



VÅREN -89

Pris:10:-

EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning
Norsk IF-båtklubb's medlemstidning



Foto: Mats Gidlund

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1989

Ordförande	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Vice ordförande	Henric Blome, Midgårdsvägen 51, 751 00 ODENSBACKEN, tel 019-504 14 (bost)
Sekreterare	Ulf Olsson, Gålnässtrand 14, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-421 48, 484 37 (bost)
Kassör	Sture Norberg, Dalgatan 83, 891 32 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-183 12
Suppleant	Mats Sjöblom, (PR och medlemmar) Vintergatan 10 A, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-462 00, 156 57 (bost)
Suppleant	Alf Andersson, Oxelgatan 10, 421 77 VÄSTRA FRÖLUNDA, tel 031-29 19 71 (bost)
Adjungerande	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost) Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-172 35 (bost) Hans Larsson, Lovisavägen 9, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-487 79 (bost)
Ledamot från BIF	Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Ledamot från OIF	Bengt Linnman, Grevegatan 65, 114 59 STOCKHOLM, tel 08-60 31 29 (bost)
Ledamot från SOIF	Roland Kihl, Södra vägen 11 A, 392 45 KALMAR, tel 0480-878 25 (bost)
Ledamot från SSIF	Göran Lundblad, Johan Hårds gata 54 A, 252 54 HELSINGBORG, tel 042-13 75 64 (bost)
Ledamot från VIF	Anders Brunström, Sankt Pauligatan 41, 416 60 GÖTEBORG, tel 031-19 14 93 (bost)
Medvind	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost)
Förbundets postgiro	55 93 26-4, adress: Box 236, 891 21 ÖRNSKÖLDSVIK

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Danmark	Bernhard Körbitz*, Vinkelvej 1 B, DK-3520 Farum, tel 02-95 34 02
Norge	Svein R Wright*, Bernhard Herres v 41, Oslo 3, tel 02-14 67 08
Finland	Jörgen Rönnback*, Tennstopet 3 B, SF-21600 Pargas
Tyskland	Bernd Zimmerman*, Askalonerweg 16, D-1000 Berlin 218, tel 030-401 51 29

* Kontaktmän för båtbyte.



Ordföranden har ordet

Nordiska IFRA – ett samarbetsorgan för de nordiska länderna – med syfte att tillvarata IF-båtens intressen över landsgränserna höll sitt årsmöte i Köpenhamn den 18–19/3 detta år. Mötet hölls på segelklubben Enighet en bit utanför Köpenhamn. Det inleddes som sig bör med ett antal väl kylda gröna Tuborg i glatt samspråk med segelbåtsägare alla kategorier som samlats "i vanlig ordning" för att prata segling och trivas. Vi, Marek Janiec från Lund och under-teknad kunde ånyo konstatera vad mycket som skiljer Danmark och Sverige åt vad beträffar inställning till alkohol, kalorier och mänsklig samvaro.



trivsam samvaro vid sidan om. Seglingsnämnden och funktionärer får välbehövlig träning till stundande SM året därpå. Vi måste slå vakt om detta arrangement.

Besök Utö

Svenska mästerskapet i år går av stapeln på Utö i Stockholms södra skärgård. Alla IF-båtagare i regionen borde närma sig Utö för att blanda sig med kappseglarna.

Till sist. Ha en riktig skön seglings-sommar, njut av naturen och tillvaron och kom ihåg att Du äger den bästa av segelbåtar – IF-båten. Segla högre – men fortare!

**Gunnar Harju,
IF S2019 (ordf)**

Klubbhus en fara?

Klubbhuset har förvisso massor av förtjänster men där lurar också diverse faror. Det primära med vår sport är båt-segling-hav och i andra hand kommer klubbhus m.m. Det är viktigt att alla har denna distinktion klar för sig så att inte detta enkla faktum glöms bort. Min avsikt är inte att föra "en antiklubbhus propaganda" utan snarare varna för att omsorgen om klubbhuset och ekonomin leder till att båten blir liggande och att havet förlorat en entusiast! I Ö-vik har vi inget klubbhus, måhända något ovanligt och extremt, men risken för engagement i läckande plåttak, stopp i avlopp och ombyggnadsplaner är obefintlig. Vår klubb är grundad 1874 och är det fjärde äldsta segelsällskapet i Sverige. Klubbhus existerade under ett 30-tal år i skärgårdsmiljö med dans på lövad bana och hembogsering med ångbåt efter avslutade kappseglingar.

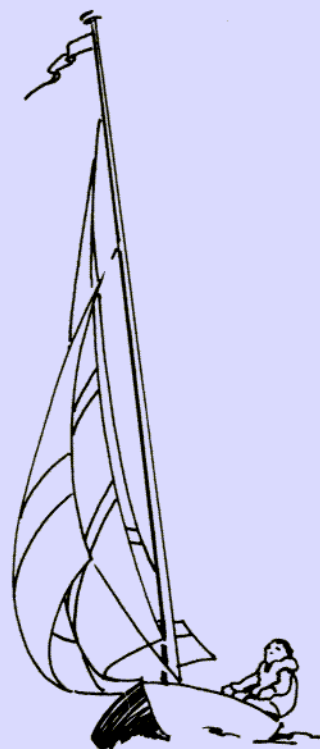
Registreringen

Registreringen av fritidsbåtar fortsätter med kraftigt motstånd från båtfolket. Många fruktar att blan-

kettraseri, reglering, kapitalförstörelse och en massa onödigt byråkrati blir resultatet av registreringen. Storböror i sin maktfullkomlighet skyr inga som helst medel i sin strävan att göra oss arma svenskar till lydiga tennsoldater stöpta i samma form i den homogena svenska armén. Fritid är frihet. Lämna båtfolket i fred!

Lyckad IF-satsning

Allt för sjön i Stockholm blev återigen en lyckad IF-satsning. Det kan direkt avläsas i den kraftiga tillströmningen av nya medlemmar efter mässan. Det är en tung apparat för Rune Lagerqvist och Co i Stockholm att genomföra och jag vet att Rune skulle uppskatta spontan uppställning från ytterligare medlemmar i och kring Stockholm. Kom gärna med idéer och tips som utvecklar vårt engagement på mässan till glädje för vår båt och vår klass. Lagkappen mellan regionerna arrangeras i år av VIF. Förutom det tävlingsmässiga inslaget fyller lagkappen en mycket stor uppgift på det sociala planet. Representeranter från regionerna drabbar samman på kappseglingens banan och har



Bli medlem i förbundet tel. 0660-846 40

NORSK IF-BÅTKLUBB

NORSK IF-BÅT KLUBB Postbox 286 N-1324 LYSAKER

Formann:	Svein R Wright
Viseformann:	Knut Solberg
Sekretær:	Karin Romen
Kasserer:	Trond Aasland
Styremedlem:	Iain Galston
Suppleant:	Robert Bay
Suppleant:	Magne Fagerhol
Teknisk komite:	Svein R Wright, Knut Solberg
Revisor:	Jan Chr Jørgensen
Valgkomite:	Inge Fjeldstad, Bendix Jørgensen, Greta Vasholmen
Repr. Vestlandet:	Hans Magnus Kjøge
Varamann:	Einar Haavik

Formannen har ordet

Vi er etterhvert blitt så mange og aktive at vi blir lagt merke til både hjemme og ute. Norgesmesterskapet er blitt åpent for deltagelse av utenlandske seilere og vi blir invitert til å delta i andre nordiske land. I år er vi bla invitert til å delta i det svenske mesterskapet i lagseilas i Gøteborg. Tre besetningar skal representere Norsk IF-Båt Klubb. Svenskene har gått til det store skritt å arrangere lagseilasen uten spinnaker og det burde føre til at vi ikke stiller med handikapp.

Denne sesongen ser ut til å bli preget av flere aktiviteter enn noensinne. Vi starter med lagseilas i Gøteborg. I pinsen har vi treningsleir på Vasholmen med Olof Bjørland. Deretter begynner weekendseilasene med Færder'n og IF-Serien som de store begivenheter om våren og Norgesmesterskapet om høsten. Det oppfordres til å være med i alle arrangementene. Deltagelsen på Vestlandet har vært laber i det siste. Med over 20 båter i Bergen og fantastiske forhold burde egentlig interessen være på topp.

Klubben har de siste årene fått tilvekst av en del yngre og aktive seilere som setter sitt preg på

regattaene. Konkurransen er også blitt tøffere og det burde gjøre klassen mer attraktiv. Det produseres ikke IFer lenger, men det finnes mange i Norden og det er plass til flere i Norge. Med generelt dårlig økonomi i landet og stor seilerglede ligger det godt til rette for et interessant marked for IF-båten. Ved å vise at vi har et godt miljø i IF-klassen og at det er moro og utfordrende å seile IF, vil utvilsomt flere slå lag med oss.

I vinterhalvåret har vi hatt møter både i Bergen og Oslo. Vi har gjennomgått regattaregler og meteorologi. I Oslo har vi hatt en hyggelig fest med "piker, vin og sang". Siste møtet har vært viet forberedelser av vårpussen og salg av brukt utstyr.

Vi har oppnådd avtaler med Harken for kjøp av trimutstyr til hyggelige priser. Seilmakerne har dessuten gitt rabatter til medlemmene.

For å gjøre IFen til et attraktivt valg i markedet er det viktig å modernisere utrustningen. Vi har en vakker båt, la oss pleie den som en dame fortjener det, da vil den holde seg lenge og gi oss de gleder vi forventer.

Vi sees på fjorden.

Svein R Wright
N-75 Daksim

Åpent Norgemesterskap i Oslo 11, 12, 13 august 1989

Årets Norgemesterskap vil også i år v-re åpent for utenlandske seilere. Første gang vi åpnet mesterskapet i 1987 deltok en dansk rormann, i 1988 var tre svenske båter fra Göteborg med. I år håper vi på stor deltagelse fra både Danmark og Sverige. Norsk IF-Båt Klubb vil være behjelpelig med å låne tilreisende deltagere en båt – eventuelt også med mannskap. Egne seil må imidlertid tas med.

Det vil bli seilt maks 2 seilaser hver dag. Minstekravet til å få godkjent mesterskapet er 4 seilaser. Det skal seiles på olympisk bane med ca 10 nm lengde. Bruk av spinnaker er ikke tillatt. Påhengsmotor min 14 kg skal være ombord. Genuaen kan spris med spinnakerbom eller lignende av samme lengde fra hvor som helst på masten.

Vestfjordens Seilforening står som arrangør. Regat-

taen vil bli seilt i området ved Gåsøya i Indre Oslofjord – ikke langt fra Fornebu flyplass. Det vil bli fest og sosialt samvær i klubbhuset. Vestfjordens Seilforening har tilgjengelig gode havneplasser. Det er kort vei til Oslo sentrum.

Rormann og mannskap på de tre beste båtene premieres med Norges Seilforbunds gull, sølv og bronsemedaljer. IF-klubbens halvmodell gis til vinnerbåtens rormann som vandrepremie. Ellers premieres 1/3 av deltagende båtens rormenn og mannskap. Innbydelse til arrangementet vil bli sendt ut i juni måned. Påmeldingsfristen er satt til 4 august. Startkontingenten er nkr 300:–.

Alltså, reserver denne weekenden til årets største arrangement for klassen. I 1987 var vi 27 båter, i 1988 hele 29 båter. La oss satse på over 30 båter i 1989.

KNS Dampokalseilas

Norsk IF-Båt Klubb oppfordrer våre regatta interesserte damer å legge seg i trening for sesongens store oppgjør. Seilasene om Damepokalen er blitt en tradisjon i norsk seilsport. Hvert år samles ca 100 damer til dyst. I år arrangeres seilasen for syvende gang. For første gang er den åpen for alle båttypen med LYS-tall under 1,15.

Tidligere er regattaen blitt arrangert i entypeklassene Albin Express og First Class 8. Disse båtene er blitt utlånt, men i år må deltagerne selv stille med båt. Arrangementet går i helgen 19–20 august. Det skal seiles en distanseseilas og en baneseilas. Seilasen vil bli arrangert i Indre Oslofjord. Fremmøte er kl 11.00 i Lysakerfjorden. IFen har LYS-tall 1.02 hvis det benyttes spinnaker og 1.00 med bare genua. De som skal være med, bør kontakte sin seilforening for å få LYS-bevis for båten.

Vi trot at våre damer som ofte er med i regattaer enten som skipper i egen båt, eller som mannskap i familiebåt, har mer erfaring i regattaseiling enn de fleste og vil kunne hevde seg godt. Vi anbefaler våre damer å ta kontakt med hverandre for å danne lag. For våre mannlige medlemmer kan vi opplyse at seilasen arrangeres helgen etter Norgemesterskapet og er en frihelg på terminlisten. Prøv og oppmuntre damene til å delta. En bred deltagelse av IF-damer vil være god PR for klassen.

Lørdag 5 august arrangerer IF-klubben sin egen Dameseilass hvor gutta får lov til å være mannskap. Denne seilasen vil kunne være en god opptakt for Pokalseilasen to uker senere. Karin Romen driver ellers aktivt med å få damene med i onsdagsseliaser. Støtt opp damer.

N-75

IF-SANGEN

melodi: Vesle Knut

Ute på bryggekannten, stille satt vesle Knut.
Vinden var fin for seiling...
Sammy gled stille ut.
Ute i horisonten skimtet han noe hvitt.
Sikkert en IF-seiler...
Kanskje det er Svein Wright?
Båten er fin til turkos.
Super til kappseilas.
Deilig å ligge utpå.
Langt vekk fra byens mas.
Se der r Dukkeline, hun er jo rask o, boy.
Man hun får konkurranse
med denne iltre Toy.
Sla er ofte frempå
Rhesus er sleip som ål.
Mens de stadig loffer
Compromise går i mål.
IF only you could see me
quick as a busy bee.
Slanke og smekre linjer.
Come on – Don't Wait'n See.
Her slutter denne sangen.
Nå er vi vel ihanv.
Mange vi ikke nevnte...
Det ble for mange navn...

