. Eventuelt

Under punkt 4 behandles bestyrelsens forslag til ny version af klassereglene for IF-både

Der er arrangeret spisning kl. 18.00 og besætningsmedlemmer er som sædvanlig velkomne.

Oplysninger om tilmelding vil senere fremkomme på IF-Klubbens hjemmeside.

# SM 2007

## – som oplevet fra DEN 312 "Sjökan"

Årets Svenske Mesterskab blev afviklet af Råå Helsingborg Segelsällskap i ugen efter DM og kun en times sejlads fra Sletten, så der var ikke overraskende ganske mange danske både, 10 ud af 32 deltagere. Erfaringen viser at der ofte er udebanefordel til et Dansk Mesterskab, forstået på den måde at svenskerne plejer at være med helt i toppen og flere gange har vundet stævnet. Og det var faktisk heller ikke så langt fra at en dansk båd løb med guldet i Sverige – "Bibs II" blev toer, kun overgået af Staffan Eklund, Christer Olsson og Gunnar Bohlin i "Wanda" der dermed vandt for fjerde (!) år i træk. Guld og Sølv-vinderne fra DM, "Koala" og "Admiralinden", var igen meget lige, men endte lidt længere nede på listen som nr 9 og 10. "Fight" var næste danske båd på 15. pladsen, og med lidt mere stabilitet kunne det nemt være blevet til en placering i top ti. Med en 2. og 3. plads i et par sejlads fik drengene i "Fight" set alle de stærke svenskere fra den rigtige side – det lover godt for fremtiden.

Om alle os andre danske deltageres præstation er der vist bare at sige, at det jo ikke gælder om at vinde men

om at være med. Og så er der jo så dejligt friskt på vandet – og friskt det var det sørme. Det her SM vil af mange nok mest blive husket for sit ret så udfordrende vejr: førstedagen, torsdag, bød på heftig dagsregn og vind mellem 12 og 18 m/s, pustene var nok en del mere. Næste dag, frisk vind og en del regn. Ret skal være ret, op ad dagen klarede det op og vinden lagde sig og der kunne gøres et fortvivlet forsøg på at tørre noget af tøjet til lørdagens sejlads i frisk vind og småregn. Det hårde vejr om torsdagen kostede i øvrigt mere end våde sokker, flere gaster røg i vandet, en enkelt endda to gange på samme sejlads. En uheldig svensker mistede masten og mange fik flænet splinternye sejl og ødelagt spilerbomme mm. Specielt hårdt blev det i sidste sejlads som blev afviklet i gennemsnitlig vind på cirka 18 m/s. Den sejlads var der ingen danskere der følte lyst til at deltage i, men de besætninger der havde ambitioner om at være med i kampen om SM var jo tvunget til at være med. Der bliver vist (gen)luftet ideer om også i Sverige at sætte en øvre grænse for vindstyrken ved bane-sejlads - i Danmark har vi jo en græn-

se på 12 m/s. Jeg ved ikke hvordan de lokale svenske helte fra Øresund, Per Damsby og co i "Olifvia" stiller sig til det spørgsmål, men de klarede det skrappe vejr i overlegen stil og tog førstepladsen i alle tre sejlads om torsdagen! Det viser om noget at det betaler sig at træne. Desværre løb de ind i diskvalifikation på overtrædelse af startregler i to sejlads om fredagen og så var de ude af kampen om SM, trods en drømmestart om torsdagen. Mange følte med dem, ikke mindst alle os der har set dem dominere ret så markant i årets sejlads i Øresundsområdet.

Arrangørklubben sørgede i øvrigt for fortrinlige forhold både på vandet og i land og der skal lyde en stor tak til alle de frivilliges indsats. Madsen var fin, stemningen hyggelig, bærnerne gode og servicen helt i top. Og nok var vejret en sej og våd omgang, men hør så bare her; i samme uge var der Roskildefestival og Niels Fjøs fra "Fifty-Fifty" kunne berette at datteren havde ringet fra festivalen og fortalt at hun havde investeret i waders!

## Sjælland rundt på indersiden (SRPI) 2007

SRPI er en årlig distancesejlads i Roskilde Fjord, Lejre Vig og Isefjorden. I år fandt sejladsen sted i weekenden 16.-17. juni 2007. Den består af en kapsejladssdel og en turdel. I år deltog i alt 136 både, hvoraf 51 sejlede kapsejladss. For kapsejlerne er banen ca. 70 sm, hvilket typisk giver en samlet sejlads på omkring 100 sm.

Der deltog i alt 3 IF-både, som havde fået deres eget løb. En af IF-bådene var DEN 43 Syvsoveren, hvis besætning bestod af skipper og sønnen Lars. Sejladsen er kendetegnet ved, at der – for at undgå lange transportsejlads – startes seks forskellige steder.

Syvsoveren, som ligger i Nykøbing S., startede sammen med 11 andre både fra Rønne. Syvsoverens starttidspunkt var kl. 9.06. Vejruddisigten for lørdagen var mildest talt forfærdelig. Let og aftagende vind fra øst og vedvarende regn fra middagstid.

Starten gik rimeligt mod Lynæsrenden, men allerede efter en times tid viste vejrudsigten sig at holde stik. Vinden aftog til næsten ingenting og vi lå på kryds. Vi fik dog kæmpet os igennem Lynæsrenden og mod mærket ved Frederiksværk, som skulle rundes, hvorefter kursen skulle sættes mod syd mod Christian IX's bro. Dette er den længste mærkerunding, jeg nogensinde har været ude for. Vinden lagde sig fuldstændig og det øregnede. Efter tre timer var farten p.g.a. medstrømmen stadig kun 1 knob og mærket stadig synligt. Både, som vi

tidligere havde mødt, mødte vi igen, idet de p.g.a. strømmen kom tilbage mod os.

På dette tidspunkt blev motoren plumpet i og vi var ude af sejladsen. For motor gik det til Frederikssund som så mange andre og vi havde en hyggelig grillaften, hvilket også er et vigtigt formål med turen. Søndag var blot en transportsejlads fra Frederikssund til Nykøbing S. med en kombination af sejl og motor. Alle IF-Både udgik. Sejlede sømil for de tre IF'ere var 14, 11 (Syvsoveren) og 5 sm. Af de 51 kapsejlende både gennemførte kun de 14.

*Steen Jakobsen, DEN 43*



# IF DM 2007 I SLETTEN

Det var et lidt usædvanligt Danmarksmesterskab Sletten Sejlklub holdt for os i år. Både fordi det blev afholdt over en weekend og en uge tidligere end vanligt. Ombord på Koala synes vi, det var et fint stævne - nok især fordi vi blev Danmarksmestre og vandt stævnet. Det følte faktisk helt ok at vinde, efter at vi i flere af de foregående år havde været rigtig tæt på. Også endelig at få ram på alle svenskerne på en gang var heller ikke så dårligt.

Fredag og lige ankommet til Sletten. Kay Nylander og Niels Hofmann får en moleøl og en hyggesludder.

Et weekendstævne i sommerperioden indebærer en vis fare for, at der ikke bliver afviklet 4 sejlads, som er minimum til et gyldigt DM. Det mindsker nok lysten til at sejle en lang transporttur og der var nok en enkelt båd, der udeblev, fordi stævnet kun strakte sig over 2 dage. Men Dyxenborg kom fra Kalundborg og trofaste Bister kom fra Stege. Så nogen friske folk er da stadig i klassen!

Et weekendstævne amputerer også den sociale side af arrangementet en del. For de fleste bliver der tale om en lidt stresset ankomst om fredagen, og om lørdagen holdes der en fest, hvor alle ved de skal tidlig op og sejle mange sejlads søndag.

Det forhold gjorde angiveligt også at enkelte både blev væk. Men stævnet havde da 27 deltagere, hvilket er det samme som sidste år. 27 både må vel siges at være pænt i disse år, hvor deltagerantallet går ned i de fleste andre klasser.

Vi holdt selvfølgelig kun deltagerantallet i år på grund af 7½ svenske både. Den halve var Kim Kristensen og sønnen Karl i Bibs II. Kim er vendt tilbage til klassen efter nogle år med BB10 meter, og han havde hyret en svensk H-båds rorsmand.

De, der blev borte, gik glip af et stævne, der fungerede glimrende på land og som gav 7 gode og fair sejlads på vandet. Så alt i alt et fint stævne - også når vi forsøger at være objektive.