Kari og Robert Bay
N-128 Madeleine



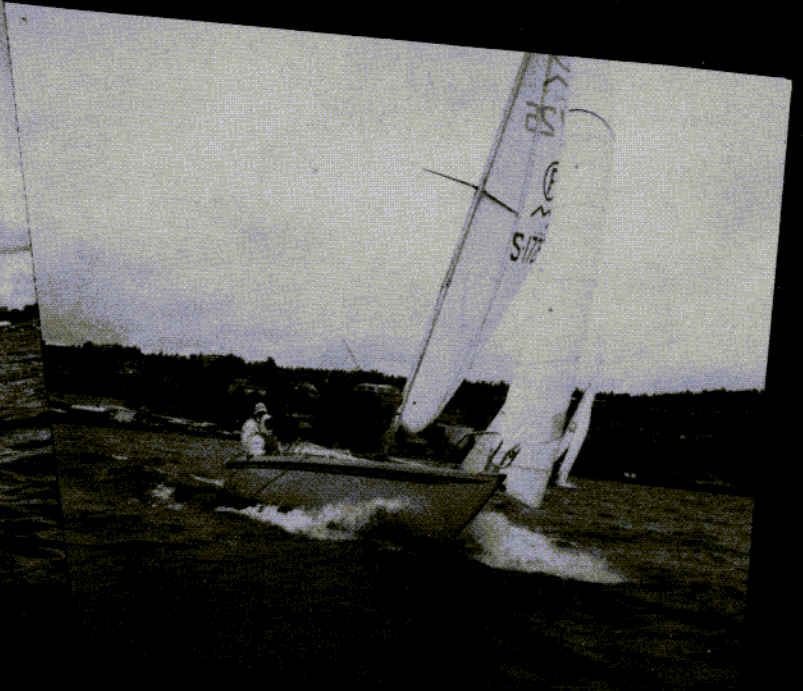
Fra Vinterseilassen 4 mars i Vestfjordens nye og hyggelige klubbhus på Snarøya. På bildene finner vi noen av våre mest aktive rormenn – fra venstre øverst og nedover – Svein Wright, A Aavatsmark, Robert Bay, Morten Mero, Magne Fagerhol, Iain Galston og Aavatsmark igjen.

Terminliste for Oslo & Akershus seilkrets

Dato	Seilforening	Regatta	Bane	Ranking	Påmelding
20–21/5	Oslo Seilf.	Vår	0–4	4	12/5
27–28/5	Vestfjorden	Scand Seaway	0–4	4	23/5
3– 4/6	KNS	Vår	0–2	2	1/6
9/6	KNS	Færdern	FM		19/5
17–18/6	Vestfjorden	IF-serien	FM–4	4	14/6
24/6–2/7	KNS	Horten	0–6		16/6
5/8	IF-klubben	Dameseilas	FM		4/8
11–13/8	Vestfjorden	NM	0–6	6	4/8
19–20/8	KNS	Damepokal	O/FM		15/8
22–24/8	KNS	H. M. Kongen Serie	FM–3		21/8
26–17/8	Bundefj.	KM	0–4	4	21/8
2– 3/9	Vestfjorden	Storebrand	FM–2	2	30/8
9–10/9	Oslo Seilf.	Høst	0–4	4	4/9
16–17/9	KNS	Ulabrand	FM–2		4/9
23–24/9	Oslo Seilf.	Indre Oslo	FM–2		15/9
30/9–1/10	Nesodden	Høst cup	0–4		26/9

Terminliste for Hordaland Seilkrets

27–28/5	Bergen Seilf.	Vår	0–2	2
5– 7/7	"—	Serie	0–3	3
10–11/6	"—	Stord rundt	FM	
23–25/6	"—	Sommer	0–5	5
27/8	"—	Marstein	FM	
2– 3/9	"—	KM	0–4	4
16/9	"—	Austvold	FM	
17/9	"—	Sept. cup	0–2	2



Blokker & Tau

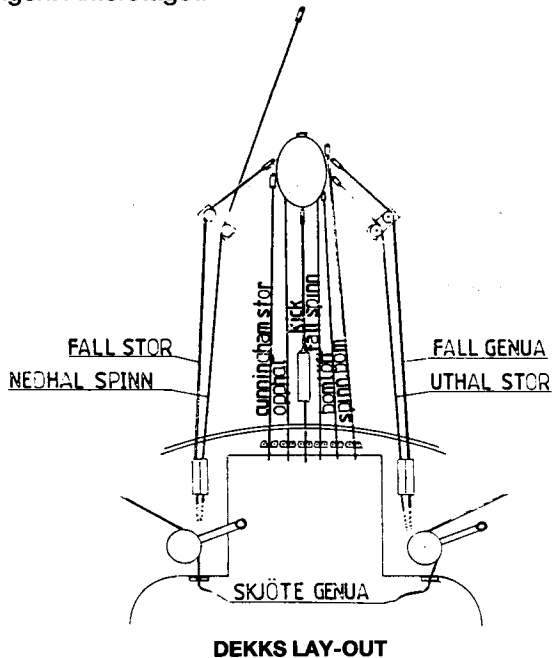
Regattaseiling i de store og aktive klassene medfører gjerne utvikling av finesser både for seil og båtdesign. All utviklingen går ut på å oppnå større fart. Men større ydelse henger også sammen med hurtig og effektiv seiltrimming. Med båten som hobby og et meget stort tilbud av utstyr, vil mange forsøke seg frem med egne ideer. For den enkelte seiler tar det ofte år og store utgifter å finne frem til de beste løsningene.

Klassevedtektene for IF-båten gir anledning til å benytte blokker og tau i arrangementer utover det som båten originalt ble utstyrt med fra verftet. Samtlige forslag tilfredsstiller Klassevedtektenes krav.

Harken Norge og Albatross Segel har i samarbeid analysert behovet for IF-båten. Det er tatt utgangspunkt i behovene for regattaseiling. Turseilerens behov kan muligens være mindre krevende, men mange av arrangementene vil han også ha glede av.

Det er lagt vekt på at alle funksjoner kan utføres med minimum bevegelse og uten tap av konsentrasjon. Trimlinene er plassert rundt personen som skal bruke dem, samtidig som seilene kan observeres. Rormannen skal kunne trimme storseilskjøte, løygangstraver og akterstag uansett om han sitter i lo eller le. Mannskapet skal kunne utføre alle andre funksjoner fra cockpiten uten å bruke store krefter. Utvekslingene er valgt slik at en person ikke behøver mer enn max 15 kp drag når han i sittende stilling skal justere en trimline. I stående stilling tillates horisontalt 30 kp drag ved ca 15 m/s vindstyrke.

Det presenteres løsninger for: Dekks lay-out med alle liner ført til cockpit. Kicken. Cunningham for genuaen. Uthal for storseilet. Cunningham for storseilet. Spinnakerbom med justering av høyden, samt opphal og nedhal. Flytende genua skjøteløper. Storseilskjøte og løygangen. Akterstaget.



Dekks lay-out

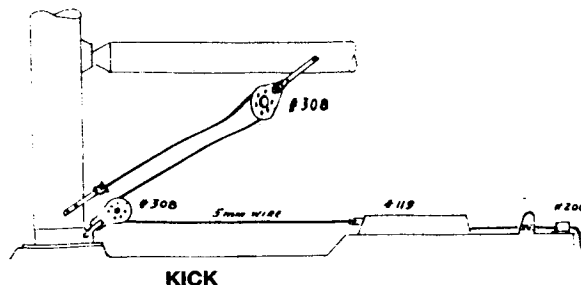
Nyere IF-båter har de fleste trimlinjer og fallene ført tilbake til cockpiten. For eldre båter kan det foreslåtte arrangementet benyttes. Det kreves imidlertid at fallene for genua og storseil føres ut av masten sideveis. Øyebolter eller bøyler monteres i mastefoten for feste av blokker. Bryteblokker på hyttetaket er anvendt for å føre genua og storseilfall samt nedhal spinnakerbom og uthal storseil tilbake til genuawinchene. Avlastere er montert foran genuawinchene. Winchene kan således be-

nyttes til flere funksjoner. For IFen bør winchene være underdragne og ha utveksling ca 8:1. Alle clamcleatene er plassert bak sprayhoodskinnen. Det må derfor lages hull for trimlinene og fallene. Lukegarasjen bør skrues av for å kunne feste alle beslag med dunderlagskiver og muttere.

Avlastere og wincher tilbys ikke av Harken.

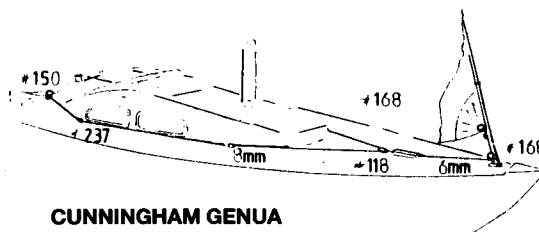
Liner og fall bør med fordel være i forskjellige farver.

Kicken



En bøyle poppes fast på masten. En 5 mm silkwire festes til bøylen med en sjakkell og føres over to wireblokker til en muskelboks. Det oppnås en utveksling 16:1. Muskelboksen festes med gjennomgående bolter, skrivers og muttere på undersiden av lukegarasjen. Wiren må ha kause i begge ender.

Cunningham genua

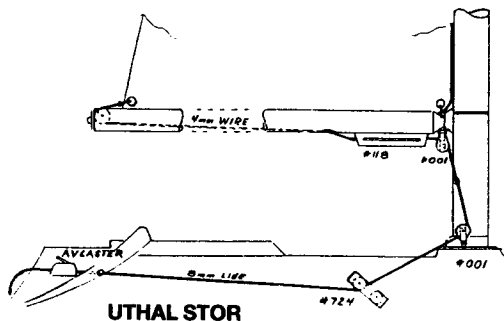


Skissen viser et arrangement for stretchlik. For wirelik festes blokken i dekk med en gjennomgående øyebolt ved siden av festebeslaget for forstag og genuahals. En S-krok hukes i genuahalsen. En 6 mm kevlarline forbinde kroken med en muskelboks som er skrudd fast i dekket. En endeløs 8 mm line er ført til begge sider av cockpiten. Det oppnås en utveksling ca 16:1. Cunningham arrangementet benyttes med fordel selv når genua har stretchlik. En fallwinch på hyttetaket gir ikke samme muligheten til fintrim.

Uthal storseil

Den gamle (gule) bommen har en aluminiumsplate med hull i og som brukes til å feste skjøtehjemet. Denne platen tas ut og erstattes med en wiretrinse som settes på samme bolten i bommen. De nye bommene har trinse originalt. Ca 50 cm fra hals hjørnet lages en 6-8 mm bred og 50 mm lang spalte i underkant av bommen. En 4 mm silkeswire med kause i begge ender er festet til skjøtehjørnet med en lang sjakkell og ført gjennom bommen til en muskelboks. Fra muskelboksen er trimlinen ført tilbake til cockpiten. Muskelboksens trimline er forlenget med en 8 mm line for at den skal ligge bedre i hånden. Arrangementet betinger at bommen er festet til

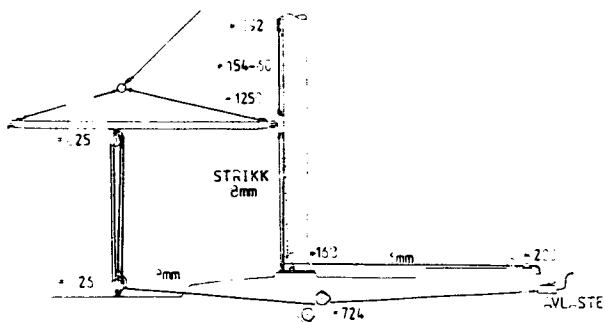
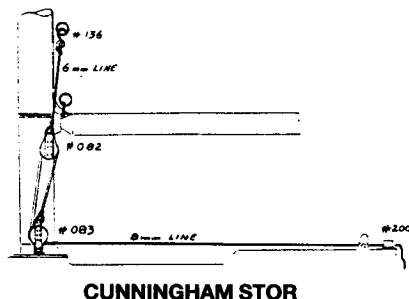
masten ved nederste merket. Det oppnås en utveksling 8:1. I tillegg kan genuawinchen benyttes.



Cunningham – storseil

En S-krok er huket i seilet. De to enkle blokkene gir en utveksling 2:1. Den 8 mm trimlinen er ført tilbake til cockpiten.

Spinnakerbom opp & nedhall



SPINNAKERBOM
OPP/NEDHAL

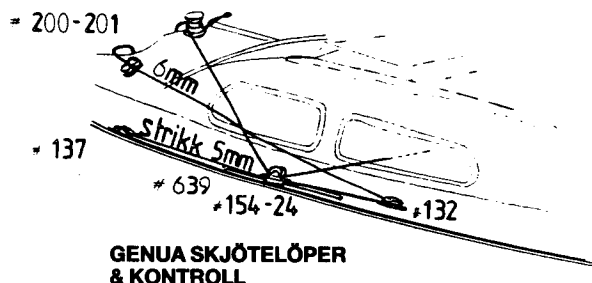
En 1500 mm lang skinne er festet til mastens forkant slik at bommen ikke kommer høyere enn 1540 mm over hyttetaket. En kinnblokk er montert over skinnen. Traveren kan trekkes opp med trimlinen som er ført tilbake til cockpiten. En 8 mm strikk trekker traveren og bommen ned mot dekk. Bommen har hanefoten på oversiden og er festet til opphalet. Opphalet går tilbake gjennom masten og er ført til cockpiten.

Flytende kontroll av genua skjøteløper

De fleste IF-båtene har etterhvert montert to genuaskinner med ca 100 mm avstand. Den indre skinnen er ikke

vist på skissen. Flytende kontroll anses ikke å være like nødvendig når genuaen skjøtes relativt løst på indre skinne.