At det sorte flag kom op på dommerbåden i anden sejlads 2 og tilsyneladende satte sig så grundigt i bekneb, at det ikke kunne komme ned igen, var helt unødvendigt og satte efter min mening en grim plet på en ellers god banelederpræstation.

Til næste år er vi tilbage i et "standardarrangement" i Skælskør med sejlads over 3 dage og med søndag som reservedag. I 1989 var der også DM i Skælskør, og selv om stævnet var præget af højtryk og næsten ingen vind, skriver jeg gerne under på, at det var et fint arrangement. Jeg opfordrer alle Øresundssejlerne - inklusive svenskerne - til at tage "en halv Sjælland Rundt" og komme til hyggelige Skælskør. Husk på at transportsejlads godt kan være hyggeligt, især hvis man slår sig sammen nogen både og følges ad.

*Arvid Andersen  
DEN 266 KOALA*

# MUMM Stelton Cup 2007

Der er efterhånden en årelang tradition for at Vedbæk er vært for årets sidste store kapsejlad i Øresundsområdet. Med skiftende sponsorer har sejladsen også ændret navn, men konceptet er det samme: en distancesejlad for alle både, store som små. De sidste to år har champagneproducenten MUMM og Stelton, dem med bl.a. kaffekanderne, været generøse hovedsponsorer og været medvirkende til at Vedbæk har kunnet afholde noget der efterhånden er ved at blive en lille folkefest.

Vi IF-ere har eget løb – dvs. i år var det lige ved at glippe da kun 5 både var tilmeldt. Den lille tilslutning kan muligvis forklares med at mange var møt af sejlad efter en sæson der har budt på rigeligt med vind og regn. Ærgerligt nok, for vejret viste sig fra sin smukkeste side og vi fik en flot sejlad i lunt vejr, sol og jævn vind.

## Hvor var de andre

Brian, fordækskapt midtergast og hovmester, og jeg, rorsmand, havde varmet op til sejladsen ved, nogle uger tidligere, at få lokket en nykåret danmarksmester til at vise os, hvordan man sejler IF i blæsevejr. Nu blev det jo godt nok i stedet ret fredeligt vejr men vi forsøgte alligevel at huske på hvad vi havde lært. Som sædvanligt var vi dog lidt vel sent ude på banen, men kunne dog trøste os med at vi langt fra var de sidste. Men hvor var de andre IF-ere? Med 54 både i første start og endnu flere fra de følgende

starter var det ret så svært at få øje på konkurrenterne i vrirren. Vi fik dog spottet både ”Dikke”, ”Admiralinden”, ”Lotus IV” og ”Nanok” men mistede dem hurtigt af syne igen.

På den lange startlinie, som er nødvendig ved så store starter, er det selvsagt meget vigtigt at vælge den rigtige ende og vi mente at se en lille fordel til styrbord. At vi også kunne se at en meget skrap klubkammerat i folkebåd havde valgt samme ende, gjorde os nok også lidt mere sikre i vores sag.

Ved starten fik vi så pludseligt øje på ”Dikke” bare to både til læ og så var der jo spænding med det samme. Vi blev hurtigt pakket med af en spækhugger og måtte vende væk, men næste gang vi mødte ”Dikke” var vi meget lige og vi følte efter lidt tid at vi tog lidt bedre højde. Nu bad vi så til at de andre IF-ere ikke lå i højre side af banen hvor der så ud til at være godt gang i feltet – til vores held viste det sig at der var de ikke. Vi rundede topmærket som første IF-er, ca et minut foran ”Dikke” og ”Admiralinden” der var lige efter. Næste ben var et par sømil foran for tværs så det var mest transportsejlad men ”Dikke” og ”Admiralinden” gik i infight og søgte mod luv for at kunne sætte spiler det sidste stykke. For os så det dog ud til at de tabte på den manøvre og vi havde et komfortabelt forspring under det efterfølgende lange løb mod Hveen.