Originalskinnen skrues av og erstattes av en Harken lav profil T-skinne 600 mm lang som festes ytterst på dekk. Det må gis plass til skjøteløperen. Normalt skjøtepunkt skal være omtrent midt på skinnen. Skjøteløperen kan beveges fritt uten noen form for lås. I akterkant av



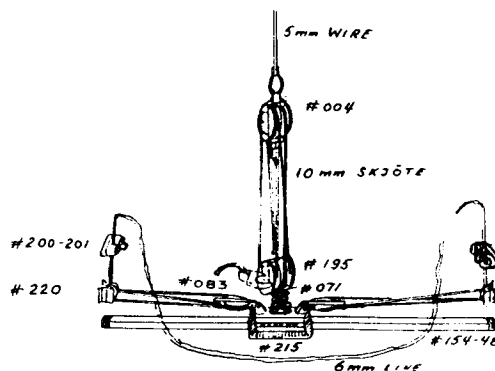
GENUA SKJØTELØPER
& KONTROLL

sleiden er det festet en strikk som trekker skjøteløperen akterover, mens det i forkant er montert en trimline. Trimlinen er ført over en kinnblokk og tilbake til cockpiten. Det er ikke lagt inn utveksling. Ønskes derimot 3:1, kan trimlinen festes til dekk med en bøyle ved siden av kinnblokken og føres over en blokk på sleiden, så over kinnblokken til cockpit.

Skjøte & loygang storseil

Den originale X-skinne skrues av skjøtebjelken og erstattes med en Harken lav profil T-skinne. Den må festes med gjennomgående bolter med skive og mutter på undersiden. Sleiden kan reguleres med en endeløs 6 mm trimline fra både le og lo. Skjøteblokkene, en dobbel med hunsvott og en trippel med ratchet (tikke) gir en utveksling 10:1. En 5 mm wirestropp er montert mellom bommen og øverste blokken for å redusere lengden av skjøtet.

Som et alternativ til det viste arrangementet, foreslås det å benyttes Harken sleide no 212 og System 2 eller 3 i Harken katalogen. Sleiden har påmonterte cleats. Montasjen består således av en bøyle for feste av trimlinen,

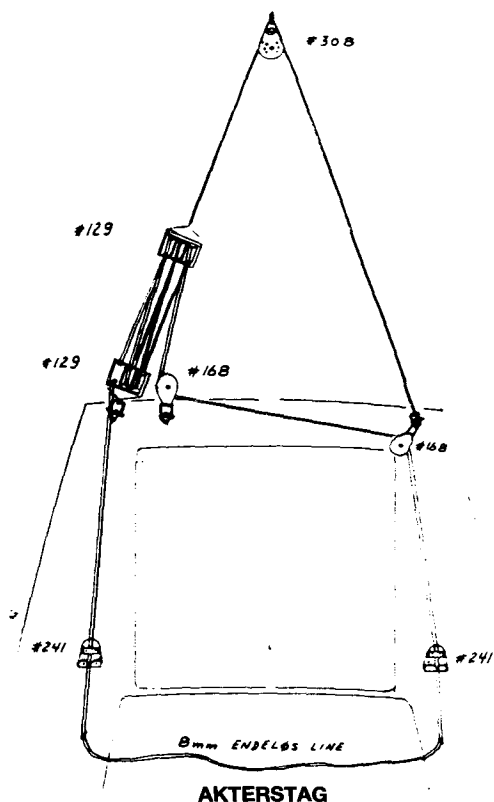


SKJØTE &
LØYGANG STOR

eller en kinnblokk i hver ende av skinnen. Sleiden har en glidemekanisme som tillater den å bli trukket til lo uten å løsne i le. Ved stagvending står sleiden stille og kan trekkes til den nye losidan – igjen uten å løsne le trimline.

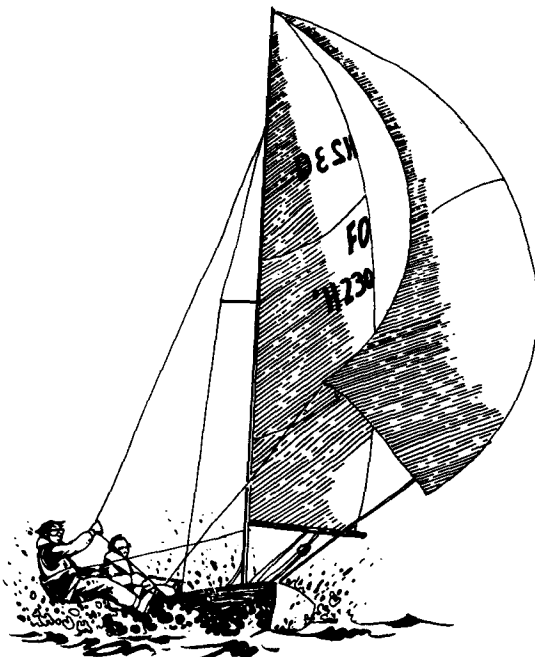
Akterstag

Det er foreslått å benyttes to trippel blokker og endeløs line med feste på begge sider. Det oppnås en utveksling ca 12:1 med hanefoten. Fordelen er at rommannen kan kontrollere mastebøyen uten å snu seg akterover.



Rullefokk

Det er mulig å montere en rullefokk som enkelt kan fjernes for regattaseiling. Installasjonen medfører en festebrakett i dekket like bak forstaget. Det kreves ingen omsyning av seil, krokene benyttes som de er. Når rulle-systemet brukes, henger de fritt bak forstaget.



Fysiske aktiviteter

IF-klubben har forkortet den mørke del av året med fysiske aktiviteter og den 4 mars møttes vi til vinterregatta i Vestfjordens nye og trivelige klubblokaler på Snarøya.

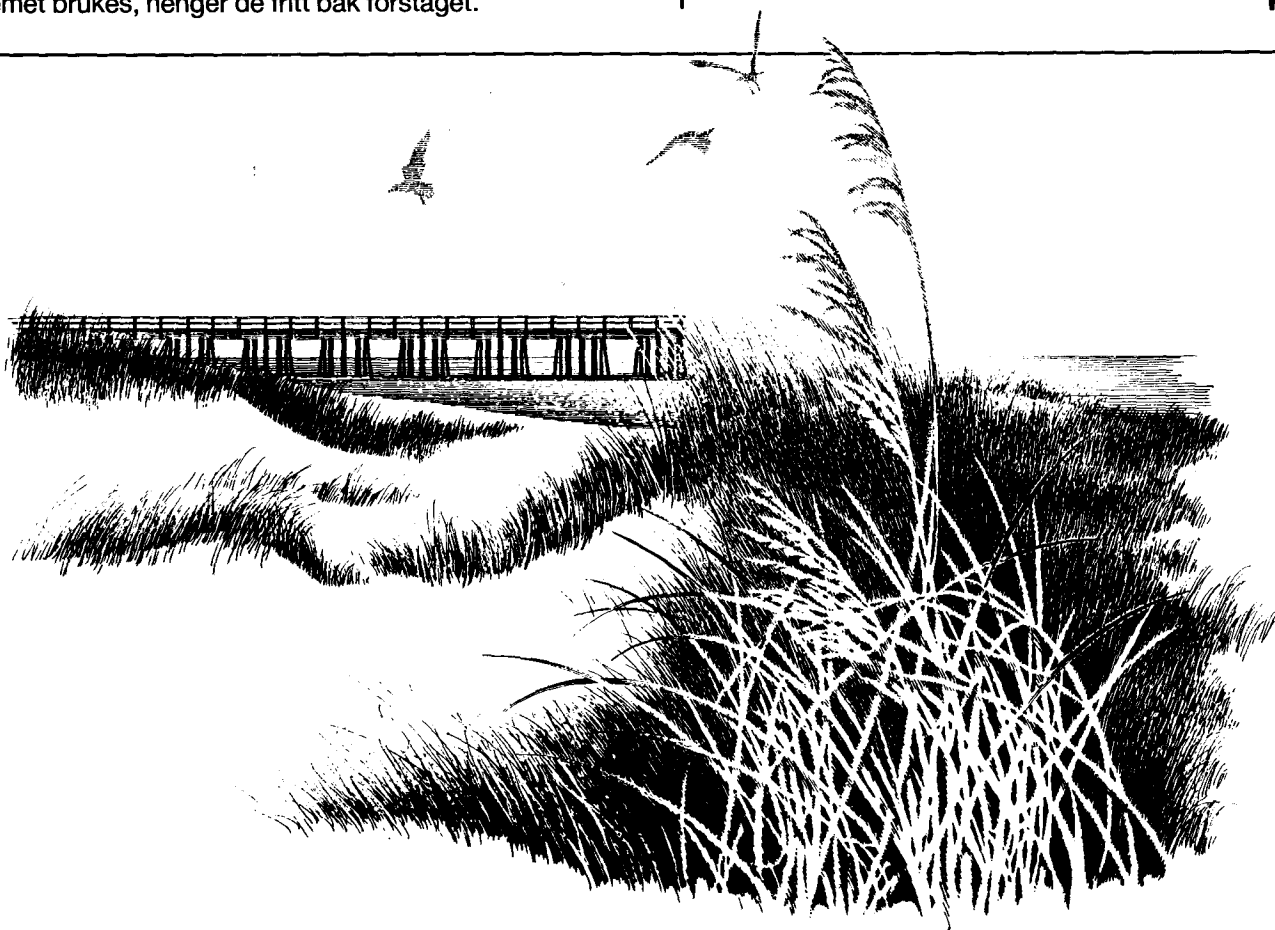
For en gangs skyld var jentene i flertall på startstreken! Etter den første strafferunden ved bar-bøyen, samlet vi oss til et hardt bidevindslegg på bård-banen, med tøffe kryss over spekemat og osteranretninger.

Sløren, med skummende pils og temperert rødvin samlet feltet igjen slik at det var et toptrimmet felt som knivet om de beste plasseringene på lensen.

Kari og Robert Bay hadde imidlertid lagt inn et ekstra legg for unison uroppførelse av IF-sangen og dommerbåten forlangte straks omstart – kjempestimning!

For en gangs skyld – ingen protester og avstanden mellom det ene og de to skudd, bagatellmessig.

Karin



BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Vårt årsmöte 1988-12-11 som i år avhölls på Härnösands badhus lockade hela 6 st röstberättigade medlemmar.

Styrelsen för 1989 fick följande sammansättning:

Ordförande: Christer Westman
V ordförande: Bengt Pettersson
Sekreterare: Hans Gilliusson
Kassör: Gunnar Wahlberg
Ledamot: Herman Ramström
Ledamot: Anders Carlsson

Valberedningen består av Anders Åhlin (sammankallande) samt Gunnar Harju och Harry Hallén.

Inga motioner hade inkommit.

DM för Ångermanland kommer att arrangeras av Örnsköldsviks Segelsällskap i anslutning till BYGG-SIGURD REGATTAN den 17-18 juni.

Norrlandsmästerskapet avhålls på Ulvön 15-16 juni, även detta arrangemang i Örnsköldsviks Segelsällskaps regi.

Matchrace ska avhållas i Härnösand 9-10 september. Anmälan om intresse ska göras till Christer Westman, Hans Gilliusson eller Gunnar Wahlberg senast den 4 september.

Lagkappseglingen går i Göteborg 4-5 maj. BIF rankingen ligger som grund för uttagning av deltagande besättningar.

Som belöning för aktivt deltagande i årsmötet bjöd BIF avslutningsvis på kaffe och smörgås.

Så några kortfattade rapporter från regioner varifrån jag inhämtat information

Sundsvallsregionen

För några år sedan seglades många IF båtar på olika regattor. Under senaste åren har aktiviteten försämrats och det har varit svårt att samlas till klass-segling. Harry Widmarks SM-vinst -87 borde ha inspirerat Sundsvallsseglarna till nya friska tag. Så har inte skett och nu har även Harry för avsikt att avsluta IF seglandet och i stället börja segla H båt. Det är tråkigt att Harry slutar och IF klassen förlorar en verklig fighter.

Örnsköldsviksregionen

Anders Carlsson uppger att det inte är klart om hur många båtar som ska ned til SM på Utö. Jag förmodar att Anders är självskrivnen som deltagare - det var ju så nära att det skulle gå vägen i fjol. Och det gäller ju att inte ge upp.

Härnösandsregionen

Vi har haft en märklig vinter med "öppet" vatten och "varmväder". Teoretiskt skulle det nog varit möjligt att haft båten i sjön - men det har inte känts frestande. I stället har vi inom 4 väggar planerat för härliga sommar-seglatser.

Avslutningsvis skulle jag i likhet med Medvind's redaktör önska att fler medlemmar hörde av sig så att vi fick mer information/intryck från fler seglare. Om vi ska kunna hålla tidningen levande och intressant krävs större insatser från enskilda medlemmar.

Det ska bli härligt med en ny seglingssäsong.

IF 709 Christer Westman



OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Hittills har vi hunnit planera följande aktiviteter för 1989, vilka vi vill inbjuda rorsmän, rorsquinnor och gästinnor till.

Vårträff

Segelmakare Stefan Winberg lär oss IF-trim. Han har många års erfarenhet av IF-båt, som han gärna delar med sig av till såväl familje- som kappseglare. Vi presenterar årets program och vill ha synpunkter och idéer om vad Ni önskar därutöver.

Tid och plats: Torsdagen den 6 april kl 19.00 i SS Brunnsvikens klubbhus, Brunnsviksvägen 8 (med bil infart vid Roslagstull och förbi Elds ateljé och kollektivt med buss 40 till Albano och gå tillbaka längs Brunnsviken östra Strand).

Kappseglingstaktik mm

För att preparera oss inför kappseglingssäsongen och SM har vi bjudit in Alf Engqvist, vår på senare år mest framgångsrikaste IF-seglare som numera härjar i Sveri-geeliten i H-båt. Tid: Onsdagen den 12 april kl 19.00.

Plats: SS Brunnsvikens klubbhus (se vägbeskrivning ovan).

Segelmätning

Dina nya och omätta segel mäts för några tiar per segel. Bra kontroll på att Du fått riktigt sydda segel och nödvändigt för Dig som ska vara med på SM. Tid: Måndagen den 8 maj kl 19.00.

Plats: Vikingarna klubbhus, Kruthuset på Hunduden, Djurgården.