## Nu måtte det være nok

Ved starten på det lange opkryds tilbage mod chikanebanen ved Vedbæk måtte vi hurtigt vælge mellem at dække ”Dikke” eller ”Admiralinden” og da sidstnævnte var kommet foran, bestemte vi os for at følge dem ud på højre side. Faktisk meget langt ud på den side. Efter lidt tid så det nærmest ud som om ”Admiralinden” var på vej mod Helsingør og vi besluttede at nu måtte det være nok og vendte tilbage mod topmærket, med lidt overhøjde?! ..... what?! Vinden var drejet en anelse og nu havde vi måske smidt forspringet til de andre på den lille skovtur. Vi havde helt mistet kontakten med ”Dikke” så da vi på den sidste del af opkrydset fik øje på deres karakteristisk rød/hvid spiler på vej imod os undslap der vist et par upassende gloser – inden det sekundet efter gik op for os at det var en Express eller noget andet i situationen mindre væsentligt. Det viste sig at vi igen kunne runde først og ”Admiralinden” var også stadig foran ”Dikke”. Sådan blev det også i mål og ”Nanok” og ”Lotus IV” blev henholdsvis 4 og 5. Vi var meget glade for at kunne slutte en ret så middelmådig sæson godt og vi var med sikkerhed ikke de eneste der nød synet af årets flotteste spilerfelt på Sundet. Til næste år må vi sørge for at være lidt flere IF-ere! Resultatlistene for samtlige løb kan ses på: [www.vedbaek-sejlkklub.dk](http://www.vedbaek-sejlkklub.dk)

*Thorbjørn, ”Sjokan”*

## 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 vende sig til formanden.

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

## DM for IF-Både i 2008

DM for IF-Både afholdes i 2008 af Skælskør Sejlklub. Arrangementet afholdes i dagene 3., 4. og 5. juli 2008 med 6. juli som reservedag.

Der afholdes i alt 8 sejladser med tre torsdag og fredag og to om lørdagen, således at der vil blive rigelig tid til festmiddagen.

Yderligere oplysninger – herunder tilmelding – vil senere fremkomme på IF-Klubbens hjemmeside.



## VIF – Vikingar i väster

### Västsvenska mästerskapet för IF 2007

Mästare i årets VIF-cup blev Göran Ejdeling i IF 2404, efter bland annat tre delsegrar. VIF-cupen är en serie på sex regattor där de fem bästa resultaten räknas i det totala mästerskapet.

I år provades att sprida regattorna från Kullavik i söder till Hermanö i norr, med Tjörn Runt som största höjdpunkt. Men även vår- och höstregattorna i Långedrag drog ett stort antal båtar. Totalt deltog sjutton IF-båtar i cupen och snittet blev sex båtar. För att öka antalet båtar kommer regattorna nästa år att förläggas till sträckan mellan Göteborg och Tjörn, och bland andra kommer två av LSS (Långedrag Segel Sällskap) tisdagsseglingar att räknas in i cupen.

#### Resultat VIF-cupen 2007

1. Göran Ejdeling	IF 2404
2. Håkan Larsson	IF 95
3. Tore Larsson	IF 2880

För fullständiga resultat se  
[www.ifboat.com](http://www.ifboat.com)

### Tisdagsseglingarna

Tack till Långedrag Segelsällskap för, som vanligt utmärkta och trevliga arrangemang. I år har femton båtar deltagit under vår- och höstserien.

Segrade i våras gjorde Tomas Hurtig 2400, före Anders Ewert 222 och Jonas Länje 3359. Jonas Länje vann höstserien återigen före Anders Ewert 222 och Mikael Henriksson 2377.

Se [www.lss.o.se](http://www.lss.o.se) för hela listan.

Stolta i VIF är vi också över våra vikingars kamplust. I år har båtar från VIF tagit sig till Danmark och kämpat mot danskarna. Bengt Cederblad 1094 och Tomas Hurtig 2400. Tomas seglade sedan till Råå dit ytterligare fyra båtar från Göteborg tagit sig till sjöss och till lands. Vikingarna Claes-Henrik Möse 3011 och Anders Ewert 222, tog sig sedan till Norge och visade norrmännen att det svenska stålet biter.

Nu är våra båtar på land och vi firar året med vikingablott och mjöd den 10 november, och planerar för framtida stordåd.