Ring och anmäl Dig till Bengt Linnman 08-6603129.

Kvällsseglingar

Onsdagar kl 18.30 from vecka 19. Vi kommer att förhoppningsvis ha 4-5 IF-båtar liggande i SS Brunnsvikens och SS Vegas hamnar i Ekshagen. Ring om Du vill hänga med någon gång till Christer Johansson 27 66 17 eller Rune Lagerqvist 963616. Vecka 21 visar vi våra båtar för intresserade och bjuder på liten provseglingstur. Ring bara oss och bestäm tid.

Träningsläger inför Utö-SM

Helgen den 27-28 maj hålls ett intensivt träningsläger för i första hand de som tänker satsa lite extra på IF-SM. Plats är prel SS Vegas hamn vid Ropsten, omedelbart norr om Lidingöbron. Deltagarantalet är begränsat till 12 båtar. Anmälan till Christer Johansson 08-276617 före 1 maj. Avgiften blir 400 kronor per båt och betalas in senast den 2 maj på pg 508879-9. Ev finns plats för deltagare utan båt där gast saknas till en kostnad av 150 kronor. Olof Björland 5 gånger svensk mästare i IF-båt drillar oss i såväl teori som praktik. Resultat kan garanteras då Olof torde vara Sveriges duktigaste segelinstruktör för kölbåtskappseglare.

IF-ranking

I en rankingsserie tävlar IF-seglare från Saltsjön och Mälaren mot varandra. Ofta ordnas fester på de olika ar-

rangörernas klubbholmar och vi försöker lägga IF-båtarna tillsammans i hamnarna. Följande tävlingar ingår.

21/5 Lidingö Runt (1)

10/11/6 Gäddisregattan (3)

17-18/6 Vikingaregattan, DM (3)

12-13/8 Getfotsregattan (3)

2/9 Libertus Race

3/9 Egen distanskappsegling i Mälaren (1)

9-10/9 ÅSS Öppna (3)

16-17/9 SSS Höstseglingar (3) Ostkust - Mästerskap

De 10 bästa delseglingarna räknas. Omvänd platsiffermetod. En poäng per start och en poäng per slagen båt. Kontaktmän: Rune Lagerqvist, 08-963616, Bengt Linnman, 08-6603129.

Ytterligare uppgifter om anmälningstider mm kan Du finna i kappseglingsskalendern som vi skickat ut till OIF:s medlemmar. Saknar Du den ring någon av ovanstående.

Seglingarna som ingår är nästan desamma som föregående år. Regattorna presenterades närmare i 1988 års vårnummer av Medvind. Extra festligt blir det i år på vikingaregattan, då Vikingarnas SS firar 90 års jubileum. Anmälningsavgiften blir densamma som för 90 år sedan 2:-. En stor Vaxholmsbåt kommer ha ophen hus varje kväll och det ordnas med dans och festligheter på Eksholmen. Tävlingarna kan följas från en stor åskådarbåt, troligen nämnda Vaxholmsbåt. Seglingar kommer att ske på tre skilda banor.

Skärgårdsträff 3-4 juni

Ta med hela familjen och kom till Lilla Skratten. Ön ligger i sö änden av Trälhavet. Samling 3 juni kl 12.00 så även Du som sticker ut från Stockholm först på lördagsmorrnen hinner ut i tid. Från Skratten ordnar vi en liten mjuktävlan (för de som vill delta) dit vindarna bär. Efter kvällsbestyren inspekterar vi varandras båtar både utan och innan. Sång och musik garanteras av breddkommitténs muntergökar Lars-Göran & Christer. En tipspromenad med hund, papper och penna är ett måste i sommarnatten. Om intresse finns ordnas liknande arrangemang efter semestern.

SM på Utö

Häng med på årtiondets roligaste IF-seglingar veckan efter midsommar. Särskild inbjudan kommer. Vi vet redan om 10 besättningar från Västkusten och Örnköldsvik som vill komma till vårt sägenomspunna Utö och söker lånebåtar. Om Du inte vill vara med och istället kan tänka Dig låna ut Din båt vill vi förmedla kontakt. Kanske Du istället kan få låna en båt på Västkusten eller i Norrland eller får Din båt lite extra utrustad. Ett alternativ är att Du själv deltar på Din båt som gast. De som inte kan delta med egen båt men som är erfarna gästar är också eftersökta. Om inte något av detta lockar får Du segla ut till Utö och bli åskådare och kolla in båtarna. Vi ligger i södra gästhamnen.

Vidare söker vi sponsorer till SM-tävlingarna för att dels ordna trevligheter för deltagarna och deras familjer dels för att skaffa priser. Om Du har kontakter i Ditt jobb el dyl så att Du kan hjälpa oss med detta, ring Rune L 08-963616. I övriga frågor kan Du även ringa Christer Johansson 08-276617 eller Lars Frisk (lånnebåtar) 08-257315.

IF-seglare från andra regioner

Vi vet att det finns flera studerande och gästarbetande IF-seglare som tillfälligt bor i Stockholm men som har kvar sina båtar i landsorten. Ni är hjärtligt välkomna att delta i våra aktiviteter. Många besättningar behöver rutinerade seglare och ofta förekommer gastbrist. För att vi ska kunna nå ER vill vi att Ni ringer oss och meddelar adress och telefon. Det kan väl vara trevligt att få komma ut på kvällsseglingar och andra kör. Du kan också behövas som instruktör, rorsman, trimmare och kanske transportseglar.

Båtmässan

OIF har även i år deltagit i båtmässan. Konkurrensen mellan de 35 klassförbunden är knivskarp och vi måste vara med för att hävda vår klass. I år har vi även haft målet att få IF-seglare intresserade av IF-SM på Utö. Jag tror vi lyckats övertala flera att delta och dessutom har vi fått många nya medlemmar. Det är nu viktigt att vi kan uppfylla våra löften bl a beträffande samlade tips till alla nya medlemmar. Klassbestämmelserna är ofta efterfrågade. Vi har fått en hel del kritik för att det tar för lång tid innan nya medlemmar hör något ifrån oss. Ring om Du har synpunkter. Av olika skäl kan Du missats i vårt register. Förra året hade tex en medlem glömt skriva både namn och adress på inbetalningskortet. Och glöm inte adressändra vi får tillbaka massor av brev med adressaten okänd vid varje utskick, vilket är tråkigt för oss som sitter sena kvällar och arbetar ideellt.

Men det var om mässan jag skulle skriva. Klassförbundens montrar blir alltmer proffsiga och påkostade. I år hade även vi gjort ett lyft trots begränsade ekonomiska resurser genom att VIF skickat upp sina fina handmålade planscher som varit på Göteborgsutställningen. Ett stort tack till som med sin arkitektprofession utfört målningarna och gjort lay-out för utställningen och dessutom anpassat denna efter våra behov. Överupplagan av tidningen Medvind hade också en strykande åtgång.

Det är fortfarande en stor omsättning av IF-båtar. Många byter ner sig i storlek när ungarna börjar flyga ut

eller skaffar en IF som extra båt. I år har vi låtit Quinnliga segelsällskapet vara med i vår monter. De har IF-båten som entypsbåt vid utbildningar och eskadrar. Då vi har många tjejer som har IF-båt överväger vi ett utvidgat samarbete.

Lokala arrangemang

De olika eskadrarna i OIF, Häfringe (Stig Lidéhn), Uppsala (Christer Wallsten) och Västra Mälaren (Bo Andersson) har egna program som vänder sig till seglare inom respektive upptagningsområde.

Följande artiklar är saxade ur Stockholms seglarförbunds kappseglingkalender för 1989:

KAPPEGLA!

Nu är det äntligen dags igen, säger vi kappseglingsbitna seglare och börjar genast blåddra i kappseglingskalendern för att se efter var och när seglingarna vi helst vill delta i går av stapeln. Sedan bokar vi in dem i våra almanackor så inget annat kommer i vägen. För oss är "Regattorna" att förena nytta med nöje. På varje kappsegling man deltar i, lär man sig något nytt. I hamn efterseglingen finns det massor att diskutera med nya seglingsvänner – även kallade konkurrenter. De flesta seglar har nog på något sätt kappseglat. Om inte på en kappseglingsskana så säkert i samband med semestersegling. Hur ofta ser man inte, när en båt blir omseglad, att kaffekoppen flyger överbord och besättningen plötsligt börjar dra i alla snören – förlåt, tappar för att få fart på "hojen" och genast ta upp kampen mot den förbiseglade båten. Reagerar man på detta sätt, finns det all anledning att ge sig ut på en "riktig" kappseglingsskana. Kappseglingar finns det gott om, som synes i denna kalender. Det finns seglingar för alla – från familjeseglare till elit. Är något rörande arrangemangen oklart kan du ta kontakt med den arrangerade klubben eller Stockholms Seglarförbunds kansli. Och DU! Årets viktigaste kappsegling är som alltid Segelbåtens Dag. Då bör alla ställa upp för att propagera för segelsporten – inte sant?

Chararina Johansson

Tekniska tips

På- och avmastning utan mastkran

De IF-master som har en bult genom mastfoten kan lätt resas eller fällas utan mastkran. Bulten fungerar som ett gångjärn. Det krävs helst tre seglare för att resa masten och två för att ta ned den. Vid resning börjar du med att förtöja båten stumt med aktern mot bryggan. Sedan bär du ombord masten och lägger mastfoten i läge horisontellt och sätter dit mastbulten eller en kraftig mejsel genom mastfästet. Därefter sätter Du fast toppvanten i båten med visst slack. Du ska samtidigt vara försiktig så att du inte trasslar in dig i båtar på andra sidan bryggan och förstör vindexen, som du måste komma ihåg att markera före resningen.

Två man reser masten med början från sittbrunnen varefter man får följa med framåt upp på rufftaket alltefter resningen. En person tar hand om förstaget och kan hjälpa till att styra och dra upp masten, varefter förstaget sätts fast. Masten kan varken gå framåt eller åt sidorna så det är lika bra att göra pinan kort och resa den så snabbt som möjligt. Det man får vara försiktig med är svallvågor och att man inte stiger snett när man kliver upp på rufftaket.

Vid nedtagning är det definitivt enklare att använda spinnakerfallet. Förläng spinnakerfallet med en ganska

stum tamp, exempelvis ett skot så att spinnakerfallets ända hamnar nästan ända uppe vid masten. Slacka lite på förstaget, fäst det förlängda spinnakerfallet i genuahalsfästet och lägg fallets andra ända runt en winsch. Sträck upp spinnakerfallet så att det tar över förstagets uppgift varefter det ordinarie förstaget monteras bort från båten. Undervanten kan lossas medan toppvanten slackas något sedan winschas masten sakta men säkert ned. Givetvis ska båten även nu ligga med aktern mot bryggan. När masten är nästan nere tas den emot av en man och hålls en meter över akterdäck så att inte rufftaket skadas medan masten och vanten lossas från båten. Alternativt ställs en bock på akterdäck.

Med lite vana kan masten tas ned så mycket som behövs för att fasta broar ska kunna passeras. Börja med att lossa ett lämpligt antal varv på förstaget använd vid behov spinnakerfallet som ovan, och när Du passerat bron är det bara att resa masten igen, sätta dit förstaget och spänna det igen med samma antal varv som du lossade på vantskruven, så blir trimningen densamma.

Det bästa sättet att få rutin är att hjälpa andra IF-seglare med på och avmastning och så stärker vi kamratskapet i klassen.

Rune Lagerqvist

RÅD TILL NYBÖRJARE

av seglingsdomare Sten Wiberg

En kappsegling är en idrottstävling och styrs som sådan av regler, i detta fall de internationella Kappseglingsreglerna IKR. Du har kanske sett regelboken någon gång och därvid tyckt att IKR verkar svårtillgängliga, omfattande och krångliga. Det har kanske avskräckt Dig tidigare från att kappsegla. Men regler behövs.

Tävlingar till sjöss innebär större risker än många andra typer av tävlingar. Risker som innebär att det kan bli personskador och materiella skador. Våra redskap är tunga, dyra och ömtåliga. När regelmakarna formulerade IKR tänkte de i första hand på säkerheten och det är för säkerhets skull som vi måste följa reglerna. Du som vill pröva på kappseglingens tjusning bör börja med att vara med i en segling där Du vet att Du är välkommen.

Exempelvis någon av seglingarna på segelbåtens Dag. Förmodligen har Du förarbevis och kan därmed de internationella väjningsreglerna. IKR är till många delar lika med dessa men det finns undantag. Emellertid, om Du följer "förenklade regler", som bygger på IKR:s grundprinciper, så klarar Du Dig utan skador och protester:

1. HÅLL UPSIKT ÅT ALLA HÅLL!
2. BÅT FÖR BABORD HALSAR SKALL HÅLLA UN DAN FÖR BÅT FÖR STYRBORD HALSAR. Din båt seglar för babord halsar om vinden kommer in från vänster (babord).
3. LOVARTBÅT SKALL HÅLLA UN DAN FÖR BÅT FÖR SAMMA HALSAR! Två båtar seglar bredvid varandra så är det den båt lovartsbåt som seglar närmast det håll varifrån vinden kommer. Om du vill segla om en konkurrent i lovart så utsätter Du Dig för risken att den andra båten lovar hastigt och Du kan to m få ett märke i sidan på båten. Så gör en sådan omsegling med stor margi-

nal. Å andra sidan när du seglat ikapp en båt i lä så är Du trots att Du nu är läbåt, skyldig att ge den andra båten gott om plats och tid att hålla undan för Dig.

4. BÅT KLAR OM SKALL HÅLLA UN DAN FÖR BÅT KLAR FÖR OM! Du är klar akter om en båt om Du befinner Dig akter om en tänkt linje som går tvärs ländskeppsriktningen på den andra båten och som tangerar aktersta punkten på dess skrov eller utrustning i normalt läge.