#### Hälsningar Claes och Anders

## BIF – Bottenhavets IF Båtklubb

Hösten har uppe i norr har kommit som ett förspel till vintern, kallare och blåsigare än vanligt, inga riktiga brittsomardagar (kanske någon enstaka).

Båtarna kom upp ganska sent i år här i Härnösand, sista gemensamma seglingarna ut till klubbstugan Lustholmen (4 nm) med trevligheter såsom kräftor, bastu, öl, bad, kyckling m m. blev ovanligt sent 28 September. När vi kom till hemmahamnen på sena kvällen hade det blivit minusgrader med därtill hörande halka på Båtarna, men allt avlöpte utan missöden.

Sommarens seglingar har mönstrat ungefär lika många IF-seglare som tidigare här i Härnösand. Tyvärr har utbytet med grannstäderna Örnsköldsvik och Sundsvall inte blivit riktigt vad vi hade önskat, men vi ger inte upp. Vi hoppas att det vänder tillbaka till forntida dar. Det som ser lite oroväckande ut är att segelbåtlivet går mot allt större båtar som i sin tur medför allt fler

gastar som för med sig allt större svårigheter att rekrytera besättningar som för med sig allt färre båtar på kappseglingsbanan som för med sig...

Ja, så där kan man kanske fortsätta tills vi är tillbaka till ruta ett då vi kappseglar lagom stora båtar typ IF-båt med lagom stora besättningar (3 man).

I Härnösand har vi kört klasstävlingar som vanligt.

### Härnön Runt

1 Hans Gilliusson	SWE-3082
2 Harald Modig	SWE-1981
3 Christer Westman	SWE-709
4 John Hallin	SWE-3286
5 Lennart Eriksson	SWE-1727

### Vårankaret

1 Hans Gilliusson	SWE-3082
2 Christer Westman	SWE-709
3 Lennart Eriksson	SWE-1727
4 Harald Modig	SWE-1981

I Örnsköldsvik har flera tävlingar genomförts, dock inga klasstävlingar för IF-båt men IF-båtseglarna har hållit sig val framme vid lystävlingarna bland annat har en tävling inne i Örnsköldsviks hamn körts, GÄSTHAMNEN RACE, där Dick Westman SWE-1664 vann och Per-Erik Näslund SWE-1725 kom tvåa. Strongt gjort av två verkliga IF-båtsveteraner. Eftersom tävlingarna seglades inne i Örnsköldsviks hamn blev dessa mycket publikvänliga och lockade många seglingsintresserade.

### Ordinarie regattan

1 Lennart Eriksson	SWE-1727
2 Christer Westman	SWE-709
3 Johan Hallin	SWE-3286
4 Hans Gilliusson	SWE-3082
5 Bengt Peterson	SWE-2646
6 Harald Modig	SWE-1981

### Valön runt

1 Lennart Eriksson	SWE-1727
2 Hans Gilliusson	SWE-3082
3 John Hallin	SWE-3286

Träffarna i Härnösand kommer att fortsätta som vanligt med videofilm från sommarens seglingar, strategi och taktik, trim och regler med mera.

*Hans Gilliusson  
Vinden är fri*

# KLOSSNING AV SPRIDARNA

**Det kommer ofta frågor till tekniska kommittén om vad så kallad "klossning" av spridarna innebär och vad detta har för praktisk betydelse för trimmet. Här följer därför ett försök till förtydligande när det gäller montering av klossar i spridarfästena på en Proctorrigg.**

Så kallad "klossning av spridarna" är en typ av riggtrimning. Den förste som föreslog och praktiskt utvärderade detta var Olof Björland. I sin artikel "Mästarens Masttrim" i Medvind Nr 2 1994 i punkt 6 skriver han: "- och avståndet mellan spridarspetsarna 144 cm, alltså något låsta framåt, vilket hindrar masten från att böja för mycket framåt mitten - ". Denna beskrivning är väl varken särskilt tydlig eller pedagogisk, och förutsätter nog att man vet vad det i princip är fråga om för att förstå det hela.

"Klossning" innebär i princip att man permanent limmar fast bitar av något lagom hårt material längst in i spridarfästena, på främre sidan av fästet. Se bild 1 och 2. Målet är att minska på spridarnas mer eller mindre fria rörlighet bakåt.

Helt oklossade spridare på en Proctor-rigg har svepningen cirka 380-400 mm, mätt som i figur 1, vilket gör att de aldrig bottenar när man drar i akterstaget. Klossade spridare får mindre svepning. Klassreglerna tillåter att maximala svepningen är minst 260 mm.

Syftet med detta är att få en mera stabil rigg. För ett oklossat spridarpar ställer svepningen in sig till att vara cirka 280 mm för en helt eller nästan rak mast. Om man nu böjer masten med akterstaget ökar svepningen, eftersom inget hindrar rörelsen bakåt. Det enda som håller mastböjen i schack är undervanten, medan toppvanten slackar allt mer med ökad mastbøj. Dessutom, om riggen inte är relativt hårt ansatt, kan det bli problem med att få spänning i förstaget.

Tricket är att hindra spridarna att röra sig bakåt från viloläget cirka 280 mm. Då vinner man bland annat följande fördelar när man drar i akterstaget:

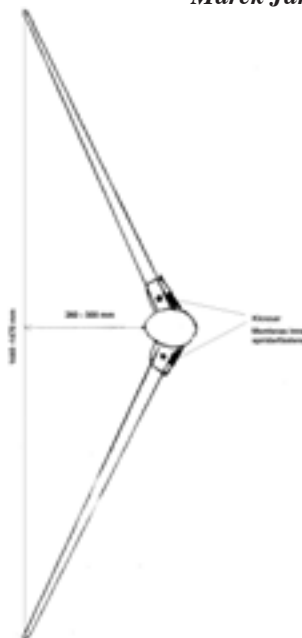
1. Toppvanten hjälper till att kontrollera mastens böjning.
2. Toppvantens grundspänning minskar inte lika mycket, eftersom spridarna är låsta och drar med sig vantens slack framåt.
3. Spänningen på undervanten ökar inte lika mycket. Dessutom behöver de inte spännas så hårt. Det minskar belastningen på undervanten (som ju i originalutförandet är underdimensionerade). Därmed minskar spänningen på undervanten.
4. Kontrollen av förstagets spänning blir bättre, eftersom masten hålls mer stabil i långskeppsled

North Sails Trimguide rekommenderar 280 mm. Det ska ge 1460 mm mellan spridarspetsarna (dvs. hålen för toppvanten). Mindre svepning ger en rakare mast utan ansättning av undervanten. Vid 270 mm börjar toppvantet få en antydning till knäck framåt, och för normalt uppspända 6 mm toppvant (6.5 mätt med en Vajert) och helt lösa undervant blir då mastböjen endast 3-4 cm.

Eftersom klossning enligt min mening bara innebär fördelar, rekommenderas den även för dem som inte kappseglar. Inte minst viktigt är det, att belastningen på undervantens röstjärn blir mindre (viktigt såvida man inte bytt till den "danska" typen), och eftersom undervanten kan hållas lösare, konsekvenserna blir mycket mindre, om man tror allt skulle få ett röstjärnsbrott.

När det gäller spridarfästena på en Selden-rigg, så är de av en annorlunda konstruktion. Eftersom dessa från början är konstruerade att vara fast monterade, rekommenderas att de, om man skaffar en helt ny rigg, förblir så och att spridarnas svepning justeras till viloläget cirka 280 mm svepning. Om man har en äldre Seldenrigg där spridarna har modifierats till att vara rörliga, kan man kanske svetsa eller fylla igen skåran på annat sätt och därefter borra ett nytt hål på rätt ställe.

*Marek Janiec, SWE 829*



# Underhåll av utbordaren

**Numera är det inte tillåtet att nytilverka utbordare av den gamla 2-taktartypen. Butikerna får bara sälja ut sitt lager av sådana motorer, om någon skulle råka ha en sådan motor kvar. Så nu blir det snart bara fråga om 4-taktsmotorer på våra båtar.**

Fyrtaktarna är generellt sett något mer komplicerade och något mer ömtåliga än sina tvåtakts föregångare. De senare bygger ju på en enkel princip med vevhuskompression och vändspolning. Fyrtaktarna har ventiler som öppnar och stänger och därmed många fler rörliga delar. Dessutom finns det ett vevhus med olja. Därför måste de förvaras stående eller liggande på endast en av de båda sidorna. Annars riskerar man att få motoroljan att rinna in i cylindern.