5. BÅT SOM BYTER HALSAR SKALL HÅLLA UN DAN OCH GE ANNAN BÅT PLATS OCH TID ATT HÅLLA UN DAN! Om Du stagvänder eller gippar så skall Du göra det så långt från en annan båt så Du inte är i vägen under själva manövern och när sedan manövern är klar och läget är sådant att den andra båten är skyldig att hålla undan så skall Du ge en god plats och tid så den hinner hålla undan.

6. YTTERBÅT SKALL GE PLATS ÅT INNERBÅT MED ÖVERLAPP VID MÄRKE ELLER HINDER!

– Vid rundning och vid hinder är reglerna komplicerade. Om Du inte kan reglerna, HÅLL UN DAN! hellre än att kollisioner med skador uppstår.

– Du närmar Dig hinder (ex stranden) tillsammans med en annan båt, ge honom plats att klara hindret!

– Välj en startplats vid startlinjen där det är lite båtar, då är det mindre risk för konflikt och förmodligen gör Du en bättre start i fri vind.

7. KOM IHÅG! VARJE BÅT är skyldig att förhindra en kollision som kan leda till allvarlig skada.

8. HÅLL UPSIKT ÅT ALLA HÅLL! Om Du följer ovanstående uppmaningar går Du kanske segrande ur leken och om inte annat så går Du oskadd ur leken. Efter seglingen vet du att det är roligt att kappsegla. Ännu roligare blir det om Du kan reglerna.

Ring till Stockholms Seglarförbunds kansli och anmäl dig till nästa regelkurs! Tel 08-6639030.

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

SM 1988 Råå

Tänker bara nämna några få ord om tävlingen och i stället berätta mer om tillfartsseglingen och hemseglingen.

-88 års mästerskap blev för oss inte vad vi tänk oss eller räknat med.

- Vi hade inte flytet som man säger! Hade förmånen att låna den IF-båt som jag sålt.

Fredag: Började min semester med att segla båten från Lysekil till Marstrand, varvid en middag på restaurant Högvakten avnjöts.

Bra vindar såg till att Göteborg angjordes på lördagen. Den nuvarande ägaren, Anders Thörnqvist, erbjöd sig att medverka vid transportseglingen till Råå.

Gemensamt startade vi med de andra Göteborgsbåtarna från Fiskebäckskil flak söndag morgon. Vinden friskade hela tiden och vid Onsala hade vi 15 sekundmeter rak sydlig vind och kryss. Inga drömförhållanden så att säga!

Som en ubåt dök IF-en i sjöarna, vilka byggdes upp vid Nidingens rev, bra träning!

Utanför Ringhals kom vi in i spöregn och dimma. Framåt kvällen tvärs Varberg vred vinden på sydväst och avtog något, vi kunde slacka på skoten och pusta ut. När vi nådde Glommen efter elva timmars "Rallycross" var vi rejält mörbultade.

Måndag morgon och sydlig vind, sju meter per sekund, kryssar vi på babords bog i sex timmar. Innan slår styrbord för att så småningom sikta kullen efter ytterligare tre timmar.

Thörnqvist seglar och gör det bra i den "klafsiga" sjön, vi har kontakt med resten av gänget. På kvällen går vi in till Mölle (by the sea). Duscha först och äta sen visar sig bli en felaktig taktik.

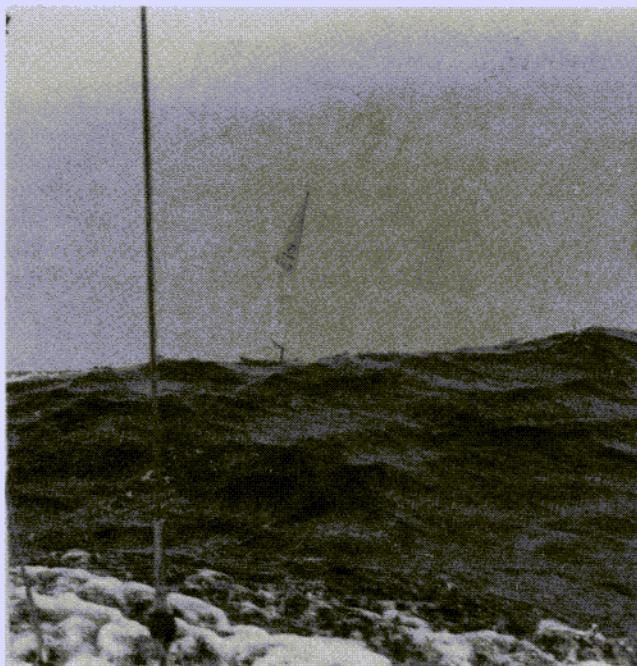
Hotellet serverar nämligen ingen mat efter 22.00, vi kom 21.55

Allmänt gapskratt mitt i förtvivlan.

Till slut fixades det fram köttbullesmörgåsar modell mindre och öl modell större!

Tisdag: Att segla från Kullen till Råå i motström är ganska kämpigt, vilket resulterade i att Västskuteskadern var långt uppe på badstränderna och slog. Väl framme i Råå, fina arrangemang av klubben, heder och tack.

Gratulationer! till bröderna Garney, som alltid fann den rätta vägen i dessa snurriga och svärbemästrade förhållanden, Anders Karlsson likaså. Mycket bra presterat!



Ensamsegling hem. Beslöt att gå parallellt med S-1506 Anvenius/Ewert och hamnade i Torekov efter första dagen.

Där gick vi på musikcafé, vilket blev mer känt för sina servitriser än bakverk, i alla fall den kvällen.

- Det är inte lätt att vara seglare, men det underlättar!

Nästa morgon fick vi med ränta tillbaka på kryssen ner. Med sjutton sekunder full stor och spirad kryssfock länsade vi från Torekov till Göteborg på elva timmar, endast masttoppen syntes på Bengts båt ibland, och vilka surfar vi fick, snittfarten blev åtta knop! IF-båten tål tydligen hur mycket som helst och alltid lika fin på roddet.

Vid Valö gick 1506 in mot Askim och jag gick till Hönö för att nästa dag gå till Lysekil. Detta gick fint och när båten förtöjdes i Gullmarsfjorden, kunde 1988-års SM-satsning förklaras avslutad.

Vi kommer igen!!

Seglarhälsningar!

**Team S-1472 Lysekil
Anders Brunström**

LSS:s tisdagsseglingar 1989

Nu är det dags igen för en ny säsong. Och den börjar med tisdagsseglingarna, som LSS anordnar. Det blev ju en stor succé förra året, där vi ständigt var minst tio st båtar, som kom till start varje gång.

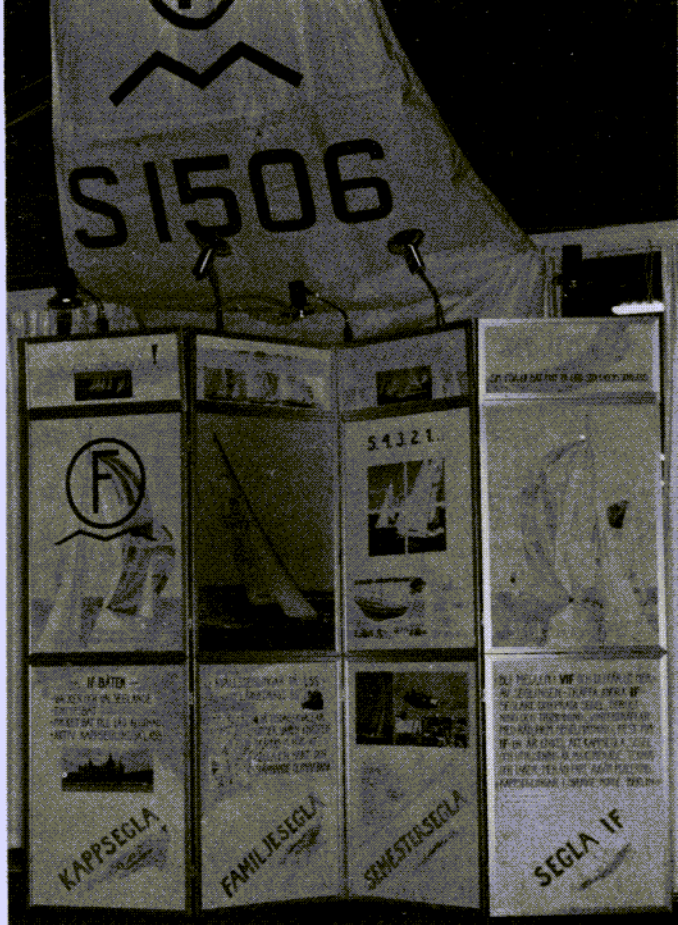
Seglingarna börjar 2/5 kl. 18.30. Det är kanske svårt för de flesta att få i ordning båtarna så pass tidigt, men till den 9/5 bör väl alla vara klara, då det är långhelg m m, m m.

Utan spinnaker

En nyhet för året är att **vårseglingarna** skall seglas utan

spinnaker. Detta för att få hit de seglare, som känner för stor respekt för "ballongen" och även underlättar för de som bara har en gast, där banorna är relativt korta men "benen" desto fler. Kryssar och länsar är då att föredra. ge 240 x 70 med ett IF-segel som tak. Per Osvald, arkitekt och proffs på design, gjorde teckningar, texter och uppmaning är: "Kom med eller utan båt" (helst med)! Vi ställer alla upp och hjälper till. Alla får vara med och segla. Något maxantal ombord finns inte i dessa seglingar. Kom med till bryggan och anmäl ditt intresse. Gastar behövs alltid och detta kan ge en bra grund för kommande cup-seglingar.

Jag vill alltså än en gång poängtera: Alla är välkomna. Nybörjaren såväl som den erfarne, gammal som ung!



Båtmässan 1989

År 1990 går SM för IF-båtar i Lyskekil. Det är femte gången västkusten står för arrangemanget. Som ett led i arbetet på att lyckas åstadkomma ett bra SM med stort startfält beslöt styrelsen för VIF i september 1988 att ta kontakt med Båtmässan i Göteborg för att om möjligt placera en IF-båt, fullt kappseglingsutrustad, på central plats på mässan. Det visade sig dock omöjligt, men 1990 lovade man söka tillmötesgå våra önskingar. I år fick vi nöja oss med en monter bestående av fyra collage 240x70 med ett IF-segel som tak. Per Osvald, arkitekt och proffs på design, gjorde teckningar, texter och fotomontage. Montern var bemannad och gav många kontakter med både blivande och nuvarande IF-seglare från hela Västsverige. Även Stockholm fick glädje av Pers arbete, då delar av VIF:s material kunde användas på deras mässa "Allt för sjön".

Bengt Anvenius S 1506

Träff i klubbhuset

Efter seglingarna brukar vi träffas i klubbhuset över en fika för att diskutera eventuella tabbar och incidenter, som uppstått på banan. Där kan man ofta också få reda på mer saker genom "djungeltelegraf", tex segel köpes eller säljes m.m. Om det inte finns något att diskutera, kan man och bör man njuta av solnedgången. Det är en vacker syn!

Hej, vi ses på bryggan och på havet!

Anders Ewert IF 222



Vårserien: 2/5, 9/5, 16/5, 23/5, 30/5, 6/6, 13/6. Första start: kl 18.30

Höstserien: 15/8, 22/8, 29/8, 5/9, 12/9.

Har Du frågor, ring till

Anders Ewert tel 031-281770

Kenny Isaksson, tel 031-476380

Mätning av segel

När Du behöver ha Dina segel mätta, kan Du vända Dig till någon av mätmännen inom VIF.

Lennart Ericsson tel 031-280404

Bengt Anvenius tel 031-280734

Anders Ewert tel 031-281770

Västkustserien för IF-båtar 1989

Datum	Klubb	Segling
27-28 maj	GKSS	Vårregatta
3 juni	LSS	Vårregatta
1- 5 juli	GKSS	Marstrandsregattan
5 augusti	Hjuvik BK	Hjuviksdagen
26-27 augusti	GKSS	Ahrenbergsregatta
2- 3 september	Sunneskär	DM
9-10 september	Björlanda	Höstregatta
23-24 september	Björlanda	Chansen

7 av de 8 delseglingarna ska räknas.

Bli medlem i förbundet tel. 0660-846 40

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

På sydfronten inten nytt?

Jo då, så klart att det händer nya spännande saker.

Några båtar har bytt ägare till, som jag hoppas, aktiva seglare. Säsongen 1989 ska bli det år då vi får ändå fler att lossa på förtöjningarna och ge sig ut på kappseglingensbanorna. För att upptäcka tjusningen med att kappsegla i en typ. Den första spännande seglingen i sundet blir KAS förårsstaevne för IF och NF. Det är en bankapp så ta tillfället i akt. Jag hoppas att jag inte ska behöva bli ensam svensk båt där! Danskarna har fortsatt stort intresse för IF-segling. Vid Danska mästerskapet var man 27 båtar.

Aktiviteterna till säsongen ska vi prata mer om på vårt årsmöte. Bl a träningsläger lagkapp i Göteborg och om hur vi ska försöka att få till stånd mer kontakter med VIF. Vi får också ransaka oss beträffande DM, som blev lite tunt i fjol med endast fem deltagare.

SM seglas som bekant i Stockholm. Vi har en bra bit

dit men det avhåller inte Bengt i 180 att nära planer för en segling dit. Häng på det initiativet!

Tursegling ska också hinnas med mellan varven. En av mina bättre turseglingssupplevelser fick jag i fjol, när vi seglade i St Annas – Gryts skärgårdar. Att vi fick den chansen var tack vare Blomma som lånade ut sin båt till oss.

Till alla i södra regionen påminner jag igen, att om Du vill ha hjälp med att börja kappsegla, trimma eller annat så hör av dig så kommer någon erfaren IF seglare och hjälper till.

Jag skriver ovanstående med lite dåligt samvete. Det ska man egentligen inte ha, men man känner sig lite slö när man inte bättre och tidigare bidrar till vår fina tidning Medvind, som är en ryggrad i verksamheten. Hoppas fler, som inte varit så aktiva med pennan, kan bidra till kommande nummer.

Göran 1406

Rapport från söderns årsmöte

SSIF följde i år i förbundets fotspår och hade ett ovanligt sent årsmöte. Tidpunkten 12/4 kändes ännu mera sen, eftersom tidiga april i år verkar mer av sköna maj.