När man mekar med sin motor är det praktiskt att ha den upphängd på en liten vagn, som går att köpa för några hundralappar på Biltema. Se figur 1.

## Det årliga underhållet av en 4-taktare

Detta underhåll består i princip av följande moment:

1. Sköljning av motorns kylkanaler i sötvatten samt kontroll av kylvattnimpellerns funktion
2. Dränering av förgasaren
3. Smörjning av nipplar och skruvar
4. Byte av olja i växelhuset
5. Inspektion och rengöring av termostatus och eventuell offeranod
6. Byte av olja i vevhuset
7. Inspektion och eventuell rengöring av tändstiftet

Punkt 1 kan utföras genom att man varmkör motorn i en stor hink fylld

med vatten. Om man har transportkört båten i sötvatten alldeles innan, kan detta moment normalt bortfalla.

Punkt 2 är mycket viktig. Bensinkvaliteten av idag är mycket dålig. Om bensin får stå kvar i förgasaren hela vintern, riskerar man att förgasarens munstycken bekar igen. Dräneringen kan utföras genom att man kör slut på bränslet i förgasaren vid punkt 1 eller att man lossar dräneringsskruven under flottörhuset och låter resterande bränsle i förgasaren rinna ut.

Punkt 3 är samma som för gamla 2-taktsmotorer. Läs i instruktionsboken för att finna alla smörjställena

Punkt 4 är också samma som för 2-taktarna. Använd särskild växelhusolja, som köps i tub. Byt alltid packningarna under skruvarna. Om man återanvänder de gamla kan det börja läcka in vatten med rostskador som följd. Se figur 2 för att se hur dräneringspluggen och nivåpluggen brukar vara placerade.

Punkt 5 är även den samma som för 2-taktaren. Möjligtvis saknas offeranoden i gamla motortyper. Se figur 3 och 4.

Punkt 6 är speciell för 4-taktaren. Använd motorolja i enlighet med vad som rekommenderas i instruktionsboken. Ofta går det bra att använda vanlig mineralolja SAE 10-30 eller 10-40.

Punkt 7 är även den speciell för 4-taktaren. Här slits inte tändstiftet på samma sätt som för den gamla 2-taktaren och behöver inte bytas. Kanske det blir aktuellt först efter cirka 10 år. Ett friskt tändstift ser ut som på figur 5

## Sexårsöversynen

Efter 5-7 års användning har en segelbåtsmotor normalt kommit upp till cirka 100 timmars drifttid. Då tillkommer framför allt justering av ventilerna.

För detta arbete behövs i allmänhet en skruvmejsel, några fasta nycklar, en uppsättning bladmått och en smula tålamod. Arbetsgången är ungefär följande:



1. Lossa tändstiftet
2. Frigör och lossa ventilkåpan.
3. Vrid motorn så att kolven kommer i övre vändläget i kompressionsfasen. Var noga med att vrida motorn åt rätt håll. Det brukar finnas en pil för rätt rotationsriktning på startanordningen. Kolvens övre läge kan till exempel indikeras genom att det kommer en gnista på stiftet samtidigt som båda ventilerna är stängda (vipparmarna är "lösa").
4. Stick in bladmättet mellan vipparm och ventil. Lossa låsmuttrarna och justera gapet med skruvmejseln. För en rätt justerad ventil ska bladmättet gå att trycka in nätt och jämt, och det ska kännas trögt när man drar det fram och tillbaka. Tänk på att det är mycket små justeringar man gör, så man behöver inte vrida särskilt mycket med skruvmejseln.
5. När du tycker det känns bra med bladmättet, spänn låsmuttrarna utan att justerskruven vrids. Se figur 6



6. Gör en efterkontroll efter det att låsmuttrarna är spända.
7. Om bladmåttet känns för löst eller för hårt, gör om proceduren från punkt 4.

Om man slitit mycket på sin impeller genom att ofta ha kört i uppslammat vatten eller låtit den gå utan vattensmörjning, kanske den behöver bytas. För detta behöver man dela på riggen för att komma åt impellerhuset. För detta måste man också dela på växelföraren. Detta görs på något olika sätt för respektive motormärke. Fråga hos generalagenten. De brukar svara.