Vi möttes på samma ställe, där det dessförinnan ätits, druckits och dansats efter 1988 års SM-seglingar. Nio medlemmar och två gästar hade hörsammat kallelsen.

Vår ordförande Göran Lundblad hälsade de närvarande välkomna och de formella punkterna avbetades i rask takt. Ny styrelse valdes med omval av Göran Lundblad som ordförande och Bengt Friberg, Marek Janiec och Bengt Rask som styrelsemedlemmar. Dessutom nyvaldes Carl Gustav Lindh och Lars Erik Persson.

Ekonomi konstaterades fortfarande vara god, trots att årets utgifter översteg inkomsterna och att förbundet ännu inte har betalt den återstående delen av regionens stadgeenliga medel.

Årets verksamhetsprogram spikades. Regionen ställer upp med fullt lag vid lagkappen i Göteborg. Den 20–21 maj deltar vi med ett antal båtar från Malmöområdet,

bemannade med entusiastiska seglare från hela regionen, i 4 bankappseglingar utanför Skovshoved norr om Köpenhamn, till vilka endast IF och Nordisk Folkbåt är inbjudna. Den 3 juni organiserar Råå segelsällskap 3 bankapp på kortbana (rak med endast kryss och läns), vilket vi planerar få till som årets DM-segling. Reservdag för DM blir den 12 augusti med de två bankappen vid Vikens Kräftsegling.

Efter (alltför) mycket pratande serverades den utlovade danska Tuborgen och tilltugget, samtidigt som de närvarande besåg en videofilm från SM. Förutom invigning, dubbeltura, prisutdelning och andra sociala evenemang fick vi se en del fina ögonblicksbilder från en start och en intressant studie i spinnaker-sättning.

Kvällen avslutades med att Göran Ejdeling avtackades med en SSIF-vimpel i de skånska färgerna. Göran har ju värvats tillbaka av VIF och kommer från och med sensommaren att förstärka Göteborgs IF-eskader.

Marek Janiec, SSIF

Blåsta men inte slagna

De sista dagarna har varit blåsiga och det är med en försiktig optimism jag, Eva och Gerhard, beställer taxi för att få med oss, och all packning som krävs för ett par veckors skärgårdssegling, till båten.

Det är lördag den trettonde augusti. Med andra ord kräftskivetider. Tanken är att kräftfest skall avhållas en dags segling norr om Göteborg, i en augustiskön naturhamn med vacker solnedgång över havet.

Just framkomna till bryggan vid Saltholmen, slår vädergudarna an en vassare ton i riggarna och kaptenen börjar sväva på målet. Mitt hopp ställs till SMHI och i väntan på rapporten så lastar och stuvar vi Doris, hon heter så, full med mat, varma kläder och finbyxor, ifall att...

Kulingvarning

Väderrapporten börjar och visst pratas det kuling. Att ge sig iväg med kulingvarning i ryggen är inte min stil, speciellt om det inte är nödvändigt! Vi ligger säkert vid hemmabryggan och vädret lär ju inte vara soligare eller mindre dragit i höjd med Marstrand. Dessutom finns det saker att fixa på skutan.

Sagt och fixat – och turkiska insjökräftor och svenska havs dito dukas fram. Sedan är det fest!

En och annan nubbe glider ner och både en och två nubbevisor fyller ruffen innan kräftskalsberget och annat tvingar oss ut i augustikvällen, "...ölet är ju bara till låns...". Efter den uppfriskande promenaden är det dags för kvällsgudstjänsten. Nu är det inte tal om kuling utan bara om frisk vind. Vi sover gott.

Det är fantastiskt vilken tid morgonritualerna för tre personer kan ta! Nåväl – efter dubbel frukost så lägger vi ut vid elvatiden. Soldis, måttlig till frisk vind och genuan fylls så präktigt. När vi lämnar Björkö bakom oss med sikte på Albrektssunds kanal är vinden snarare frisk än måttlig.

Men vi seglar halvvind så det lutar inte mycket. Kaffemuggarna står där vi ställer dem! Efter att ha passerat kanalen med kommentarer på temat ...O'så vackert, lägger vi till i Marstrand. Efter klargöring tar vi en promenad på öns nordlivästsida men regnet jagar oss tillbaka till Doris. Gerhard skall snart lämna oss för att återvända med buss till Göteborg och arbetet. Innan bussen avgår tillagar vi en spätta i vitt vin. Den smakar förträffligt!

Instabilt väder

Vädret fortsätter att vara synnerligen instabilt så kvarvarande besättning fördriver tiden med en ny raid ut i naturen. Denna gång med regnkläder!

På måndag morgon, väckning vid åtta, är vädret oförändrat och missmodet sprider sig. Men det är bara att ta det lungt, vi har ju semester.

I Norrköping pratar de om en möjlig kuling. Grannen med Comfortina och något snurrigt i masttoppen, påstår att det blåser tio till tolv meter per sekund.

När så solen bryter fram vid lunchtid, kan vi inte motstå frestelsen. Vi ger oss av, sätter fock och revar storen inne i lä av Marstrand. Vi kryssar mot Marstrandsfjorden. Men nära utloppet sätter dock vind och ström stopp för glädjen. Vi kommer ingentans, det är bara att ta snöret i vacker hand och slänga Evinrude i sjön.

Väl ute på fritt vatten, tar en stunds härlig öppen bidevindssegling vid. Frisk vind, höga men lagom långa vågor, får oss att flyga fram. Borta i väster tornar stora blåsvarta moln upp. Men vi är ju snart i skyddade vatten, tänker jag, när vi siktar Hjärteröarkipelagen. En svindlande och tio till hundrafemtio meter bred och två distansminuter lång ränna innanför Flatholmen och Hjärterö. Det är som att segla på en gångstig i ett fri-luftsområde.



Himlen öppnar sig

Just när vi passerat St Vrångsholmen öppnar sig himlen. Regnet formigen vråker ner. Ett otroligt ljus färgar landskapet, blått, vitt, grått. Regndropparna får vattenytan att koka. Jag grämer mig över att inte äga en vattensäker kamera. I det

samma ser jag i ögonvrån, vinden kommer som en vattenridå. På två sekunder växlar vinden till stormstyrka och sikten försämras ytterligare. Doris niger och sätter fart, formigen skenar. Jag släpper på skoten så mycket det går, men nedra fjärdedelen av storen fortsätter att dra.

Fånigt stirrande önskar jag att seglen vore nere. Men här finns inte tillräckligt med ytrymme. Det blir att sikta rätt mellan graniten.

Nästa överraskning

Så kommer nästa överraskning. Med ett brak lindar focken upp sig på förstaget och sätter riggen i våldsam skakningar. Att försöka dra loss focken med skoten är omöjligt. Den sitter som vore den sydd på förstaget. Instinktivt funderar jag på hur vi skall skydda oss om masten bryts.

Allt går mycket snabbt – och strax kommer en nittiograders styrbordsgir in igenom Jungfruhålet. En tio meter bred öppning in till själva Hjärtersösund. Sikten är på sin höjd femtio meter och allt vi ser är granit. Ut-sikten att ränna rakt in i berget tilltalar mig inte. Men just som jag ger Eva order om kontrakurs så öppnar sig galgaltet och hon vråker in Doris i Hjärterösund.

Som om vädergudarna tycker sig ha givit oss en tillräcklig läxa lugnar vinden ner sig och focken lösgör sig från förstaget.

Med bankande hjärta och svettiga själar glider vi in i Bockholmsund.

Fockskoten har snott sig så mycket de nu kan. Jag går upp på däck och får utlopp för den skräck jag nyss kände.

När vi så kommer ut på Krossefjorden och vänder upp till bidevind är fock och skot klara för ett fint ben in mot Kyrkesund.

I lä av Härön, som utgör Kyrkesundens västliga begränsning, bryter solen fram och värmen kommer i små pustar över våra ansikten. Vi skotar ut och slänger oss över kaffet och smörgåsarna. Värmen återkommer även inombords. Vi sträcker på oss. Nyss gjorde vi oss så små som möjligt.

Stilla slörar vi genom sundet. Människor bland hus och på bryggor sköter sina göromål som om ingen stormby existerat. Men på himlen rusar låga svarta sjok fram och påminner oss.

Jan Persson
IF 2376 Doris

Epoxibehandla botten

Vår tidnings redaktör uttryckte sin oro för ett vitalt problem i förra numret av *Medvind*, nämligen bristen på material till tidningen.

Eftersom jag tillhör den mera "passiva skaran" av medlemmar anfäktades jag av dåligt samvete och vill härmed bidra med lite synpunkter.

Jag har haft min IF sedan våren 1983 men i IF-sammanhang är jag en okänd figur pga att jag inte kappseglar särskilt flitigt. Jag har ännu inte deltagit i någon entypsregatta för IF-båtar. Till detta bidrar det faktum att IFen är ganska dåligt representerad vid Södra Östersjön.

Som andra "söndagsseglare" har jag naturligtvis en katalog av förevändningar till mitt dåliga kappseglingssdeltagande, bla att båtåkandet konkurrerar med andra fritidsaktiviteter. Jag har emellertid lovat mig själv en bättring härvidlag.

Suveräna egenskaper

Varför har jag valt att äga en IF? Svaret är enkelt. Suveräna seglingsegenskaper i kombination med trygghet till havs. Tidigare ägde jag i maskopi med en barndomskamrat en 25-fots engelsk seglare av välkänt fabrikat. Den båten var rymlig som en husvagn, hade inombordare och värme men seglade tyvärr som en apelsinlåda på kryssen. När jag och kamraten slutligen tröttnade på delägarskap bestämde jag mig för en långkölad, välseglande och för trygghetens skull viktstyv båt och då var valet naturligt.

Trots att jag inte kappseglar aktivt har jag gjort en del ändringar på båten. Samtliga fall och trimlinor har dragits till stittbrunn, extra genuaskenor och vinchar har monterats samt segel förnyats. Detta har jag gjort framför allt för att seglingen skall bli enklare och därmed roligare. Som en eftergift åt familjens behov har jag monterat vattenclosett. För några år sedan gav jag mig på det lite

större jobbet med att epoxibehandla botten. Skälet var egentligen att jag observerade blåslänkande ojämnheter i slagen mellan skrov och köl. Dessbättre var det inga böldpestblåsor utan ojämnheter som troligen uppstått i samband med inplastningen av de långsgående stringerna. Däremot fann jag vid inspektion ett mindre antal "riktiga" blisters ca 10 cm under vattenlinjen ca 1 meter bakom förstäven. Lukten av polyester som bryts ner av vatten är omisskänlig så det finns inget att ta fel på när man punkterar en sådan blåsa. Sagt och gjort. Hela botten slipades med oscillerande slip och de blåsor jag fann petades bort med en fin snickarmejsel. Detta gjordes på hösten för att skrovet skulle få "lufta ur" ordentligt över vintern. När temperaturen på våren så tillät tvättades botten helt ren. Efter torkning fylldes de punkterade hålen med lättarbetande epoxispackel av populärt latmansfabrikat. Spacklet är mycket lättarbetat och enkelt att slipa. Observera att polyesterspackel inte bör användas under vattenlinjen eftersom den inte är vattentät. När underarbetet var klart vidtog målning. Skrovet maskerades ner till vattenlinjen och spruta lyckades jag låna av goda vänner. Jag spädde tjärepoxin med ca 10% cellulosaörtunning (vanlig thinner) och sprutade 7 tunna lager. Efter varje sprutning fick färgen torka några timmar innan nästa lager lades på. Om man låter epoxin härda ut helt mellan sprutningarna tvingas man slipa. När sista lagret tjärepoxi blivit dammtorr sprutade jag antifaulingfärg. Genom detta förfarande erhåller man ett gränslöst skikt av färg. Jag arbetade naturligtvis helt efter fabrikantens anvisningar. Resultatet blev bra men arbetet är mer omfattande än man kanske först föreställer sig. Jag rekommenderar alla att använda en rejäl ansiktsmask när man arbetar med epoxi. Materialet är mycket aggressivt mot hud och andningsvägar och påstås dessutom kunna vara cancerframkallande.

Läckage

Likt många andra IF-ägare observerar jag efter upptagningen att skrovhelvorna rör sig. Det vittnar den tunna sprickskarven i förstäven om. Sommaren 1988 fick jag direkt efter sjösättningen ett litet läckage. En por i det kraftiga laminatet under förpikskojeerna släppte igenom vatten. Inte särskilt mycket men tillräckligt för att oroa. Marieholmsbåtars återförsäljare i Skåne rekommenderade mig att fräsa upp ett V-spår, plasta med polyester och matta samt slipa och måla.

Jag har fräst upp en ca 15 mm bred skåra i skarven från ca 1 dm under vattenlinjen och drygt 1 m ner. Skåran gjordes så djup att den nådde laminatet som sammanbinder skrovhelvorna men inte igenom. Därefter klippte jag smala ca 20 cm långa remsor roving som dränktes in i polyester och pressades in i skåran med sk hörnroller. För att fylla skarven helt fick detta göras fyra omgångar som fick härda dessemellan.

När sista omgången härdat, jag skurit rent från uppstickande glasfiber och slipat, fick en snygg kant byggas upp med epoxispackel. För att lägga ett styrkeförband runt foggen, slipade jag bort gelcoaten ca 1 dm upp på båda sidorna längs skarven. Över skarven plastade jag två lager finvävd roving 165 gram. För att få en helt osynlig reparation bredspacklade jag med epoxispackel och slipade i flera omgångar. Slutligen täckte jag med sju lager epoxytjära.

På skrovets insida har jag förstärkt laminatet kring skarven med tre lager 450 gram roving.

Till skillnad mot den yttre skarven är här mycket lätt att plasta. Den enda olägenheten är att det är en otroligt mängd topcoat som måste slipas bort först.

Sedan jag skaffade IFen har familjen vuxit till 4 personer och båten upplevs ofta som trång och otidsenlig. Eftersom jag inte är beredd att lägga ut stora pengar på en något

Bli medlem i förbundet tel. 0660-846 40

bredare båt inställer sig frågan. Borde inte IFens innerutrymmen kunna tas till vara effektivare. Nykonstruerade 25-fotare är oftast klart bättre disponerade invändigt än IFen. En hädisk tanke har slagit rot. Tänk om IF-båtförbundet utlyste en tävling med målsättningen att "inom IF-båtens givna innerutrymmen konstruera en inredningslösning som tillgodoser krav på hög komfort samt familjens behov av praktiska matlagnings- och diskmöjligheter samt tillräckliga och lättillgängliga stuv- och garderobsutrymmen, icke minst för våta seglarkläder. Med hänsyn till IF-båtens bredd kan flexibla lösningar kanske vara att föredra". Någon kanske känner sig manad att ta upp tråden.

Mycket läsvärt

Nåväl. I skrivande stund återstår ca 2 1/2 månad till sjösättning så tiden fram tills vårustningen får ägnas åt drömmar om en vacker sommar samt åt läsning av bla båttidningar. Trots redaktörens oro tycker jag att Medvind innehåller mycket läsvärt. Förra numrets artiklar av Marek Janiec om fartygsberäkningar på IF var ett fint exempel på läsvärt material.

**Med seglarhälsningar
Allan Waktmar
Blentarp IF S-3310**

Hydrostater och stabilitet

I förra numret av MEDVIND redogjorde jag i en artikel om fartygsberäkningar på IF-båten om båtens hydrostatiska data och begynnelsestabilitet. I detta numret fortsätter jag och utvecklar samma ämne lite grundligare och med tonvikten lagd på båtens stabilitet.

Men först en liten repetition:

Hydrostatiska data

Med hydrostatiska data menas värden på deplacementsvolym, ytor, tyngdpunkter och tröghetsmoment etc för en flytande föremål:

IF-båtens hydrostatiska data har jag beräknat till följande värden:

Deplacement i sötvatten (undanträngda vattnets volym) nedanför konstruktionsvattenlinjen, vilken är 1,21 meter över underkant köl:

2,166 kubikmeter

Deplacementets långskeppstyngdpunkt (LCB) akter om konstruktionsvattenlinjens mittpunkt:

0,51 meter

Deplacementets vertikala tyngtpunkt över underkant köl (KB):

0,945 meter

Vattenlinjearea:

7,4 kvadratmeter

Vattenlinjeareans långskeppstyngdpunkt (LCF) akter om konstruktionsvattenlinjens tyngdpunkt:

0,49 meter

Ökning av deplacementet vid ökning av djupgåendet en centimeter:

0,074 kubikmeter

Moment (viktförflyttning) som erfordras för ändring av IF-båtens trim (långskeppslutning) en centimeter:

22 kg × 1 meter

Tvårskeppsmetacentrums läge över underkant köl (KM):

1,62 meter

Ökning av tvårskeppsmetacentrums vertikala läge per centimeter djupgåendeökning:

0,01 meter

Långskeppsmetacentrums läge över underkant köl (KM I):

7,10 meter

Våt yta under konstruktionsvattenlinjen:

14,9 kvadratmeter

Ökning av den våta ytan per centimeter djupgåendeökning:

0,2 kvadratmeter

Initial stabilitet och pendel-analogi

Med ett flytande föremåls begynnelsestabilitet menas motståndet mot en vridning när föremålet flyter i sitt jämviktsläge. När det gäller fartyg eller båtar, brukar man tala om tvärskeppsstabilitet och långskeppsstabilitet. Ett mått på en båts begynnelsestabilitet är storleken på metacentrerhöjden GM, som är avståndet mellan metacentrum och tyngdpunkten.

Det borde vara mer korrekt att ange GM × båtens vikt, eftersom just detta representerar motståndet mot yttre påverkan av vind och vågor. Båten kan nämligen betraktas som en pendel, som är upphängd i metacentrum (Se figur). Ju tyngre pendel eller ju längre pendelarm, desto större yttre moment krävs för att pendeln skal vridas.

Just denna analogi med pendeln kan vi utnyttja, för att bestämma IF-båtens tvårskepps – GM och därmed också dess vertikala tyngdpunkt. Man kan antagligen bestämma det vridmomentet, som motsvarar en viss vinkeländring (statisk bestämning) eller bestämma svängningsperioden (dynamisk bestämning). Denna (svängnings-)princip utnyttjas bland annat i alla gamla klockor, eftersom en ideal, sk matematisk pendel har samma svängningsperiod oberoende av utslagets storlek. För en icke-ideal, sk fysikalisk pendel gäller detta i princip om utslaget inte är för stort. Ett utslag på 5 grader ger ett fel på endast en halv promille och om man ökar utslaget till 10 grader, blir felet inte större än 2 promille.

Statisk bestämning av metacenterhöjden genom krängningsförsök.

I den statiska bestämningen utnyttjar man sambandet.

$GM = \frac{\text{Krängande moment}}{(\text{krängningsvinkel} \times \text{vikt})}$

Detta samband är egentligen lite mer komplicerat, men i denna enkla form gäller det med god precision för vinklar än cirka 5 grader från jämviktsläget. Notera, att för formeln gäller MKSA-enheter, och att krängningsvinkeln skall anges i enheten radianer. 1 radian är lika med 57,3 grader och motsvarar den vinkel, som omspan-

ner 1 meters cirkelbåge av en cirkel med 1 meters radie.

Den statiska bestämningen av IF-båtens GM kan med fördel utföras i samband med justering av mastens lutning efter båtens sjösättning, eftersom båten då är relativt tom och man kan bestämma vikten med god precision, ingen extra utrustning behövs förutom draggen, som du lodat masten med och tumstocken, med viken du mätt mastlutningen. Men dessöfrinnan är det lämpligt att du själv ställer dig på vågen med kläder och allt, eftersom bestämningen skall utföras med dig själv som krängvikt.

GM-bestämningen kan utföras enligt följande princip, som med skeppsbyggartermen kallas krängningsförsök.

- 1: Markera noggrant avståndet 1,00 meter från centerlinjen på båda sidor av masten.
- 2: Häng draggen i storfallet.
- 3: Ställ dig så att du står precis över markeringen för 1 meter babord. Nu lutar båten litet, cirka 2–3 grader.
- 4: Mät det horisontella avståndet mellan storfallet och likrännans mitt i höjd med mätmärket (Jag förutsätter, att masten står rakt i sidled!) Skjut in en pappskiva i likrännan, så kan du stödja tumstocken mot den när du mäter.
- 5: Ställ dig över styrbords 1-metersmarkering och upprepa punkt 4.

Nu återstår bara att räkna. Jag ger ett exempel för att det skall bli lättare för den, som är osäker.

A: Vikten (kg) = 21500 kg + motor (25 kg) + dragg (10 kg) + du själv (75 kg) + annat smått och gott (40 kg) = 23000 kg.

B: Avstånd mellan masttopp och nedre mätmärke = 8,75 meter + 0,20 meter = 8,95 meter (Jämför mått och riggritning i klassreglerna).

C: Summan av det krängande momentet (kg × meter) = 75 × 1,00 + 75 × 1,00 = 150 (kg × meter).

D: Summan av de uppmätta avstånden mellan storfallet och likrännans mitt = 0,375 meter + 0,395 meter = 0,77 meter.

E: Den totala krängningsvinkeln mellan babord och styrbords krängda lägen = 0,77 meter

(punkt D)/8,95 meter (punkt B) = 0,086 radianer (eller 4,93 grader).
 F: Metacenterhöjden $GM = 150 \text{ kg} \times \text{meter (punkt C)} / (2300 \text{ kg (punkt A)} \times 0,086 \text{ (punkt E)}) = 0,76 \text{ meter}$.

G: Vertikala tyngdpunkten $KG = KM - GM = 1,62 \text{ m} - 0,76 \text{ m} + 0,02 \text{ m}$ (KM ökar med cirka 1 centimeter per varje centimeter djupgåendeökning) = 0,88 meter över underkant köl. För att beräkna tyngdpunkten för tom båt använder man vanlig momentberäkning kring baslinjen (se föregående artikel) för att reducera de vertikala viktmomenten för all last. Notera, att draggens tyngdpunkt skall beräknas att vara i masttoppen och din egen i däckshöjd, eftersom draggen och du själv inte "lutar med". Draggen hänger alltid vertikalt och du själv står troligtvis också rakt trots att båten kränger.

Dynamisk bestämning av metacenterhöjden genom mätning av egensvängningens tidsperiod.

På samma sätt som en gammal pendyl, vill en båt pendla med en konstant tidsperiod. Försöker man pendla en IF-båt genom att gunga med kroppen fram och tillbaka, upptäcker man snart, att båten vill svänga i sin egen takt, oberoende om man gungar fortare eller långsammare. Oberoende av yttre påverkan föredrar båten sin egen sk egensvängning.

Egensvängningens tidperiod beror av tröghetsradien och avståndet mellan tyngtpunkt och svängningspunkt. För en båt är detta avstånd just lika med GM. Sambandet mellan tidsperiod, GM och tröghetsradie blir då:

$$T = 2 \pi \times i / \sqrt{g \times GM}$$

där

$$\pi = 3,14$$

i = tröghetsradien

g = jordaccelerationen (= 9,81 m/s)

Men för att räkna ut GM via mätning av tidsperiod, måste man först räkna ut tröghetsradien. Detta är inte så lätt eftersom bland annat båtens olika beståndsdelar som däck, skrovsidor, köl, mast etc måste viktbestämmas individuellt. Det finns emellertid empiriska (erfarenhetsmässiga) formler, som man kan använda om man justerar för rigg, köl och medsvängande vattenmassa. För fiskebåtar och dylika småfartyg gäller ganska väl $0,38 \times$ bredden som ett värde på tröghetsradien. För IF-båten skulle detta innebära en tröghetsradie på cirka 0,84 m för

skrov utan rigg och köl. Med justering för rigg, köl och medsvängande vattenmassa skulle tröghetsradien bli avsevärt mycket större, cirka 1,3 m. Troligtvis är detta värde en aning för högt, eftersom IF-båtens blockefficiënt är betydligt mindre än en fiskebåt.

Insatt i formeln ovan skulle man med tröghetsradien 1,3 meter och GM 0,77 meter få en periodtid på cirka 3 sekunder. Eftersom min uppskattning av IF-båtens vertikala tyngtpunkt bör vara riktig inom +/- 20% beror stora avvikelser från värdet 3 sekunder med stor sannolikhet på att skaffningen av tröghetsradien är felaktig.

Periodtiden är lätt att bestämma. Det enda man behöver är en klocka.

Man kan göra bestämningen vid gång för motor i platt vatten då båten normalt rullar lite grann. Inget segel bör vara hissat, för det kommer att dämpa rullningen. Man kan också

utföra försöket med båten förtöjd vid en boj i fören, så att inga sidkrafter hindrar båtens rullning, och genom att hålla båten pendlande med kroppsrorelser

Mät tiden för 100 fullständiga svängningar (1 svängning = "fram och tillbaka") och dividera tiden med 100. Vid ett så stort antal får små tidsfel vid start och stopp av mätperioden ringa betydelse.

Så nu återstår bara att själv försöka sig på en GM-bestämning av IF-båten.

I nästa nummer av MEDVIND skall jag fortsätta att berätta om IF-båtens stabilitet. Jag skall bland annat redogöra för båtens stabilitetskurva och jämföra den med några andra båtars. Dessutom skall jag tala litet om sjövärdighet i allmänhet och i synnerhet IF-båtens.

**Marek Janiec, SSIF
IF S-829 Ingela**

Apropå storebror ombord

I förra numret av MEDVIND ställde jag frågan, varför vissa klasser av segelbåtar hade fått befrielse från registrering i Sjöfartsverkets fritidsbåtsregister.

Nu vet jag bättre.

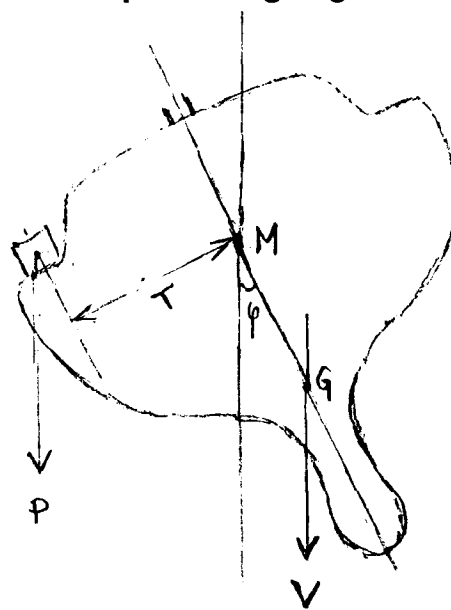
Befrielse från registrering gäller endast internationella entypsklasser. IF-båten är, trots den internationella antydningen i namnet, en nationell entypsbåt och så är även Express och Maxi-Racer.

J24, H-båt och Drake är däremot internationella entypsklasser och därmed betraktade som "sportredskap". För att en ägare av en sådan båt skall få erhålla befrielse från registrering, krävs dessutom ett speciellt certifikat utfärdat av Svenska Seglarförbundet, vilket kanske i princip också kan betraktas som en registrering.

Så om man vill undvika att riskera böter i framtiden får man nog så vackert registrera sin IF-båt och klustra på sitt nummer på båtsidan.

**Marek Janiec
IF S-829 Ingela**

Princip för krängningsförsök



V = Båtens totala vikt

G = Båtens totala (vertikala) tyngdpunkt

M = Metacentrum

Y = Krängningsvinkel

T = Hävarm

P = Krängvikt

Krängande moment: $P \times T \times \cos Y$

Rätande moment: $V \times GM \times \sin Y$

För små vinklar gäller $\cos Y \approx 1$ och $\sin Y \approx Y$ (radianer)

För momentjämvikt gäller: $P \times T = V \times GM \times Y$ eller $GM = P \times T / V \times Y$

**Bli medlem
0660-846 40**

Bekväma tipsrutan

Några funderingar om bekvämlighet



IF-båten, Sveriges obekvämmaste båt! den repliken hörde jag från en dam som flanerade fram på det asfalt- och bilfria ströget i Ulvöhamn.