Tänk på att aldrig köra motorn med torr impeller. Att starta motorn i luften innan man sätter ner den i vattnet är en dålig vana som sliter väldigt mycket på impellern. En motor som tillfälligt lyfter från vattnet någon eller några sekunder i en våg, utsätts inte alls för samma sak, eftersom det finns vatten i impellerhuset och impellern således förblir vattensmord.

Det kan även vara lämpligt att byta bensinfiltret. Normalt kanske filtret är avsett att filtrera kanske 500-1000 liter bensin, men bensinen för en utbordare på en segelbåt omsätts inte så mycket, och därför kan det blidas mer kondens

och partiklar än annars.

Förgasare och tändning behöver i allmänhet inte justeras, såvida man inte utför några reparationer och utbyten och motorn går bra för övrigt. Men det är kanske bra att veta, att det ofta finns ett ställbart munstycke för tomgången. Det kan sitta litet olika, men på figur 7 finns ett exempel på placering. Om motorn går dåligt på tomgång kan denna skruv behöva justeras, men det kan bara göras med varmkörd motor under gång.

*Marek Janiec, SWE 829*

## HÖST- SEGLING I FULLMÅNE

Fredagen den 28 september skulle tre IF-båtar av Härnösandsflottan på toltalt tio avsegla till Lustholmen för att i vanlig ordning avsluta säsongen med en sista segling med kräftor och med bastu. Start klockan 18.00 utanför hamnpontonen var budet, och utrustning med lanternor kravet, för att inte en tidigare kurragömmalek med Kustbevakningen skulle upprepas.

S 709 var i vanlig ordning på plats, viss aktivitet kunde registreras på de två andra båtarna, men sagt var sagt. I den svaga vinden var tanken på kräftorna mer avgörande än en sista kraftmätning för att avgöra tvisten om klubbmästerskapet hamnat rätt. S 709 tog starten och först en kvart efter kom S 1727 ifatt. Den tredje båten hade vid det här laget hissats segel inne i ham-

nen och var på gång. Trodde vi. Men knappt utanför hamnpontonen uppbyggades "soppatorsk", de vände eftersom telefonanrop om bogsering klingat ohört.

### Sen förbrödning

Nu började de svaga vindarna och tankar på skaffningen att leda till omtänkande. Som "motorseglare" kunde därför S 1727 dra iväg för att strax före klockan 19.00 som första båt landa vid klubbstugan. Med sju man från de första båtarna tändes sedan bastun och borden röjdes för kräftfest ute på altanen. Infravärme och det till kräftor hörande drickat bidrog sedan till en god stämning. Att fyra man på den sista båten med hjälp av mobilen meddelade att de var på väg var en annan sak som inte bekymrade varken de festande eller den uppstigande fullmånen. Så småningom skedde dock förbrödning med de "fävitiska" i bastun.

Nu skulle i stället det uteblivna enviget om klubbmästerskapet avgöras under segel på återfärden. Sista ut var nu S 709 eftersom kaptenen hade "flot-

tans" fullödigaste skaffning att bärga ombord. Men nu var i alla fall tre båtar på gång under segel med besättningarna, i alla fall de mer erfarna, påpälsade för att klara en hemsegling i svag vind, frost på däck, fullmåne och höstens första norrsken.

### Orubbat klubbmästerskap

De som inte upplevt en så'n natt har helt klart en upplevelse att se fram emot. I det svaga månskenet gav krusningarna på vattnet ledning för kryssen, det lyste också upp de kända konturerna av land för vår hemsegling. S 709 lyckades i de svaga vindarna segla upp sig och var vid passagen av hamnpontonen på en knapp första plats. Angöringen skedde den här gången utan bad. Men klubbmästerskapet förblev orubbat hos S 1727.

*Bengt Peterson  
SWE 2346*

## Figurer:

1. Transportkärra med motor
2. Växelhjul med utskruvade pluggar
3. Termostathus insida
4. Termostathusets lock med demonterad offeranod.
5. Tändstift (efter 100 timmars drifttid)
6. Ventiler, vipparmar och spännverktyg
7. Förgasare



Fig 1



Fig 2



Fig 3



Fig 4



fig 5



Fig 6



Fig 7