Hur många av oss har inte fått höra sådant gnäll från fästmon, frun, mamma, mormor, farmor, svärmor eller vilken svärstuvad kvinna som helst som besökt vår kära båt. Från sådana som inte förstår hur bekvämt hon seglar, hur bekvämt (nåja) allt är ordnat med fall och skot får man höra denna jämmerlitan.

Men nu var damen inte vem som helst, hon är en av våra allra bästa IF-seglare som gastat åt pappa Dick i otaliga seglingar. Första gången jag

såg henne segla var hon så liten att hon knappt orkade sätta spinakerbommen – men vann det gjorde dom! Kommer repliken från en dam som vuxit upp i den härliga IF-båten så måste uttalande betraktas som varande från "autoritativt håll" och kräver eftertanke!

En liten båt är en liten båt och blir inte större. Helst skulle den vara som en damsko, liten utanpå och stor inuti. Kanske kan man bygga en liten monterbar sommarstuga att ställa över sittbrunnen för att förbättra svängrummet?

Tips om segeltrimning, skotpunkter, besättnings placering, rund-

ningsteknik, luffning, puffning och annat rävspel för att segla högre – men fortare och komma före andra i mål har vi fått i sådana mängder att vi drunknat. Men hur är det med tips om bekvämligheten? Inte mycket! Något måste göras! Därför instiftar jag nu...

BEKVÄMA TIPSROUTAN

Ett forum där alla IF-fantaster kan tipsa om de små och stora saker man hittat på för att göra livet ombord dragligare. Ingen sak är för liten, ingen för stor. Sänd gärna skiss eller foto av grejen!

Skjutluckan

Som inledning kommer här några små tips från IF 2111 känd i Härnösand och från prislistornas slutrader. Jag börjar med skjutluckan. Hur skulle man inifrån kunna öppna detta handtaglösa monster? Här har många naglar gått till spillo. Ju mer bråttom desto fler naglar! Trösten är att det går att ta sig ut genom förluckan också. Det är väl inte så att det bara är i min båt som det vid tillverkningen glömts bort att sätta handtaget? Marieholm gjorde ju kvalitetsbåtar! Hur som helst, nu sitter ett litet handtag i luckans insida. I infällt läge tar det ingen plats alls. Luckan kan skjutas in lika långt som förut. Varning: Luckan är tunn och det är lätt att borra igenom har jag märkt.

Mygglucka

Det är kallt på havet för det mesta. Sådan värme vi hade sommaren 88 har jag inte upplevt sedan jag var barn och det var för mycket länge sedan. Dock finns tillfällen då värmen kommer smygande otrevligt och påträngande. Det är när Du ligger i en lugn vik med morgonsol och Du tillbringat större delen av natten i glada segelarkompisars lag och vill sova sova sova på morgonen (förmiddagen). Upp med luckan, ut med värmen och in med friskluft och så sova sova. Men vad händer?

Jo, nu kommer de små vännerna från rymden på besök. Knotten, myggen, flugorna, bromsarna, getingarna, måsarna och ankorna. Det går inte att sova. Det bästa Du kan göra är att sticka till havs och med li-

te tur kan Du halvsova vid pinnen i den svaga förmiddagsbrisen. Men det finns ett annat sätt. Gör en extra rufflucka av marinplywood. Skär ett stort hål så att luckan bara blir en ram. Klä med myggnät. Mycket enkelt och praktiskt. Luckan kan Du sedan förvara under dynan när Du inte har behov av att utestänga de små vännerna. Den märks inte och Prinsessan-på-ärten-stjärt tror jag inte så många seglare kan skryta med.

Något att hålla i

Vad gör den som är utan mantåg när det blåser till och båten kränger? Håller i sig! I vad då?? Storskotet? Skotskenan? Har Du tur finns en blöt spinnackergaj att hålla i. Sätt ett rejält handtag på skarndäck strax bakom vinschen. Fäst med genomgående bult. Lite bökgigt men resultatet blir bra. Något att hålla i när Oskar går!

I stället för utedass

Hur gör Du när det tränger på fram eller bak? Fram är ingen konst, det är nästan en ritual. Lävanten i ena handen (för landkrabban vill jag här påpeka att det är ingen vante som mormor stickat utan den ställina som stagar masten på den sida varifrån

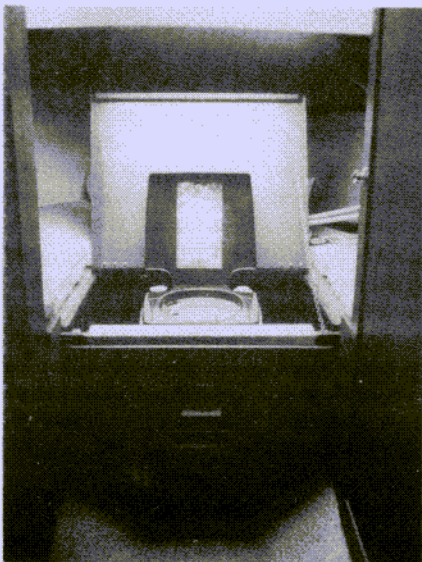


vinden inte kommer). Alltså: Lävan-ten i ena handen och avloppsröret i den andra. Sedan en gyllene parabel som mot vågorna förvandlas till en skummande fartrand. Tjusigt! Några har provat lovartsvanten men rekommenderar det inte.

Hur går det med damer ombord eller om det trycker på där bak? Hinken och sen hiva skiten i sjön! Eller sitter Du på mantåget som fågeln på en gren? Bidrager till miljöförstöringen, jo, jo! Kommunerna har numera 95%-ig rening av sitt avlopp men 5% av miljarder kubikmeter är inte så litet så Du kan trösta Dig med att Du är i gott sällskap. Ändå kan det vara problem i hamnarna. Har Du tur finns någon form av toilett. Har Du ändå mer tur kan den vara ganska nära och öppen på nätterna. För mig obegripligt hur man kan låsa på nätterna. Måste vara någon inkrökt byråkrat utan känsla för livets små glädjeämnen. Kanske en frände till han som uppfann båtregistret.

Finns ingen ändstation återstår bara att ta spaden och dra till skogs och faderalla. Naturgödsel är ju ganska bra om den placeras på rätt ställe. Har Du ingen spade blir det bara ralla. Allt för många rallar i våra naturhamnars närhet så till den milda grad att man får bli något av häcklöpare för att någorlunda osmord ta sig fram till Guds rena och fria natur för att tömma häcken! En försynt fråga? Du hör väl inte till de osolidariska kompisar som pissar i självläsen för att ingen skall se Dig när Du lättar på trycket? Inte! Det tackar vi för!

Men även på dessa väl så viktiga problem finns det en lösning. Och den är enkel. Installera en toilett! Använd utrymme mellan tofterna i förpiken. Gör ett nytt skott så att det bildas en låda som förses med lucka. Tofterna får krympas något så att lådan och luckan blir rektangulära. I stället går det att ha en liten madrass anpassad till luckan. Durken får hö-



jas något och förses med klotsar så att den lilla pottin står stadigt i krängningarna. Förbättra sittbekvämligheten med en bred överdel på skottet. Gör även ett hål i framsidan så att "spjället" kan regleras. Framgår bäst av fotot. Garderobsdörren låses i garderobsfronten mitt emot så att nymodighetens nöjen kan avnjutas i avskildhet. En sak vill jag rekommendera. Töm så ofta Du kan och på därtill avsedd plats. En överfull potta där förrådsutrymme inte kan tillslutas är bland de otrevligaste man kan råka ut för! Kan förstöra en hel semesterdag.

Tvårumslägenheten

Det där med sommarstuga över sittbrunnen låter väl inte så tokigt. Såhöjd! Ett rum till osv... Den behöver ju inte ha vita knutar och spåntak den kan ju vara --- just det! Ett bomtält. Kostar skjortan säger Du. Jasså? Men ett nytt segel hade Du råd med. Och det är dyrare!

Här kommer ett tips från den snåle till likasinnade: På vinden har mitt gamla boyscouttält legat och skräpat i decenier. Ett fyrmanns ryggåstält, mossgrönt, tungt som ett as i och i avsaknad av alla de finesser som moderna tygbungalos eller fjäderlätta fjälltält har. Vad jag har släpat detta monster genom ris och moras när den ärorika patrullen Vargen var ute på hajk. Mycket roligt har jag ändå haft däri, jag blir nästan lyrisk. Men nog av minnen. Nu skulle det komma till heders igen som bomtält.

Provhängning på bomen. Fram med tumstocken. Funera. Rita. Klippa. Första klippet var gruvsammast, sedan gick det lättare. Min gamla mor 85 år lärde mig sy på maskin. Om Ni visste grabbar vad mycket roligt man kan ha med en symaskin! Tappa undertråden, köra för fort, spänna övertråden så den brister, köra för långsamt, bryta av nålen, sy genom fingret, mycket annat att förtiga. Alla goda-råd-damer i slakten portförbjöds närmast som en skyddsåtgärd om den herre jag så flitigt

åkallade skulle komma på besök. Då jag var mycket koncentrerad på mitt värv kan jag ej med säkerhet säga om någon snabbvisit gjordes. Dock kund en svag doft av svavel förmärkas.

Alltså. Tre långa lattor, den aktersta något kortare än de andra, fick utgöra takstolar. Öppningen bakåt kan tillslutas med kardborreband. Några öglor runt sargens utsida att fästa i. Linor från taksågget till mantåget. En flaska impregneringsmedel fullbordade verket. Tältgolvet blev till vind- och insynsskydd att fästa på mantåget. Resultatet kan beundras på bilden. Finnes det nu någon som inte kan se skönheten i det praktiska utan är oförsämd nog att påstå att min skapelse har vissa brister i det estetiska måste jag tyvärr med ett stänk av sårad stolthet erkänna att jag har Bottenhavets fullaste bomtält.

Det finns enligt senaste folk och bostadsräkningen 569 medlemmar i Svenska IF-båtförbundet som säkert alla gjort någonting för sin bekvämlighets skull. Därtill kommer ett stort antal uppfinningsrika Norrmän. Hej förresten Svein, Terje, Karin, Finn och Ni andra! Välkomna i gänget! Om alla skriver till Medvind och berättar kan det bli ordentligt med stoff och den stackars redaktörens manusjagande något mindre ansträngt.

Ut och fotografera resultatet av Din möda, gör skisser, ritningar, vad kostar det? osv. Berätta hur Du kom på iden, varför? Blev det som Du tänkt?

Men Du kan också skriva till Medvind och fråga! Är det någon som klarat av problemet med---? Hur gör man---? Jag skulle vilja installera---? Det finns säkert någon IFare som kan svara. Medvind förmedlar!

Skriv till Medvind, men gör det nu! Vänta inte till hösten när alla bevis är gömda under presenningarnas mångfald. Märk kuvertet "Bekväma tipsrutan".

Harald Öhman
IF 2111



Salu-Torget!

Säljes

IF 2662 SM 1:a 1987
Årsmodell 1976. Race & Familjeutrustad, ny motor, bra segel. Harry Widmark 060-110497, arb 126711.

Spinnaker köpes

Beg spinnaker till IF önskas köpas. Lars Jonsson tel 031-829539, 592736 (arb).

Säljes

IF 3008 -76, vit, Wallas, spinnaker mm. K-A Karlsson, 0490-19238, arb 13160.

Segla i Höga Kusten

Fullt utrustad IF-båt uthyres för segling i Höga kusten under sommaren -89. Vidare besked tel 0660-46996.

Köpes

Sprayhood i bra skick med eller utan bagnar. Göran Lundblad, Johan Hårdsgatan 54 A, 25254 Helsingborg, tel 042-137564.

Säljes

IF 1855 -74, gul, vattenburen värme. Bra skick. Anders Groop, Konstnärbacken 7, 16240 Vällingby, tel 08-895678.

IF köpes

Richard Erixon 010-754038.

Mellanvindsgenua köpes

Jan Egenäs, tel 08-504495 (b), 08-6668000 (arb).

Spinnaker hyres

Till IF SM-veckan 26/6-1/7, tel 08-255768 efter 18.

Säljes

IF -73, Wallas, spinnaker, fullt utrustad 47.000, tel 08-919413.

Beg spinnaker köpes

Sven Sellerholm, 08-6624551.

Två storsegel till IF säljes

Boding -78 pris 1.800:- litet använd, Atta Kemmler -81 pris 2.000:- litet använd. Christer Johansson 08-276617.

Köpes IF i bra skick

Nils-Erik Söderman, Storvik 810, 76017 Blidö

Säljes

IF nr 16 -67 i bra skick
Ronny Fransson, Toppvägen 84, 17540 Järfälla, tel 0758-25686.

Begagnad spinnaker köpes

till IF-båt -78. Bo Larsson, Pärönstigen 2, 02710 Esbo, Finland, Tel 90-597768.

Begnad spinnaker köpes

Pernills Åkesson, 08-7229653.

Säljes

IF 2242 -75, gul 7 segel varav 3 Gran. Vattenburen värme 8 hk Yamaha, PR-radio. Automatstyrning, Båthus och vagg. Mycket välskött, pris 60.000:- tel 08-934675.

Säljes

IF -76 segel orangeröd, 1 ny genua spinnaker, logg, värmare Evinrude 7 hk. Christina Eriksson, Blåmesvägen 12, 14172 Huddinge, tel 08-881425.

Säljes

IF 3334 -78 vit Genua. Johnson 6 hk. Bra skick, lite seglad, pris 59.000:-. Bengt-Åke Crammer 08-7748206.

Segel köpes

Astrid Bachman 08-326932.

Storsegel köpes

Genua köpes

Baganat omg. Astrid Bachmann, Tomtebog 36, 11338 Stockholm, tel 08-348910, 326932.

Köpes

IF-bomtält
Claes-Henrik Möse, Marmorv 15 A, 43541 Mölnlycke, 031-884234.